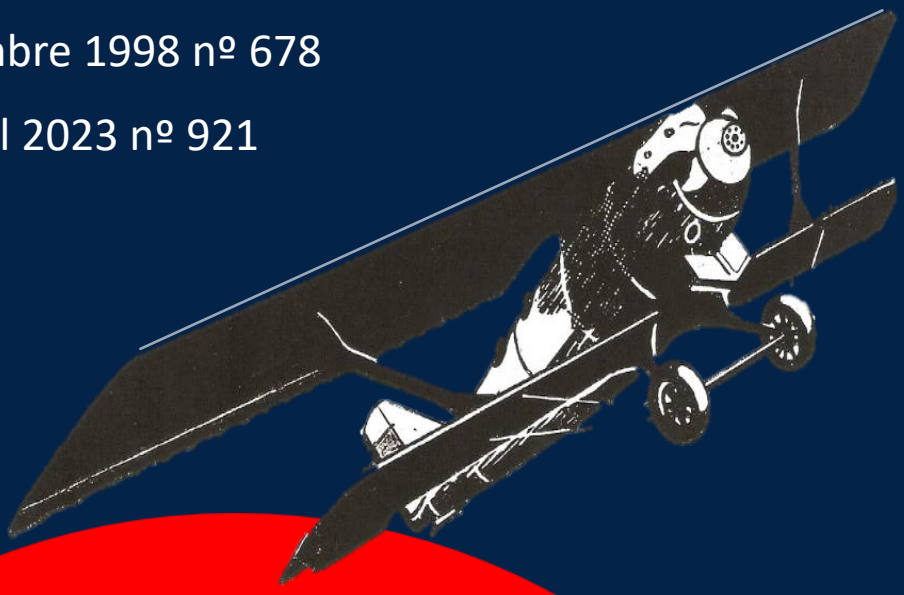
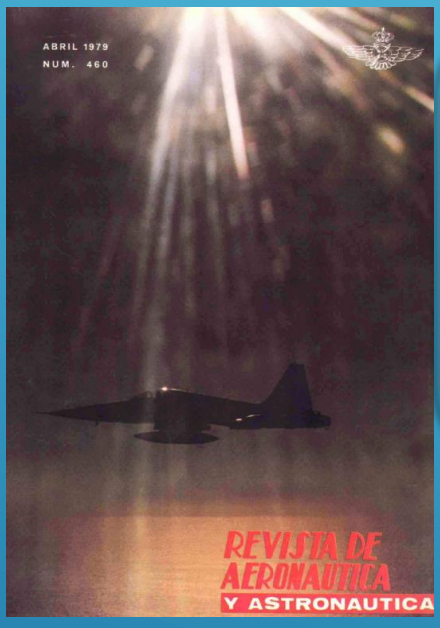
# El Vigía

Noviembre 1998 nº 678

Abril 2023 nº 921

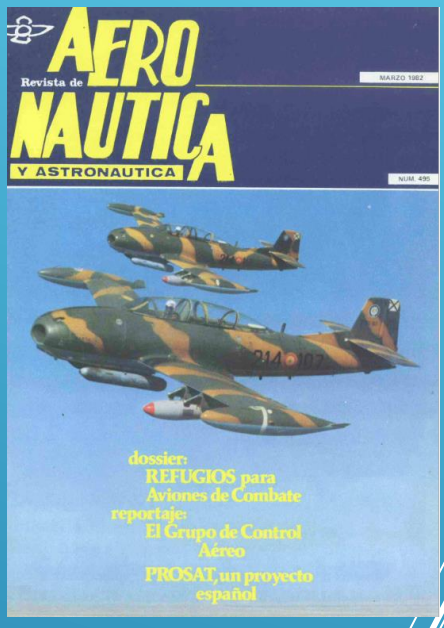


## “Canario” Azaola




RECOPILACIÓN
SECCIÓN: EL VIGIA

Portadas de
"CANARIO"
AZAOLA



**RECOPILACIÓN DIGITAL DE PUBLICACIONES PERIÓDICAS DE DEFENSA**

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
*Miembro del IHCA*

Este es un pequeño homenaje a Luis Ignacio Azaola "Canario", en el cual presentamos una recopilación de los artículos que escribió para la Revista de Aeronáutica y Astronáutica del Ejército del Aire.

A los 242 artículos de EL VIGIA desde noviembre 1998 nº 678 a abril 2023 nº 921, hemos incluido sus primeros artículos en la RAA:

- Nº435 Febrero 1977 “Vista suerte y al toro”
- Nº437 Abril 1977 “Archivo abierto”
- Nº441 Agosto 1977 “Archivo abierto”
- Nº443 Octubre 1977 “Archivo abierto”
- Nº445 Diciembre 1977 “Archivo abierto”
- Nº446 Enero 1978 “Archivo abierto”
- Nº448 Marzo 1978 “Archivo abierto”
- Nº449 Abril 1978 “Archivo abierto”
- Nº454 Septiembre 1978 “Archivo abierto”
- Nº455 Octubre 1978 “Archivo abierto”
- Nº458 Enero 1979 “Adiós a la Bucker”
- Nº461 Mayo 1979 “Archivo abierto”
- Nº470 Febrero 1980 “Archivo abierto”
- Nº480 Diciembre 1980 ”Archivo abierto”
- Nº491 Noviembre 1981 “Villafria III Campeonato juvenil”
- Nº569 Mayo 1988 “Efemérides de la aviación militar española” 31 páginas de efemérides de la avión militar española

# Canario

ENRIQUE ZUBIAGA 22 Mar 2023

Se nos ha ido **Luis Ignacio Azaola**, más conocido como ***"Canario"*** (el apodo viene de los jerséis amarillos que él y su hermano **Alfonso** llevaban de pequeños). No puedo ser objetivo al hablar de él porque además de ser mi tío, padrino y amigo fue la persona que me cambió la vida -a mucho mejor- cuando convenció a mi familia para que me dejaran cambiar el derecho por la aviación. Las leyes no me interesaban nada y los aviones me apasionaban. Ahí empezó una carrera que terminó cuarenta años y veinte mil horas de vuelo más tarde con un vuelo Lima-Madrid al mando de un Airbus A-340 de Iberia.

Tampoco puedo ser objetivo cuando hablo de la aviación que tanto a él como a mi nos apasionaba. Disfruté como un enano de la que creo que es la mejor profesión del mundo y por ello le estaré eternamente agradecido. No he conocido a nadie con su pasión por la aviación, y eso, habiendo vivido rodeado de aviadores, es mucho decir.

Canario hizo sus pinitos como piloto -entre ellos volar por debajo del Puente Colgante, que era lo más en esa época- pero su vista le impidió ser piloto militar o profesional. Sin embargo, dedicó su vida a la aviación como investigador, documentalista, escritor, fotógrafo e historiador. Además de ser un tío encantador no se cortaba y sabía moverse, el resultado fue que voló en muchos de los aviones del Ejercito, entre ellos los míticos F-104, Mirage o el F-4 Phantom en vuelo supersónico. Su agenda estaba repleta de generales de aviación que le apreciaban mucho y que le abrieron las puertas de despachos y archivos para su tarea de investigación. Él escribió durante muchos años su artículo mensual *"El Vigía»* en la revista del Ejército del Aire. Insisto en que no soy imparcial, pero creo que fue la máxima autoridad en la historia de la aviación militar de nuestro país. Su trabajo y los archivos que deja no tienen precio y espero que alguien recoja su legado, lo cuide y lo difunda como se merece. En otros países como Francia, Reino Unido, Alemania o Estados Unidos se rifarían su obra y él sería una figura mucho más reconocida que aquí, donde por desgracia la historia nos interesa a pocos. Pero espero que él y su legado acaben teniendo algún día ese reconocimiento más que merecido, no ya entre aviadores y forofos sino entre el público en general. La obra que deja es enorme, y de verdad que vale la pena.

Canario era muy niñero y de pequeños nos hacía reír y rabiar a partes iguales. Nos encantaban sus batallas y sus vaciladas. Le gustaba ponernos motes, como *«trampa traidora"*, *«capitán Aitor»*, *"Lindbergh"* (a mi hijo **Quique**) o *"veneno"*, apodo que le puso a mi primo **Iñigo Zubiaga**, que era más malo que la tiña. Por cierto, nuestro querido Iñigo se mató hace años tratando de apagar un incendio con su avión en Galicia.

Yo era su ahijado, y por tanto el *enchufado* de sus sobrinos. Con apenas cuatro años me llevaba al aeropuerto de Sondica en su Vespa -iba de pie, agarrado al manillar y encantado- a ver las avionetas del Aero Club, que me fascinaban, y si podía me subía en una de ellas para volar. O sea, el no va más. Así fue como con cuatro años recibí el **«bautismo del aire"** con mi abuelo **Manolo Zubiaga** a los mandos. Mi abuelo era piloto desde 1911. Cuando sobrevolamos el mar me mosqueé bastante, mayormente porque veía demasiada agua y no sabía nadar, así que tuvimos que volver tierra adentro. A Canario y a mi abuelo -que tenía rigurosamente prohibido por parte de mi abuela llevar a volar a sus nietos- les pareció muy divertida mi reacción. A mi no tanto, pero el caso es que bajé encantado y repetí muchas veces más. Siempre que podía Canario me colaba en alguna avioneta… O en un bombardero del Ejercito, como un Heinkel 111 -copia de los que bombardearon Londres en la Segunda Guerra Mundial- que vino a Bilbao y que Canario me llevó a visitar. Yo era un enano y aquello me fascinó… Hasta que arrancaron los motores y con la escandalera que montaban y el susto que me llevé Canario me tuvo que sacar de allí deprisa y corriendo por el pollo que monté. Al parecer gritaba «¡me vuelvo loco!», en fin, no diré más.

Cuando cumplí seis años me trajo un paracaídas, que había tomado prestado del Aero Club, como «regalo de cumpleaños". La idea era que lo iba a probar saltando desde el campanario de la iglesia de San Ignacio. A mi me hizo mucha ilusión y, si bien no tenía del todo claro lo del campanario, no vean cómo presumí de regalo en el cole, para envidia de mis amigos.

Ya ven, mis aventuras con Canario eran un continuo sobresalto, pero eran más que divertidas y no las olvidaré nunca. Para entonces él y mi abuelo ya me habían inoculado el veneno de la aviación y para eso no hay antídoto. Sólo puedo agradecérselo a ambos.

En 1964 yo tenía diez años y se celebró en Bilbao el Campeonato del Mundo de Acrobacia Aérea, para el que Canario, no sé cómo, me consiguió una acreditación… de periodista. Me pasé diez días yendo con él a Sondica en la Vespa y sentado a pie de pista con el equipo de España, que enseguida me adoptaron como su mascota. Entre ellos estaban **Tomás Castaño**, que ganó el campeonato, y **Manolo Ugarte**, con quien tuve el inmenso placer de volar de copiloto muchos años después, cuando entré en Iberia.

Por aquella época Canario se casó con **María**, bellezón recién llegada de Argentina, y tuvo dos hijos, **Gonzalo** y **José**, y dos hijas, **Loreto** (la Virgen de Loreto es la patrona de los aviadores) y **Luján**. No es porque sean mi tía y mis primos, pero todos ellos son estupendos. Hasta hace muy poco Canario volaba con su hijo José, que vive en Lanzarote y tiene un ultraligero, y disfrutaba como un niño.

En fin, padrino, que echaré de menos tus infinitas anécdotas con olor a avión -los aviones tienen un olor especial que gracias a ti descubrí con cuatro años- y también nuestros paseos o encontrarme contigo por el pueblo, montados ambos en bici.

Además de un pedazo de aviador eras educado, divertido y ameno, eras un Señor, con mayúscula, y una bellísima persona. Espero que si existe el cielo en él puedas volar sin límites, que siempre fue tu sueño. Aquí los que amamos la aviación -y también los que no tanto- te echaremos mucho de menos. Gracias por todo y felices vuelos, compañero.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

Javier Aranduy

*Canario y el simpático Teo a bordo de la Bücker del Aeroclub de Vizcaya en 1993*

### Hace tres meses

## In memoriam

**Vizcaya, 20 de marzo de 2023**

El lunes 20 de marzo, tranquilo y rodeado de su familia, Luis Ignacio Azaola, «Canario», nos dejó o como él decía, emprendió su último vuelo. Deja tras de sí una fantástica familia: María y sus cuatro hijos: Gonzalo, Loreto, José y Luján, un enorme vacío en las páginas de esta revista y huérfana a una generación de «hijos aeronáuticos» que crecieron a la sombra de sus artículos. Afortunadamente emprendió ese último vuelo con la tranquilidad y la certeza de que su legado seguirá inspirando a quienes defienden España vistiendo el uniforme del Ejército del Aire y haciendo soñar a actuales y futuros aviadores y amantes de nuestra historia.

Nació en Guecho, Vizcaya y desde que tenía uso de razón su pasión fue la aviación; un jersey amarillo y sus compañeros de colegio hicieron que de Luis Ignacio pasase a ser Canario y qué mejor apodo que el de un pájaro para una persona con esa infinita afición a las cosas del aire. Un defecto en la vista le impidió seguir su verdadera vocación como aviador militar o civil pero lejos de amilanarse, fue en Llanes donde hizo el curso de vuelo sin motor y en julio de 1954 a los 18 años obtuvo su título «A» tras los preceptivos saltos en el Schulgleiter. En 1958 se soltó en una Bücker del aeroclub de Vizcaya, obteniendo la licencia de piloto privado ese mismo año para perderla durante seis meses un año más tarde tras un repaso por la Gran Vía de Bilbao para saludar a una novia.

Poco a poco fue consagrándose como un cronista aeronáutico de referencia: con sus artículos acercaba la aviación a muchos aficionados a quienes llenaba de ilusión y esperanza y evolucionó hacia un historiador que con un estilo propio y de una forma muy particular, relataba hechos que han marcado la historia de nuestra aviación. Entreteniendo sin caer en la frivolidad y siendo riguroso sin la necesidad de aburrir con ese «autobómbico» y plúmbeo tono academicista que tan efectivo es curando insomnios y matando aficiones. Enseñó la importancia de reforzar y contextualizar el texto de la investigación con fotografías de calidad y lo que es más importante; a siempre incluir un buen pie de foto que identificase el avión, los personajes, el cómo y el cuándo.

Escribió cientos de artículos, colaborando en libros que han sido claves recogiendo nuestra historia aeronáutica y gracias a las narraciones de sus vuelos, subimos con él en los aviones que el Ejército del Aire generosamente le permitió volar: la Bücker, los Pedros, el Azor, C-212, 235, T-33, HA-200 y 220, F-104, F-5, F-1, Mirage III, T-6, Grumman Albatross, P-3, C-130 por nombrar algunos de los 31 tipos de aviones militares que voló. ¿Cuántos sueños alimentaron aquella serie de láminas por las que recibió el premio Ejército del Aire en 1979? Su labor divulgativa se vio premiada de nuevo: ese año, de la mano del entonces JEMA, el general del aire Emiliano Alfaro Arregui, recibió la Cruz al Mérito Aeronáutico y, en 1982, el 1.er premio del Concurso Fotográfico «Historia de la Aviación Española», además de ser miembro de número del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica.

A lo largo de los años y fruto de su constancia, dedicación y trabajo, logró reunir una imponente colección de más de 17 000 fotografías históricas que vivían en el «cuarto de los aviones», una especie de cueva del tesoro. Dentro de un armario se alzaba una torre con más de 30 archivadores perfectamente

*Canario y Maria Inés en Torrejón un año antes de su boda en 1963*

*Volando el F-5 en Morón en junio de 1978*

organizados y clasificados, a su izquierda varias baldas con las maquetas y un poco más allá, el archivo de documentos y expedientes, mientras que las paredes estaban tapizadas por los recuerdos de una vida dedicada a la aviación y su historia. Consiguió reunir esas fotografías y en muchos casos salvarlas del olvido o de la basura investigando de forma incansable. Gracias a su natural simpatía y a través de los contactos que atesoraba, le prestaban los álbumes –esas joyas que guardan la memoria de una familia– y muchas veces, antes de devolverlo lo completaba con fotografías de su colección, para sorpresa de quien se lo había prestado. Las sesiones de reproducción y revelado de las fotos, encerrados en un pequeño cuarto de baño eran una especie de festival de magia; calculando las exposiciones a ojo, sombreando zonas con el dedo y una paciencia amanuense los resultados eran espectaculares y así 17 000 veces.

Pero no nos confundamos porque los tesoros de la cueva no eran las miles de fantásticas fotografías o el archivo: Era Canario, su respeto al Ejército del Aire y nuestra historia, su dedicación, generosidad, bonhomía, señorío y vastos conocimientos. Cuentan que alguien con mucho acierto, se lo presentó a SM el rey diciendo algo así como: «Señor, le presento a Canario Azaola, el disco duro de la aviación española». Pues bien, todos esos bytes que almacenaba el disco duro de la aviación española, los compartía sin filtros ni ánimo de sentar cátedra con quienes se acercaban o empezában a dar los primeros pasos en esto de la historia aeronáutica. Su casa se convirtió en un refugio y escuela: En mi caso llamaba por teléfono, contestaba María, su encantadora mujer quien con restos de un delicioso acento porteño invariablemente decía: «Ignasioooooo, el niñoooo» (35 años más tarde seguía siendo "el niño"). Con la paciencia del Santo Job Canario me daba palique o directamente me invitaba a pasar la tarde viendo fotos, hablando de aviones, escuchando y aprendiendo. Somos muchos quienes hemos crecido con él, por nombrar algunos y a riesgo de dejarme otros muchos: Bernardo Zarallo, Michel Lozares o Jesús Sagastuy, y por eso digo que deja huérfana a una generación.

Además de imperdonable, sería complicado de explicar a quienes nos precedan que ese fantástico archivo que se materializó gracias al trabajo, dedicación, cariño y el esfuerzo de una persona, se pierda y no termine en una institución pública para permitir a los estudiosos y aficionados acceder, disfrutarla, aprender de ella y, en definitiva, preservar la memoria de una rica historia aeronáutica.

En nombre de muchos, gracias por tanto.

*Imposicion de la Cruz al Mérito Aeronáutico el 17 de septiembre de 1979*

# UNA TRADICION QUE PERDURA

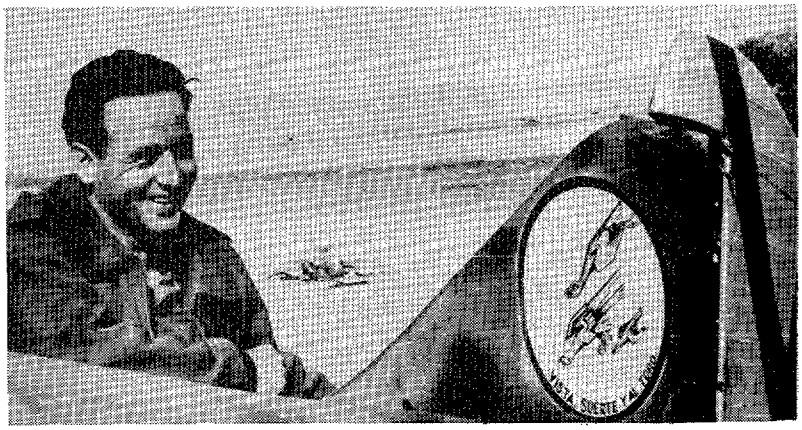
*Por "CANARIO" AZAOLA*

Una avutarda, un halcón y un mirlo, pintados en azul sobre círculo blanco y la divisa **vista, suerte y al toro**, constituyen el emblema de una de las más modernas Unidades del Ejército del Aire, el Ala número 11, que, dependiente del Mando de la Defensa Aérea y con base en Valencia-Manises, está equipada con cazabombarderos "Mirage" III.

El mencionado símbolo, felizmente conservado, nació en los días de la guerra civil, hace más de treinta y nueve años, cuando tres aviadores nacionales agregados, en un principio, a un grupo legionario italiano, se separan de él y forman la primera patrulla española de Fiat CR-32. Se trataba de los capitanes García Morato, Bermúdez de Castro y Salvador, quienes, ya antes del Alzamiento, gozaban de justa fama como virtuosos pilotos y acróbatas, cualidad que demostraron ya en los primeros meses de la guerra, al manifestarse como unos destacados cazadores.

Fue un cronista de guerra quien, a la vista de sus fulgurantes éxitos, los simbolizó en aquellas tres aves; García Morato, por su arrojo y gallardía sería el halcón; Bermúdez de Castro, quizá por su corpulencia y su pelo rubio, sería la avutarda y Salvador, por su buen volar y por pasarse de moreno, sería el mirlo. En cuanto al lema **vista, suerte y al toro**, García Morato lo cuenta en sus memorias:

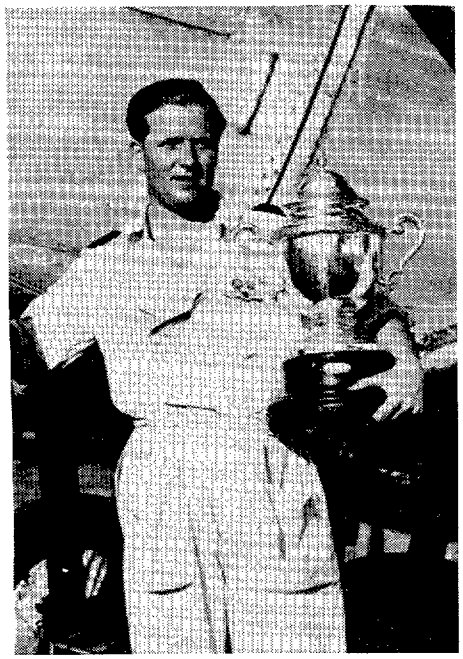
"Era una frase usada por los toreros, al entrar en el ruedo a afrontar la inseguridad de su suerte. Nunca sabían si sal-



*El Comandante García Morato, el "Halcón", junto a su famoso "Chirri" (3-51) que luce el emblema que hoy, a los 40 años, todavía perdura.*

drían de allí con vida. Mucho dependía de su vista, de su suerte y de su decisión. Nosostros los pilotos teníamos que afrontar una situación similar."

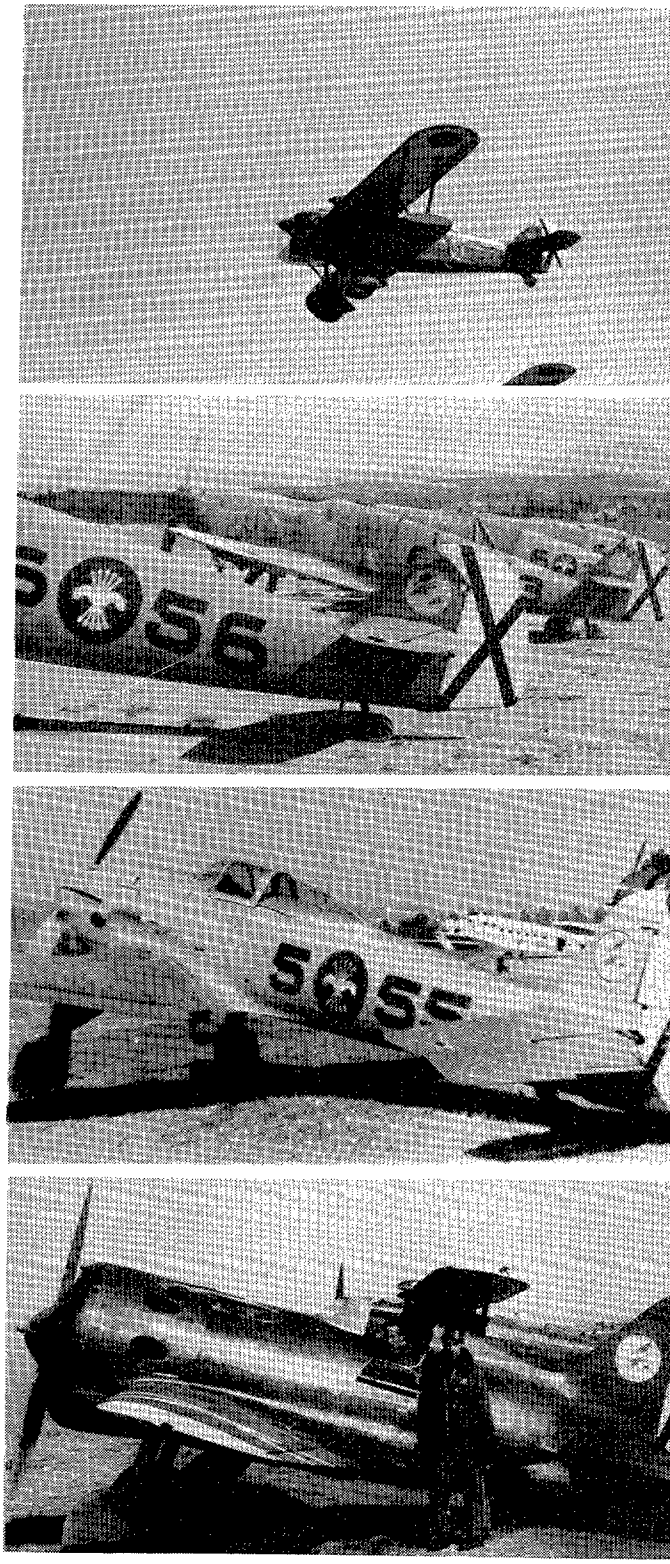
La **Patrulla Azul**, como se llamaba aquella incipiente Unidad, convirtióse con el tiempo en Escuadrilla y luego en Grupo; más tarde, varios de éstos, constituyeron la Escuadra de Caza, cuyos aviones, Fiat CR-32 y después Me-109 B y He-112, lucían en su timón el ya popular emblema. También decoróse con él a aquellos aparatos que dentro de la Unidad servían para misiones de pequeño transporte, *para recados* o enlace, como el Vultee V.1A y el Caudron C-448 "Goeland"; igualmente, cuando se capturó al enemigo el primer "Rata" (Polikaarpov I-16) en condiciones de vuelo, al vestírsele con los distintivos nacionalistas, se pintaron en su cola aquellos pájaros ya legendarios.



*. . . virtuosos pilotos y acróbatas. . .*

*Bermúdez de Castro, la "Avutarda", fotografiado de Campeón meses antes del Alzamiento.*

*El entonces Capitán Julio Salvador, único superviviente de aquel trío de leyenda.*



*Famosos aviones de la contienda que portaron el célebre emblema. De arriba a abajo: Fiat CR-32 "Chirri", BF-109 B-2; He-112, e I-16 "Mosca" o "Rata" según el bando.*

Pues no cabe duda que, a lo largo de la guerra, los hombres del **vista, suerte y al toro** habíanse ganado una aureola especial; cuando al cabo de casi tres años de lucha finalizaban las hostilidades con el triunfo nacional, sus victorias totalizaban 268 aparatos, pero también habían caído en combate 22 pilotos, entre ellos, la avutarda del emblema, el capitán Bermúdez de Castro.

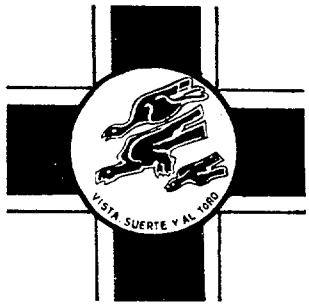
La buena suerte que acompañó a García Morato en el transcurso de la guerra, en la que consiguió 40 derribos (contabilizando los que obtuvo pilotando Nieuport 52 y He-51, antes de volar el Fiat) y la Cruz Laureada de San Fernando, lo abandonó desgraciadamente a los tres días de terminada la guerra, cuando tras rodar en el aire de Griñón unas escenas para un documental, quiso realizar con su Fiat lo *más difícil todavía*, pereciendo en aquella trágica pirueta.

De aquellos cazadores que se inmortalizaron en el emblema, el mirlo, Salvador, es el único superviviente, y después de desempeñar importantes cargos en el Ejército del Aire, como los de Ministro y Jefe del Mando de la Defensa Aérea, se halla hoy en la situación "B".

### "Escuadrillas Azules" en Rusia.

En 1941 Alemania declaraba la guerra a la URSS, con tal motivo, miles de españoles se alistan voluntarios en la División Azul, viendo en ello la propicia ocasión de devolver la *visita* que los rusos hicieran a España durante la todavía recientísima guerra civil. También el Ejército del Aire acude a aquella cita con el comunismo,

*Emblemas de las cuatro primeras Escuadrillas Azules.*



enviando cinco "Escuadrillas Azules", que desde octubre de 1941 a abril de 1944 se sucedieron en el frente ruso. Constituidas todas ellas por oficiales jóvenes de gran prestigio y muchas horas de vuelo de guerra, ostentaron el mismo emblema que en España adoptara la Escuadra de Caza, aunque con ligeras variantes.

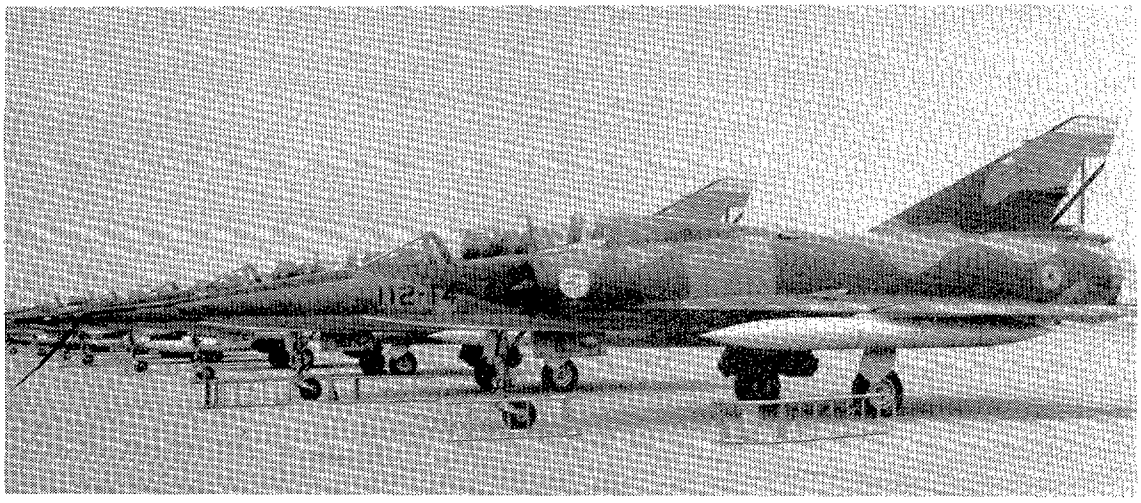
La 1.ª Escuadrilla, mandada por el Comandante Salas, incluyó en el círculo blanco, junto a las aves, el número II, para indicar la lucha contra el marximo en dos guerras; la segunda Escuadrilla al mando del comandante Salvador —el mismo que fuera simbolizado por un mirlo en el emblema— incluyó la españolísima cruz de Santiago; la 3.ª Escuadrilla mandada por el comandante Ferrándiz llevaba la Cruz de Guerra Alemana; la 4.ª Escuadrilla mandada por el comandante Cuadra ostentaba la flecha alada de la caza de Luftwaffe; finalmente, la 5.ª Escuadrilla, que mandó el comandante Murcia, dado que fue la de menor permanencia en el frente, no llegó a adoptar emblema alguno.

Aquellas cinco **Escuadrillas Azules**, en dos años y medio de incesantes combates, derribaron más de ciento cincuenta aviones rusos, pero sobre un total de ochenta y ocho pilotos tuvieron diez muertos y diez desaparecidos.

### La herencia.

El 4 de abril de 1959, a los veinte años justos de la muerte de García Morato, en un emotivo acto celebrado en la Base Aérea de Manises, se hacía al Ala de Caza número 1 allí estacionada depositaria y continuadora de la tradición de la Escuadra de Caza, que en los días de la guerra mandara aquel genial aviador.

"Herencia gloriosa —precisaba el Decreto de concesión— que es necesario conservar y perpetuar para ejemplo y emulación



*Después de los "Sabre", los "Mirage" del Ala n.° 11 continúan portando el emblema de aquellos tres legendarios pilotos.*

de generaciones presentes y futuras de cazadores del Ejército del Aire."

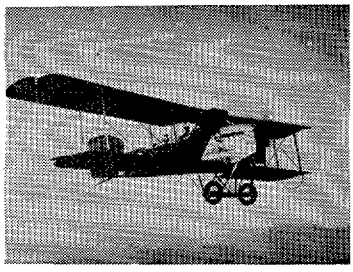
En adelante, la primera Unidad española dotada de cazas a reacción se haría depositaria del estandarte condecorado con tres Medallas Militares, del Libro de Operaciones de la Escuadra y... de aquel trozo de plano de un "Rata" (I-16) tachonado de aviones pequeñitos, dibujados día a día, en contabilidad rudimentaria, de los que se iban derribando en los combates. En fin, desde ahora los "Sabre" F-86F ostentarían orgullosos el emblema del **vista, suerte y al toro**. Situado en un principio en el fuselaje, bajo la carlinga, más tarde al trasladar la numeración al morro, paso el emblema a la cola, tras los frenos aerodinámicos.

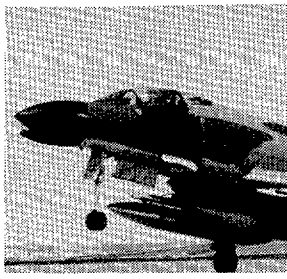
Al igual que los "Sabre", los demás aparatos de entrenamiento o enlace pertenecientes al Ala de caza número 1, serían también decorados con el emblema.

Consecuente con el plan de modernización del Ejército del Aire, los "Mirage" III sustituyeron en el 101 Escuadrón, de Valencia-Manises, a los ya un tanto achacosos "Sabre"; la herencia pues recayó en ellos y tan pronto llegaron a la Base valenciana, se pintó en los costados de sus tomas de aire el histórico emblema.

Hoy, formando los "Mirage" el Ala número 11 (Escuadrones 111 y 112), los preparados hombres que los pilotan, continúan portando la antorcha de aquellos tres legendarios pilotos que, hace ya muchos años, con un símbolo verdaderamente acertado, fueron los pioneros de la aviación de caza española y creadores de un espíritu que hoy, a pesar del tiempo y de progreso que tantas cosas borra, se mantiene vivo generación tras generación.

# ARCHIVO ABIERTO





«CANARIO» AZAOLA

## VIEJAS FOTOS

En aquel tiempo —hace ahora 45 años...— cuando aún había de llover bastante para que se creara el Ejército del Aire, los pilotos para el servicio de Aviación se formaban en la Escuela Civil de Albacete. He aquí a un grupo de ellos, de entre los que, al correr el tiempo, se destacaría más de uno, retratados en marzo de 1932.

En la primera fila aparecen de izquierda a derecha: dos cabos de la Aeronáutica Naval, a continuación, don Carlos Ferrándiz Arjonilla (hoy Teniente General en reserva); don Manuel Presa Alonso (hoy retirado de Iberia); don Eduardo Lorenzi de Vega (asesinado en 1936), y don José Costero Tudanca (fallecido en accidente de vuelo, antes de la guerra).

En la segunda fila, sentados, vemos a don Luis Bengoechea Baamonde (hoy Teniente General en el Grupo B); don Javier Murcia Rubio (hoy Teniente General en el Grupo B); don Jacinto Bada Vasallo (prisionero en acción de guerra y asesinado); don Rafael Serrano Arenas (recientemente fallecido); don Miguel Guerrero García (Teniente General en el Grupo B); don Julio Salvador Díaz Benjumea (Teniente General en el Grupo B), y el Brigada Profesor don Maximiliano Pardo Gallo (retirado de Coronel).

En la tercera fila, de pie, distinguimos a un cabo de la Aeronáutica Naval, a continuación, don Alfonso Torrejón (asesinado en la cárcel de Porlier); don Alfonso Arroquia Ibarra (asesinado en 1936); don Antonio Villalobos (caído en el frente como Capitán de Infantería); don Juan Castro Carrasco (fallecido con el grado de comandante en accidente de vuelo, después de la guerra): Brigada Profesor don Antonio Espinel; Jefe de la Escuela Capitán don Ismael Warleta; don Ramiro Pascual (Teniente General en el Grupo B), y don Carlos Mendicuti Serra (asesinado en 1936).

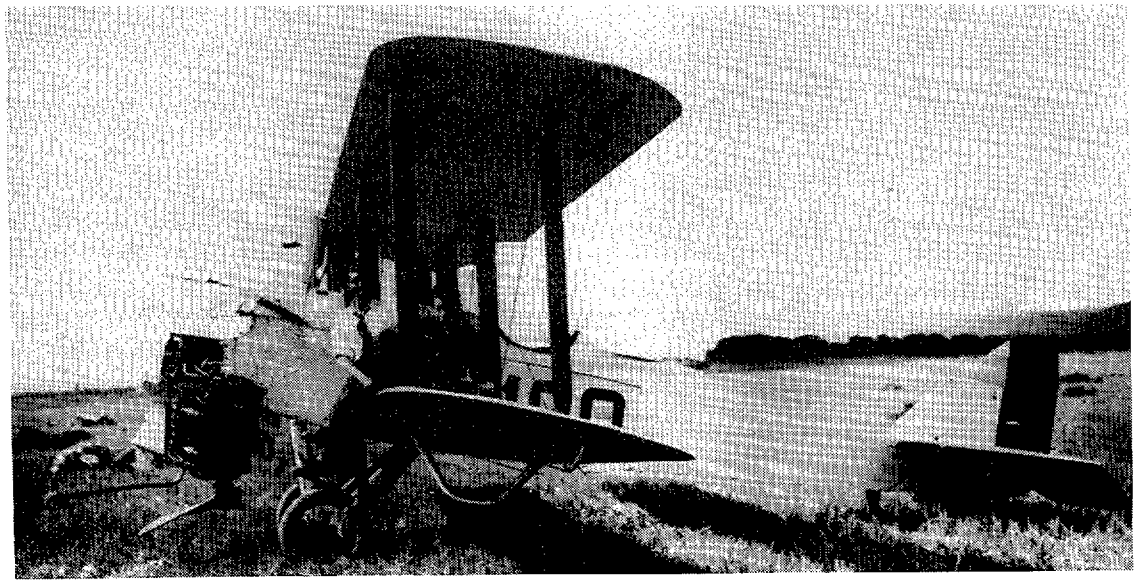
Faltan en la fotografía don Amador

Silverio Jiménez, don Antonio Aragón Sepúlveda y don Joaquín Escario Bosch (asesinado en 1936), incluidos en el mismo curso.

Un curso no muy numeroso, pero en el que alcanzaron el grado de Teniente General nada menos que seis de sus componentes.

# MAS DIFICIL TODAVIA!!

Sí, difícilmente podrá superarse la "machada" de este Havilland (DH-9) de la fotografía, el cual, evidentemente bien pilotado, consiguió volar y tomar tierra en tan precarias condiciones ¡con el motor colgando! como bien puede apreciarse. Un testigo presencial, mi buen amigo el prestigioso aviador Alejandro Manso de Zúñiga (q.e.p.d.), me contó hace ya unos años la aventura, en una de aquellas sabro-



sas cartas aeronáuticas, que a menudo me dirigía.

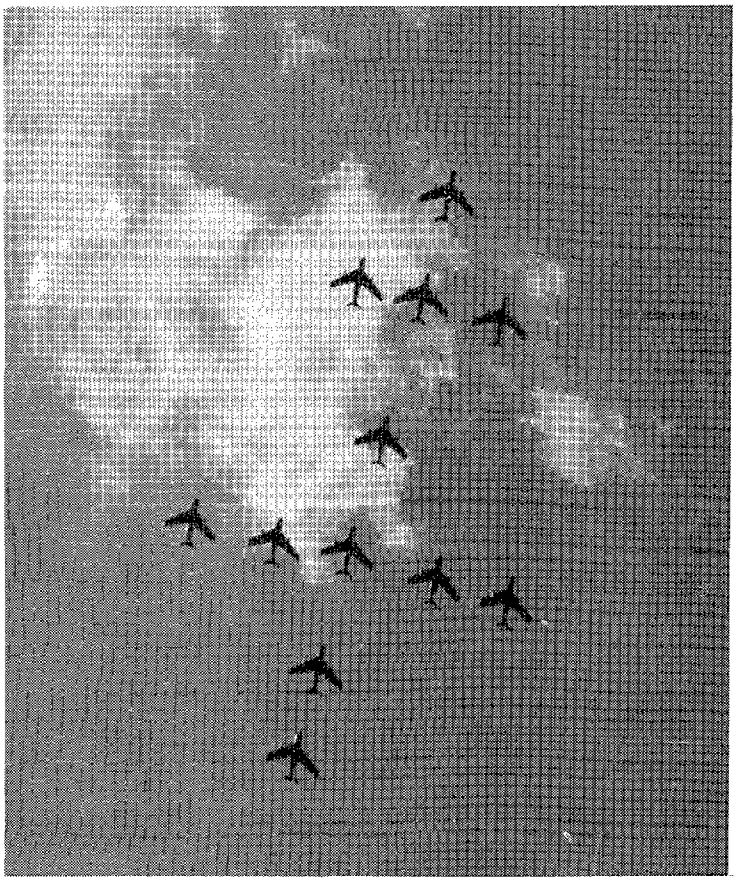
El 20 de julio de 1929, una pareja de Havilland, pertenecientes a una de las escuadrillas de Recajo (Logroño), pilotados por los capitanes Guillermo García Yáñez y Alejandro Manso de Zúñiga, parten para realizar una de las habituales misiones de entrenamiento. En pleno vuelo, el aparato pilotado por García Yáñez sufre una importante avería.

"Parece ser —me narraba Manso de Zúñiga— que los tornillos pasadores que sujetaban la hélice estaban flojos y al ceder las tuercas delanteras por el esfuerzo del giro, las cabezas de aquéllos fueron retrocediendo, llegando a tocar la pestaña de unión del cárter al motor; al, o a los golpes, el motor fue arrancado de cuajo del bastidor, quedando colgado entre las patas del tren, sujeto únicamente por los cables del refuerzo de cabaña."

El avión —es increíble— no perdió del todo su estabilidad y permitió al piloto aterrizar correctamente, en un campo de trigo recién segado, en el término de Marchamala (Guadalajara).

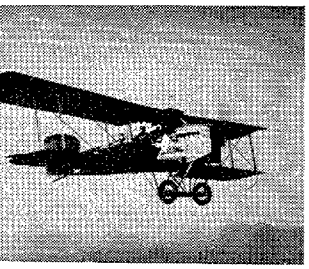
Percatado Manso de Zúñiga del percance, siguió a su compañero hasta la toma, que, como ha quedado dicho, se resolvió con felicidad, y tras volar al aerodrómo de Guadalajara, donde dio el correspondiente parte, volvió al accidentado aparato donde se hizo esta inédita foto, en la que García Yáñez aparece en mangas de camisa.

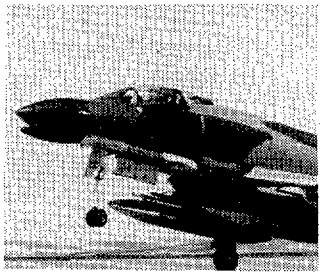
★★★★★



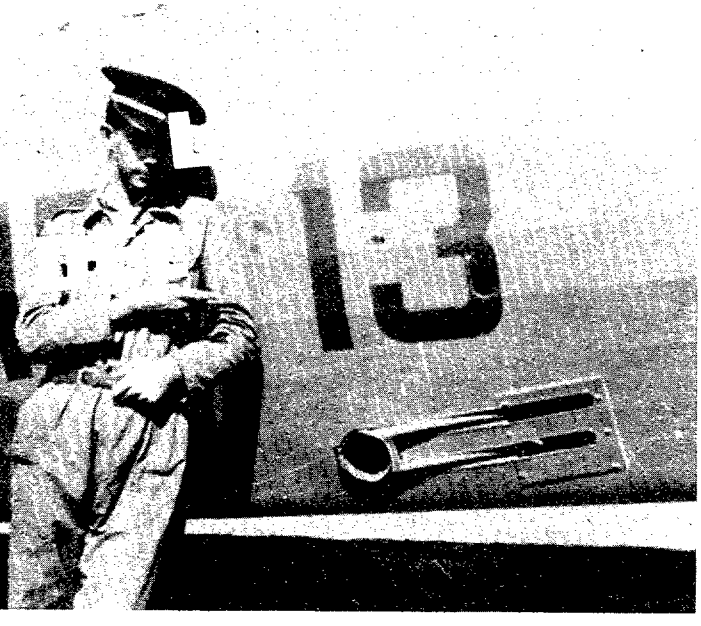
*Con motivo de la visita a Son San Juan del Jefe de la Defensa Aérea francesa, General Venot, los aviones del Ala de Caza número 4 forman en su honor la Cruz de Lorena bajo el cielo mallorquín.*

# ARCHIVO ABIERTO





«CANARIO» AZAOLA

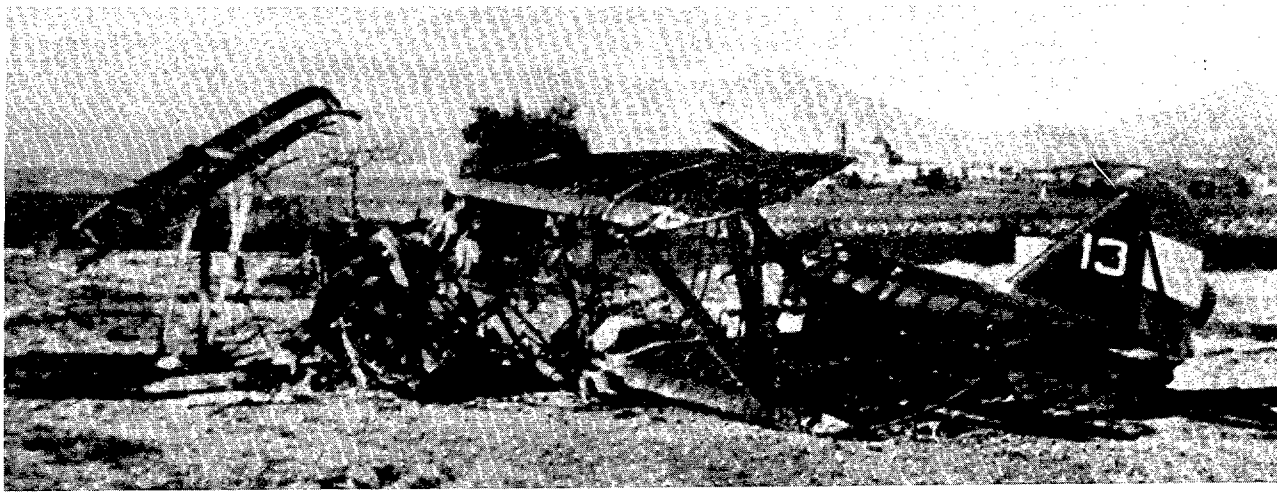


Siempre, y si no que opinen los andaluces, ha habido tíos supersticiosos; durante la guerra, por ejemplo, se decía que era "gafe" retratarse junto a la hélice del avión, pues algunos temían —y repasando las fotografías de archivo puede uno hasta convenir con esta opinión— que el fotografiado las tenía todas para "subir al cielo como un angelito...".

En cuanto a números, es vieja la creencia, acerca de la mala suerte que trae el número 13, ¡qué le preguntasen si no! , al piloto gubernamental de ese Grumman "Delfin" que ostenta en su cola el,en este caso, fatídico número.

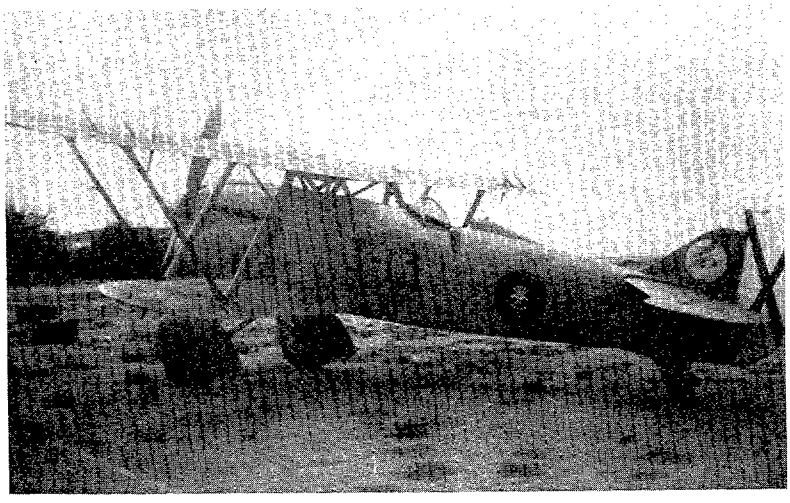
Algo de esto debió influir en el Alto Mando de la Aviación Nacional, que a la hora de establecer la nomemclatura de los aviones de reconocimiento "por si las moscas", se saltó del 12 (Romeo 37), al 14 que asignó al "Rayo" (Heinkel 70). Pero como siempre hay excepciones, ahí está el curioso "Fiat" rebautizado (3-13) por puro gusto de su piloto, el entonces capitán Julio Salvador, quien, aunque andaluz de pura cepa, no creía en la fatalidad del 13 sino todo lo contrario. Ya en su primer destino, en Tablada, allí por el año 32, "adjudicóse" un Nieuport 52, número de puro 13, el cual, si bien era despreciado por el resto de los pilotos, él lo voló a plena satisfacción por más de dos años, hasta que una reorganización de las Unidades lo llevó a otro aeródromo. Respecto al "Fiat", en él fue derribado en combate, pero así y todo, hoy puede contarlo.

Otra excepción importante es la de los




entonces tenientes Carlos Coll y Luis de Zavala, piloto y observador respectivamente del 8-G-27, para quienes el 13 no tuvo mayor importancia y así hicieron, como todo su Grupo, una brillante campaña, volando generalmente el "Bacalao" (27-13) que para colmo, la suma de los números de su indicativo daba la "fatídica cifra", que si a más de uno le hubiera horrorizado, a ellos hasta les dio buena suerte. Veamos...

Era el 27 de diciembre de 1938; una patrulla de Do-17 al mando del capitán Micheo, quien lleva como observador al teniente Dávila, despega para realizar el tercer servicio del día: "Bombardeo de posiciones en la carretera Artesa-Cubells", ya en las cercanías del objetivo y con el fin de dar una mayor concentración a sus bombas, los aviones adoptan la formación de rombo; es entonces cuando la defensa antiaérea, que últimamente se había mostrado tan hostil, alcanza al aparato que, con Osborne, Chacel y Manzano, figuraba de punto izquierdo, segando la explosión su plano derecho. Coll, quien junto a Zavala cerraba el rombo inmediatamente detrás, ve a través de la gran cristalera, cómo los restos del avión de Osborne, con lo que por un pelo no colisionan, se estrellan contra el punto derecho, con el aparato tripulado por Minguel, Galera y Félez, que



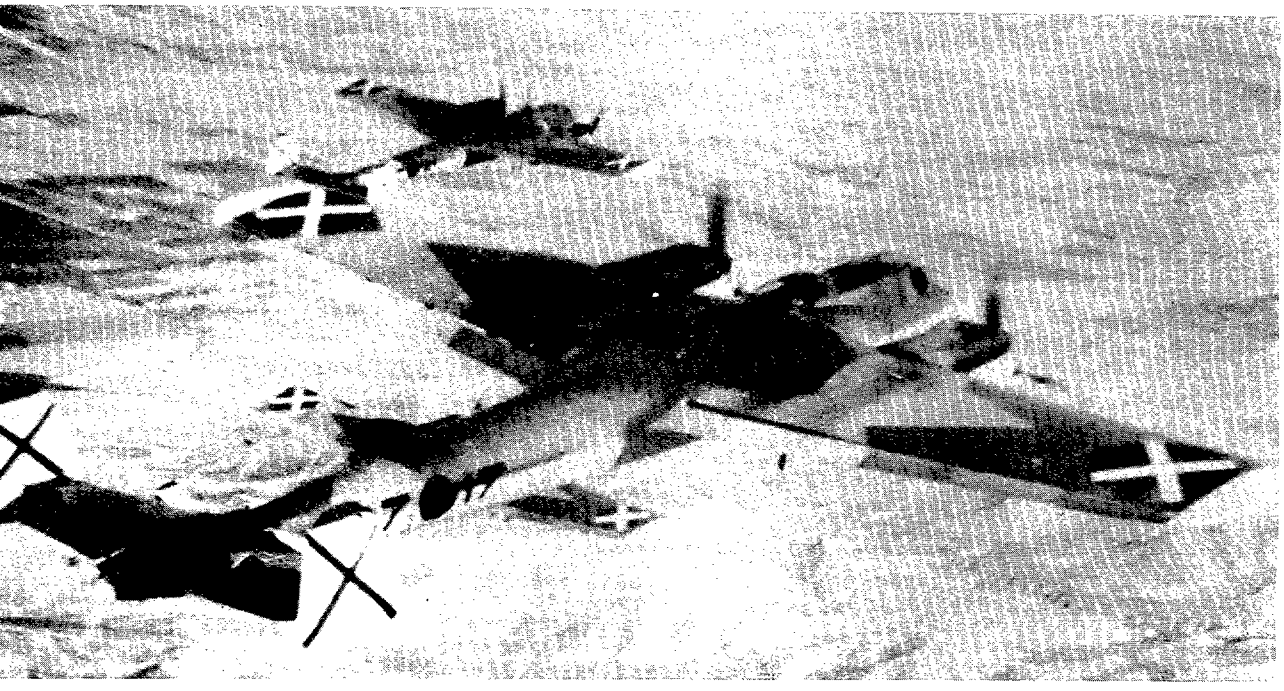
**Fiat rebautizado 3-13 por su piloto, el entonces capitán Julio Salvador.**

**Los servicios eran frecuentes y agotadores. Por ello, cualquier rato era bueno para "echar una cabezada". En la fotó el teniente Osborne.**

cae también a tierra incendiado. Desgraciadamente, la trágica carambola costó seis hombres al Grupo.

También en otra ocasión, el 27-13, esta vez con los tenientes Coll, Marco y el sargento Ruiz, se vio acompañado de la suerte. Fue el funesto 4 de abril de 1939, cuando la guerra ya había terminado y la Aviación comenzaba a desplegarse hacia los campos situados en los alrededores de Madrid con vistas a su participación tanto en la revista que en Barajas había de pasar el Generalísimo, como en el posterior desfile de la Victoria. Con tal motivo, el citado día 4, una formación de cuatro Do-17 al mando del jefe del Grupo comandante Ibarra Montís despega de Sanjurjo (Zaragoza) rumbo al aeródromo de Azuqueca de Henares. Las malas condiciones meteorológicas que encuentran en la ruta llevan

**Formación de Do-17 "Bacalaos".**



al comandante a descender de nivel, para, en vuelo visual, sortear el frente nuboso.

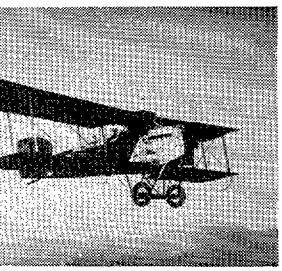
Más arriba, siguiendo la misma ruta, vuela una formación de "Pedros" (He-111) al mando del comandante Frutos; el teniente Calparsoro, que comparte el pilotaje con el citado aviador, descubre bajo su avión la estilizada silueta de los "Bacalaos" y, presagiando el riesgo, se los muestra a su comandante a la vez que profetiza:

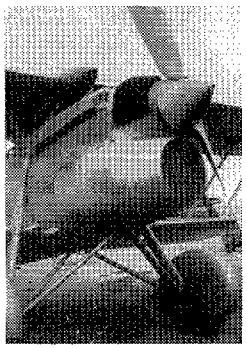
—"Ahí, va a haber tomate...".

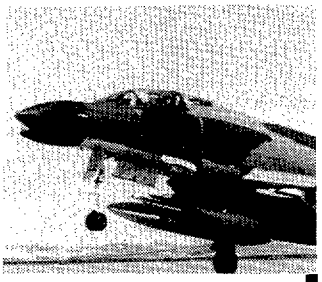
Poco después, al ponerse la cosa francamente fea, los "Pedros" regresan a Zaragoza, no así los "Bacalaos", que a muy baja altura, formados en ala a la derecha, siguen el cauce del río Jalón y se ven envueltos en una intensa lluvia. Han transcurrido veinticinco minutos desde su despegue, aproximadamente la mitad del tiempo necesario para cubrir la ruta, y la meteorología es infame. Coll, que vuela en segundo lugar, tras Ibarra, ve entre la lluvia, en un determinado momento, el avión de su jefe virando en posición totalmente vertical. "Volvemos", se dice, suponiendo que aquél inicia un cerrado viraje de 180 grados; así pues, con decisión, pero con sumo cuidado, dada la mala visibilidad y la baja altura, vira ceñido y regresa a la base.

Tras la toma de tierra y al no ver los otros aviones, sobre los tripulantes del 27-13 se apodera un tremendo *suspense*, que por desgracia pronto desvela una llamada telefónica del puesto de la Guardia Civil de Alcolea del Pinar, localidad donde, en pocos metros, habían ido a estrellarse tres aparatos; allí quedaban once aviadores cuyos nombres habrían de unirse, como caídos en acto de servicio, al del as de la caza, comandante García Morato, caído, también aproximadamente a la misma hora, en el madrileño campo de Griñón.

**En la foto, los entonces Capitanes Ibarra y García Morato. Dos hombres que habrían de morir el mismo día y casi a la misma hora.**







«CANARIO» AZAOLA

En 1934, aquel Recajo logroñés —hoy más conocido por Agoncillo— era un aeródromo ciertamente activo. En él sentaba sus reales el 23 Grupo de Reconocimiento y Bombardeo, cuyos pilotos volaban el "Sexqui" o Breguet XIX. Un puñado de ellos aparece en esta impresionante fotografía, impresionante por la gran talla humana y militar de todos ellos que, con el correr del tiempo, aún se acrecentaría hasta la gloriosa muerte en guerra que a todos, con excepción de uno, el destino les deparó.

De izquierda a derecha, vemos al malogrado capitán Luis Calderón Gaztelu, quien tras pasarse felizmente a Zona Nacional a bordo de un "Sexqui" al día siguiente del Alzamiento perdería la vida cuadro días después, a la vuelta de un servicio de guerra, al tomar tierra en Recajo, donde se le desprendió una bom-

ba que, al parecer, había quedado enganchada en el lanzabombas de su avión.

Capitán José Muñoz Jiménez, el famoso "Corto" de las "Cadenas", quien después de realizar más de 400 servicios de guerra, con el grado de comandante y ostentando la Medalla Militar Individual, fue a caer en combate en los lejanos cielos rusos, un 27 de noviembre de 1941, cuando llevado de su entusiasmo, agresóse a la 1.ª Escuadrilla Expedicionaria.

Tras Muñoz, vemos al capitán Joaquín Escario, uno de aquellos heroicos aviadores que, por ser fieles a un ideal, fueron asesinados en 1936.

En el centro, vistiendo el típico "mono" blanco de entonces, el capitán Emilio Jiménez Ugarte, el célebre "Palomo"; aquél, quien a los diez años de edad y con ocasión del entierro de su padre —capitán de Ingenieros caído en accidente de vuelo— al que asistió S.M. el Rey Alfonso XIII, al recibir el pésame del Monarca y ante la pregunta de qué iba a ser cuando fuese mayor, respondió con naturalidad: "Yo, Señor, seré aviador". Y aviador fue, alcanzando gran prestigio tanto en la paz como en la guerra. Falleció de general de división, ostentando la Medalla Aérea, justamente concedida.

Capitán José Calderón Caztelu, hermano de Luis y uno de los Laureados de nuestra Aviación, el que con su "Bombardearemos caiga quien caiga" dio el más sublime ejemplo de sacrificio y heroísmo. Cayó en el Jarama junto a su copiloto y ametrallador, a bordo de un Junker 52, el 16 de febrero de 1937.

Finalmente, vemos al capitán Manuel Negrón de las Cuevas, curtido piloto en la campaña marroquí; preso tras el Alzamiento, pudo al fin alcanzar la Zona Nacional, pasando a mandar el Grupo de Romeo 37.

"Haciendo la Cadena
en rueda de valientes
se encaró con la muerte
que venía de frente
y de un golpe de sangre
le secó el corazón"

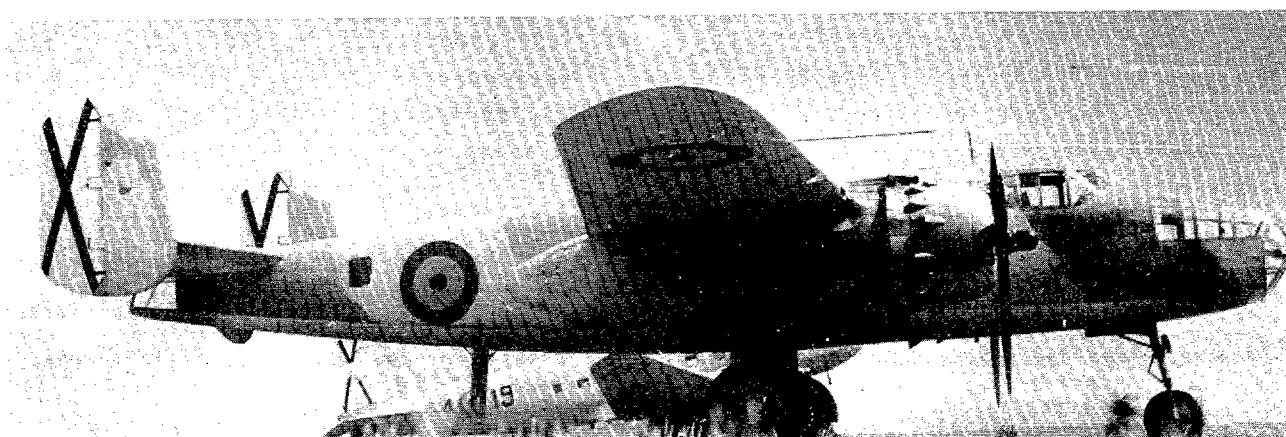
Así rezaban las últimas estrofas del romance que, sobre "La vida y muerte de Manolillo Negrón", escribiera en el aeródromo de Bello, en plena Batalla de Teruel, su amigo y compañero, el entonces comandante Francisco Vives Camino.

A Negrón le fue concedida la Medalla Militar Individual.

★★★

De entre el variopinto material de vuelo que en los años 40 revoloteó sobre nuestra "piel de toro", traemos hoy a estas páginas a uno de los más curiosos, al B-25 "Mitchell" que, por un tiempo, vivió en Matacán.

Era un producto de la North American



Instalados a bordo del "Mitchell" aparecen sus pilotos Teniente Coronel Pombo Somoza (izquierda) y Capitán Morote Gómez. Tras ellos, en primer plano, los Sargentos Garza y Greiner, radio y mecánico respectivamente.

y puede ser considerado como uno de los más famosos bombarderos tipo medio de la Segunda Guerra Mundial. De entre las innumerables misiones en las que los B-25 participaron, recordaremos aquel primer bombardeo sorpresa al Japón, llevado a cabo por un grupo de estos aviones, transportados, hasta una prudente distancia del objetivo, a bordo del portaviones "Hornet".

Pues bien, un "Mitchell" llegó, de una forma ciertamente curiosa, a lucir la escarapela roja y gualda y la Cruz de San Andrés. Su historia hispana es la siguiente:

Cuando en enero de 1944, las fuerzas norteamericanas preparaban desde Africa el asalto a la Italia peninsular, un B-25 perteneciente, al parecer, al Estado Mayor del General Clarke, tomó tierra por emergencia o... despiste, en el aeródromo de Melilla-Nador, donde en aquel entonces residía el 27 Grupo de Caza compuesto por He-112 y Fiat G-50; como es lógico, el avión quedó internado, y acabó arrinconado en un extremo del campo, donde "durmió" durante varios años.

En 1948 al ser destinado a Marruecos el hoy coronel de I.A. Fermín Tordesillas —quien ya había intervenido en la reconstrucción de más de un avión— decide repararlo.

Realizada una detenida inspección, se llegó a la conclusión de que uno de los motores tenía una biela doblada; consecuencia del pendoleo, ésta había partido la falda del cilindro; por otro lado, el émbolo y los segmentos estaban desgastados asimétricamente.

Dado que el avión había volado un cierto número de horas con un motor que trepidaba, todo el empenaje de cola estaba desajustado.

Tras la reparación de la cola, Tordesillas recorrió todos los cementerios de aviones americanos a su alcance, tratando de conseguir el repuesto que necesitaba para montar nuevamente el motor; algo encontró, pero el resto hubo de hacerse artesanamente y, por supuesto, con escasísimos medios.

Respecto a los instrumentos, ante la imposiblidad de revisarlos en la Maestranza de Tetuán, fueron enviados a Iberia y en sus talleres se pusieron a punto.

Conocedor el teniente coronel Pombo Somoza de que el "Mitchell" de Nador había sido puesto en perfectas condiciones de vuelo, pidió al entonces ministro González Gallarza que se lo agregase a la Escuela Superior de Vuelo que, con residencia en Matacán, por aquel entonces mandaba.

—"Concedida mi petición —me escribía el prestigioso aviador— fui a recogerlo, llevando como segundo piloto al entonces comandante Gavilán y al sargento mecánico Greiner."

—"No conocíamos el avión, ni sabíamos en qué estado estaba, después de tanto tiempo sin volar."

—"Examinamos sus instalaciones y encontramos que eran análogas a todos los aviones americanos; así que, tras su prueba en tierra, el 3 de junio de 1950 despegamos e hicimos el vuelo directo a Salamanca, para no efectuar la primera toma en Nador, que era un campo de tierra y muy pequeño para el avión."

—"Por la forma que despegó, deduje que tenía una velocidad mínima de unas 15 millas más que el DC-4 y con arreglo a esto, le calculé las velocidades en circuito y salió todo bien. Después de volarlo muchos meses con arreglo a mis apreciaciones, vino a mi poder un manual de este avión y me alegró mucho ver que mis estimaciones coincidían con él."

—"El avión era magnífico, tenía una velocidad de crucero de 450 km/h y a pesar de no tener repuesto de ninguna clase, lo mantuve en vuelo varios años."

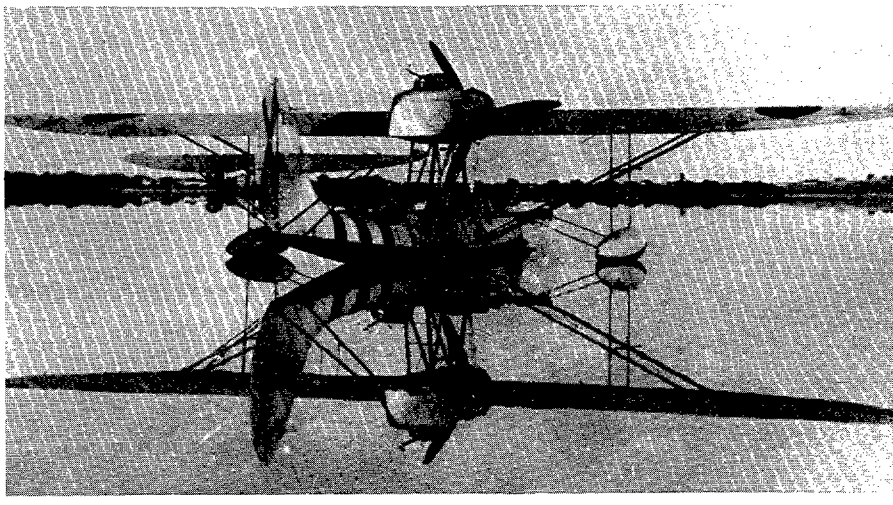
—"La cámara de la rueda de morro, que era especial (de doble cámara interior y exterior) llegó a tener treinta y tantos parches, pero nunca sufrí ningún reventón."

El B-25, siempre con base en Matacán, voló bastantes horas —Pombo, personalmente le hizo 114— y tuvo la cortesía de dejárselo a Tordesillas cuando, en el otoño de 1951, realizó en aquel aeródromo el curso de Vuelo sin Visibilidad. Tomó parte en varias maniobras y ejercicios con la Marina y, además, escoltó al Jefe del Estado en su viaje al Sahara a bordo de un avión de la compañía Iberia.

El meteorólogo don Pablo Laporte, auténtica institución en Matacán y gran volador, reflejaba en su particular cartilla un último vuelo en el "Mitchell" con fecha de 11 de julio de 1953; de todas formas, no debió de "vivir" mucho más, ya que ciertas dificultades con los motores y con la "parcheada" rueda de morro —que no pudo adquirirse nueva— retuvieron al avión mucho tiempo en tierra, lo que motivó que rezumaran depósitos e instalaciones. Al no tener, por otro lado, donde revisarlo, fue dado de baja.

La flamante Escuela Básica, con sus anaranjados T.6, habíase instalado en Matacán, donde el B-25, a la intemperie y en lamentable estado —¡ay, que oportunidad perdió el museo! — esperó la hora del desguace, que no se hizo demorar.

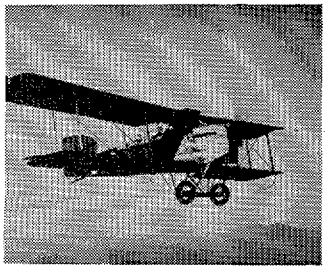
★ ★ ★

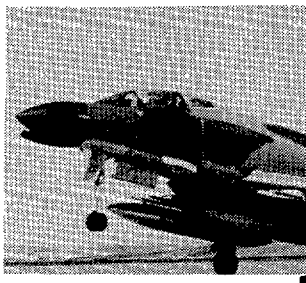


**¿CELOS?**

**—Espejito, espejito... ¿quién vuela mejor y es más efectivo, el "Zapatones o yo...? Pregunta con vehemencia el Cant Z-501 al verse reflejado en las inmóviles aguas de Pollensa.**

# ARCHIVO ABIERTO





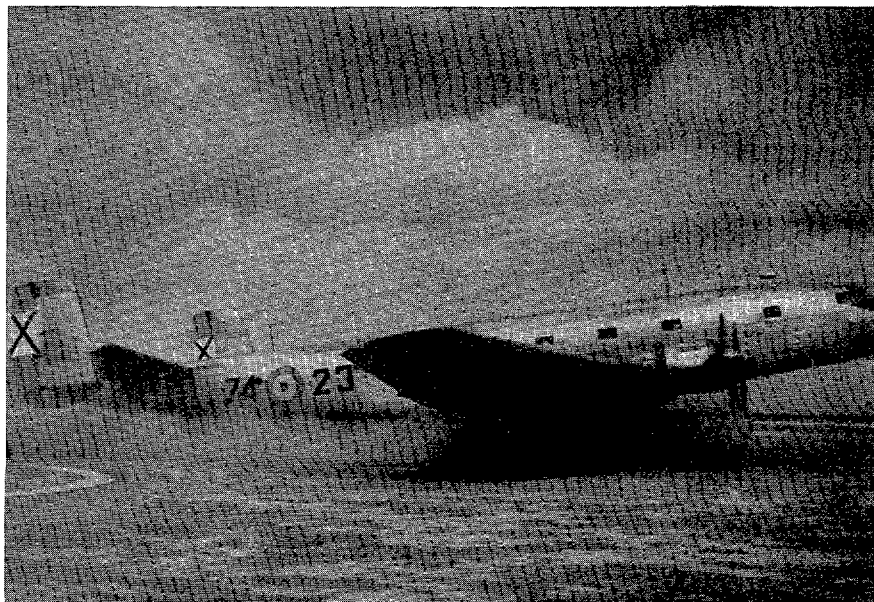
«CANARIO» AZAOLA

# *Aquel coloso llamado Ju-290*

Sí, realmente, en aquella época, el Ju-290, aquel "pájaro" de grandes dimensiones que formara parte de los efectivos de la Escuela Superior de Vuelo, aquél en el que volaran a Canarias, Portugal e Italia en viaje de fin de curso las 3.ª, 4.ª y 5.ª Promociones de la Academia General del Aire, era un gran avión. Sus cuatro motores, su doble timón, aquellos planos larguísimos y su pronunciado morro, habrán quedado grabados con seguridad, en el recuerdo de cuantos lo conocieron, normalmente en Matacán, donde tenía su nido. Por otro lado, no cabe duda que su tamaño, su moderna silueta, contrastaban de veras con los Junkers 52 y la pareja de DC-3, a los que por aquellos días estaban confiadas las tareas de transporte. ¡Lástima! que el Ejército del Aire contara tan sólo con un ejemplar que, por unos años, fue el primer y único cuatrimotor a su servicio.

Este Ju-290 a que nos referimos había pertenecido a la compañías alemana Lufthansa que, de noche, para evitar la línea Berlín-Barcelona-Berlín hasta que, en las últimas semanas de la Segunda Guerra Mundial, un día de marzo de 1945, se accidentó al aterrizar en el aeropuerto Muntadas (así se conocía entonces al actual Prat), quedando inutilizado por avería.

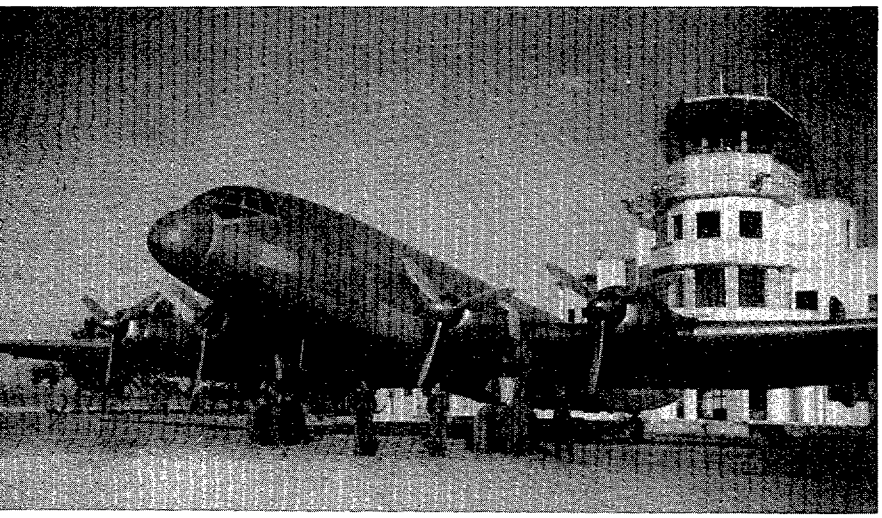
El accidente se produjo —según el Informe Técnico— "Al efectuar un aterrizaje nocturno con niebla, saliéndose al final del campo, saltando dos acequias grandes y parando finalmente en un campo de arroz. A causa de este aterrizaje —continuaba el Informe—, se le rompió al avión el copás de la pata izquierda, doblándosele las tres palas de la hélice del motor interior izquierdo y dos del exterior del mismo lado. También sufrió averías en el borde de salida del plano-izquierdo, en su parte interior, así como en el alerón de curvatura de ese mismo plano..."



Finalizada con la derrota alemana la Segunda Guerra Mundial, los representantes en España de la Comisión Aliada de Control, incautaron el aparato, así como el material de repuesto que la Lufthansa disponía en su almacén del aeropuerto barcelonés.

En el momento del percance, la cartilla del avión indicaba que éste había totalizado 514 horas de vuelo desde su salida de fábrica, habiéndosele efectuado en el mes anterior la revisión general de 450 horas; los motores por su parte contaban con 26, 30, 72 y 79 horas desde nuevos.

Aparte de las citadas averías, de no excesiva importancia, como ha podido verse, el avión estaba en muy buenas condiciones; por otro lado, tan pronto como se produjo el accidente, la misma tripulación técnica del avión, preocupóse de



vaciar los depósitos de gasolina con el fin de evitar su deterioro, y de petrolear y engrasar los motores, protegiéndolos con sus lonas correspondientes; además, las gruesas capas de pintura, tanto anticorrosiva, como la que de color negro, lo camuflaba para el vuelo nocturno, influyeron muy favorablemente, para que a pesar del tiempo transcurrido hasta septiembre de 1947, el avión se encontrase en óptimas condiciones.

En la mencionada fecha la Comisión Aliada de Control decidió sacar a subasta "un lote de chatarra de avión, incluyendo un avión de cuatro motores". Dicho "lote" fue adquirido en 1.600.000 pesetas por el bilbaíno Heliodoro Elorrieta, por cesión hecha a su favor por un anterior comprador, quien no ejercitó su opción de compra.

Elorrieta, en unión de sus amigos y paisanos Ignacio Muguruza —quien conservaba sin duda el venenillo aeronáutico de los días en que, de teniente de Aviación, había servido en los talleres de Logroño— y Santos Gerteizgojeascoa —aquél que volara de observador en el Grupo nacional de "Pragas" y luego de piloto en los "Fiat" de Canarias— se las prometieron felices con su adquisición y mucho más al conocer el informe favorable que emitieron los ingenieros F. de Bujarrabal y Aguirre, tras la inspección llevada a cabo en septiembre de 1947.

El avión podía ponerse perfectamente en vuelo, tras efectuar las reparaciones necesarias. Estas se iniciaron bajo la supervisión de F. de Bujarrabal, siendo realizadas por un equipo del que formaban parte los mecánicos alemanes del avión, a los que, tras no pocas indagaciones y pesquisas, se localizó en Barcelona; ellos habían formado parte de la tripulación del aparato, desde su salida de fábrica.

Finalizados los trabajos, con el visto bueno del ingeniero delegado de la Dirección General de Aviación Civil en diciembre de 1948, el avión, que había abandonado su pintura negra, para recuperar su color metálico original, efectuó su primer vuelo de prueba en manos de Teodosio Pombo, quien pudo comprobar sus excelentes características. Días más tarde se procedió a llevarlo en vuelo a Madrid. El viaje lo hicieron Pombo, a quien acompañaba Angelines, su mujer, Balaguer, el mecánico de aquél en Iberia, y Elorrieta. El vuelo debió ser de lo más feliz, a no ser por el susto que se llevaron la señora de Pombo y Elorrieta cuando, en pleno vuelo, apareció por la portezuela de la cabina de pilotaje, el propio Pombo, tocado de un sombrero y con una copita en la mano, con ánimo de brindar; en un primer momento, pensaron que el avión iba sin control y la catástrofe se produciría de inmediato; por supuesto, que desconocían el "colmillo" que tenía el mecánico quién, en realidad, llevaba en aquellos momentos el aparato. Otro "contratiempo" fue al tratar de sacar el tren, cuyo sistema hidráulico se negó a funcionar y hubieron de colaborar todos en bajarlo a mano. Pero el susto mayor debieron llevárselo cuando, una vez en tierra, el jefe del aeropuerto de Barajas les "metió" una multa de 5.000 pesetas por las dos pasadas rasantes que, al fallar la radio, se vieron obligados a realizar, hasta tanto los oportunos destellos verdes autorizaran la toma de tierra.

Los negocios que pasaron por la mente de los propietarios del avión incluían desde la posibilidad de explotarlo trayendo langosta de Africa a la Península, hasta arrendarlo a Iberia, pasando por venderlo a la CANA —Kindelán llegó a probarlo— o a una compañía sudamericana, con la que mantuvieron alguna conversación. Sin embargo el tiempo pasaba y era bastante el dinero que los bilbaínos habían invertido en un negocio que no acababa de cuajar.

En una de sus muchas horas transcurridas en Barajas, donde reposaba aquella colosal ave, coincidieron Pombo, Elorrieta y Elías Soloeta, con Rodolfo Bay, quien acababa de hacer la línea de Londres y rápidamente se iba a cambiar para la

demostración que habría de realizar poco más tarde en Getafe, ante el Ministro, los más altos jefes del Ejército del Aire, prensa y demás, con el primer avión de diseño y construcción totalmente nacional, el CASA-201 "Alcotán". Entonces una original idea surgió de alguno de aquellos personajes vinculados al Ju-290: redactar un mensaje de felicitación tanto al Ministro, como al personal de CASA y a la industria aeronáutica nacional, por aquel importante logro llamado "Alcotán", al que deseaban de todo corazón, toda suerte de éxitos —por desgracia éstos no se cumplieron— mensaje que lanzarían desde el Junker a los mismísimos pies de las autoridades. Sin duda era un gesto simpático y serviría para "promocionar" su avión. El único agujero por donde podían llevar a cabo el lanzamiento, era el de ¡¡el retrete!! situado en la cola, pero todo se estudió y, en el "briefing" previo, concretaron la forma de actuar. En el momento exacto, Pombo levantaría un brazo, señal que Elorrieta, situado en la mitad de la cabina de pasajeros, la repetiría para que pudiera verla Soloeta, situado en el WC, y en ese preciso momento arrojara el mensaje.

Todo se desarrolló, según lo previsto: un par de vueltas sobre Getafe, una pasada a muy baja altura, el piloto que levanta el brazo... pero una diferencia de segundos en la repetición de la señal por parte de Elorrieta motivaron el que la trepada virando, sorprendiese a Elías Soloeta agachado sobre la "taza", contra la que se dio un golpe morrocotudo.

Los meses transcurrían, la cuenta de gastos ascendía y el grupo de emprendedores bilbaínos pensó que la única salida que les quedaba para desprenderse del avión, era ofrecerlo al Ejército del Aire, así pues, solicitaron audiencia con el Ministro del Departamento, General González Gallarza, éste les recibió con gran cordialidad, les escuchó sus cuitas, pero les desmoralizó, al hacerles ver la dificultad presupuestaria, la carencia de medios, que le impedía prácticamente comprar nada, además, ¿qué podía hacer el Ejército del Aire con un solo avión?. Fue entonces cuando Ignacio Muguruza tuvo la idea genial de recordar al "Juan Sebastián Elcano" un único buque escuela, que disponía la Armada y enfocar su oferta por este camino. ¿Por qué, los aviadores no contaban también con un avión representativo, soberbio, en el que, por ejemplo, realizaran sus viajes de fin de carrera las nuevas promociones. Al Ministro le gustó la idea y, tras el oportuno estudio, por un precio total de 2.750.000 pesetas, el Ju-290 y cierta cantidad de repuesto, incluyendo algún motor, pasó a formar parte de los efectivos de la Aviación Militar.

Con el fin de llevar a cabo la adquisición del avión, el 29 de abril de 1950 se constituyó en Barajas la Junta Económica que presidía el Comandante de I.A. García Ontiveros y de la que formaban como vocales el Comandante de la Escala del Aire Gavilán y Ponce de León, el interventor teniente coronel Aguiló y el secretario y volcal administrativo capitán de Intendencia Aldayturriaga; como representante del vendedor asistía el tantas veces citado Elorrieta.

En primer lugar, se procedió a realizar una inspección de vuelo, cuyo resultado fue satisfactorio en las pruebas realizadas. A continuación comprobóse el inventario, que se encontró conforme con los elementos de que estaba dotado y funcionaban a plena satisfacción. Por tanto, la Junta receptora recibió de conformidad la citada unidad, que en el inventario se describía como un cuatrimotor monoplano de ala baja, multiplaza, fuselaje semimonocasco, año de fabricación: 1943, tipo: Junker Ju-290, Serie A-5, número de fabricación: 110.178. El grupo motopropulsor estaba compuesto por cuatro motores B.M.W. 801, de 14 cilindros en doble estrella, con una potencia máxima cada uno de 1.800 HP, siendo en régimen de crucero de 1.000 HP a 2.100 r.p.m. y de 750 HP a 1.800 r.p.m. en régimen de crucero más económico.

Los pesos del avión eran: 23.225 kilogramos en vacío y 39.500 en vuelo, siendo su peso máximo de 42 toneladas.

La velocidad máxima a nivel del mar se cifraba en 455 Km/h a 2.5000 r.p.m. siendo la de crucero de 390 Km/h a 2.100 r.p.m. En crucero económico reducido, a 2.500 m de altura y 1.800 r.p.m. alcanzaba una velocidad de 360 Km/h.

Como dato curioso en cuanto al consumo de combustible, diremos que el trayecto Berlín-Barcelona-Berlín que regularmente realizaba el aparato con pasajeros y carga lo hacía sin repostar en Barcelona, consumiendo 4.200 litros de gasolina en el viaje de ida y sobrándole todavía 3.600 litros a su llegada a Berlín, suponiendo que consumía la misma gasolina. En versión de pasajeros, su amplia cámara podía alojar cómodamente 60 butacas.

Como ya ha quedado dicho, el Ju-290, luciendo la escarapela rojigualda y la Cruz de San Andrés, pasó a formar parte de la Escuela Superior de Vuelo, que por aquel entonces mandaba aquel gran volador que fue el entonces teniente coronel Carlos Pombo Somoza, en Matacán tomó como número de fuselaje el 74-23.

El 1 de julio de 1950 realiza su primer vuelo largo a Villa Cisneros, sin escalas; la vuelta, directa igualmente, la efectuó en 6,35 horas.

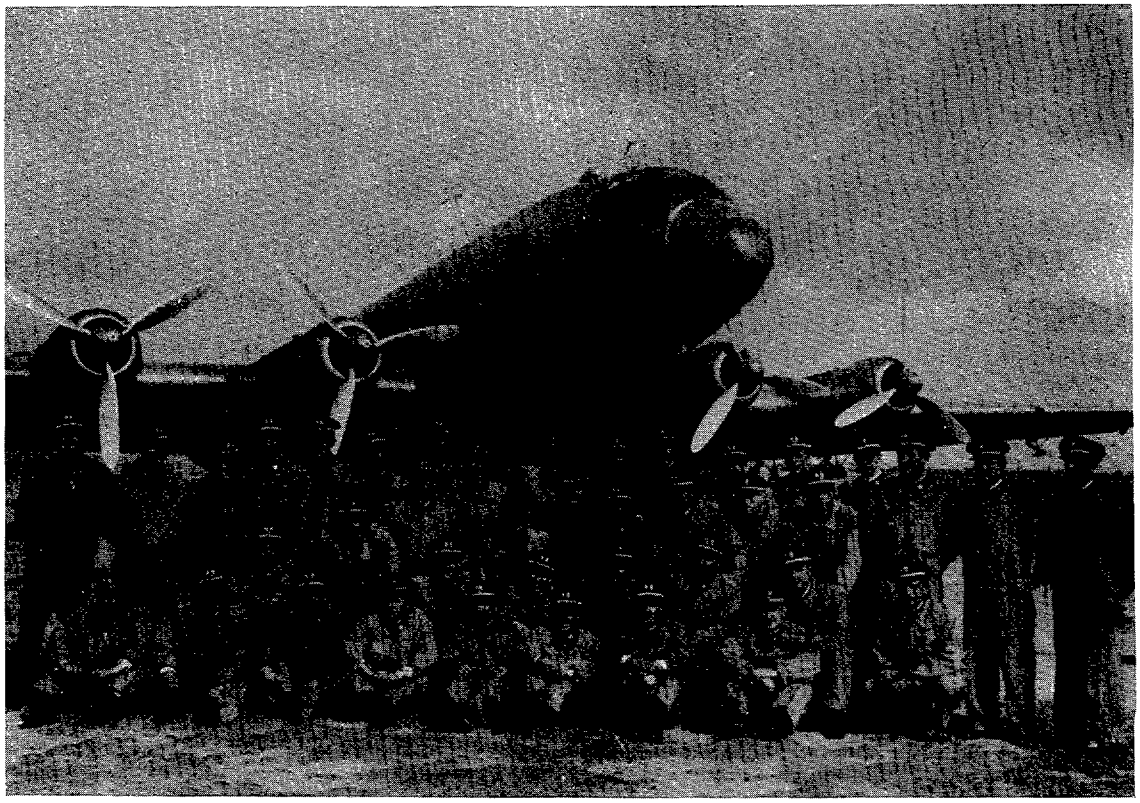
Justamente con los Ju-88 del 13 Regimiento (Albacete) tomó parte en unas maniobras aeronavales y en un reconocimiento a las islas Madeira, participando finalmente en un desfile sobre Cádiz. Otro vuelo reseñable fue el que inauguró el aeropuerto de Vigo-El Peinador, transportando a la Banda de Música de la Región Aérea Atlántica, que habría de intervenir en el acto de inauguración y recogió en Villanubla.

—Era un gran avión, me decía uno de sus pilotos, y lo demuestra el hecho, entre otros, de que al despegar cierto día en Matacán, cuando el avión ya contaba sus años, tuve la parada de uno de sus motores. Al volver para tomar tierra, se me interpuso un T-6 que me obligó a hacerme de nuevo al aire con sólo tres motores, cosa que llevé a cabo a plena satisfacción.

Según tengo entendido, uno de sus últimos vuelos fue el que, con fecha 27 de junio de 1952, realizara a Italia transportando desde San

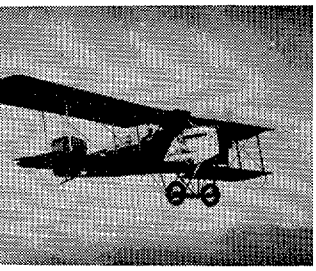
Javier a Foggia, vía Palma-Roma-Lecce, a los alféreces de la IV Promoción de la Academia General del Aire. Por cierto, que, el reventón de una rueda, que no pudo reponerse de inmediato, motivó el que aquel ilusionado grupo de aviadores tuviera la atractiva oportunidad de regresar a España en hidroavión desde la base de Vigna di Mare (lago Bracciano) hasta Pollensa, para alcanzar, finalmente, San Javier a bordo de un Ju-52 desde Palma-Son San Juan.

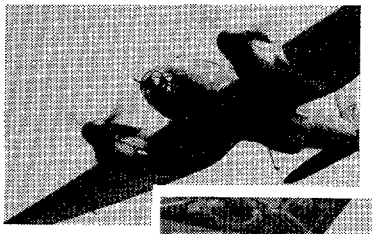
Vuelto en vacío más tarde a su base de Matacán, pronto fue dado de baja, saliendo subastado como chatarra ¡ay! !, que pieza perdió el Museo... desguazándolo su adjudicatario en el mismo aeródromo donde su esbelta figura, especialmente en los primeros años, tanto llamó la atención.

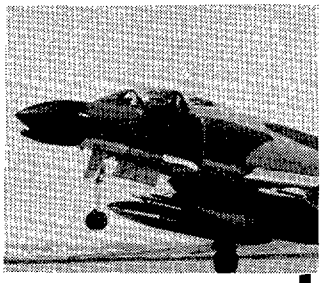


*Los Alféreces de la IV Promoción de la A.G.A. ante el Ju-290 que, desde San Javier, los trasladaría a Foggia (Italia) en uno de los últimos viajes del avión.*

# ARCHIVO ABIERTO







«CANARIO» AZAOLA

# ECHAR PAJA...

A fines de 1946 se creaba, con sede en Torrejón, el Grupo de Experimentación en Vuelo, que venía ser una reorganización o actualización de aquella "Unidad de Experimentación" que, con anterioridad, funcionó en Cuatro Vientos. Su misión, llevada a cabo por un puñado de expertos pilotos, en estrecho contacto con los ingenieros y técnicos, es la de realizar todas aquellas pruebas en vuelo previas a la entrega al Ejército del Aire de nuevas series de aviones, así como experimentar en vuelo también, cuantas modificaciones o reformas se hicieran en cualquier avión.

En los 31 años de existencia, desde el teniente coronel Murcia Rubio —su primer jefe— hasta el teniente coronel Martínez Rodríguez —su jefe actual— "el Grupo" fue mandado por los tenientes coroneles Lorenzo Vellido, Barañano Martínez, Grandal Segade, Lens Martínez y Martínez Barona. Junto a ellos, medio centenar de esforzados pilotos totalizaron más de 55.000 horas de vuelo; en alguna de las cuales —no en vano, piloto de pruebas es sinónimo de profesión arriesgada— quedaron aquellos Domínguez y San Gil (Ha-43, 9.2.53); Wandosell (HM-1,

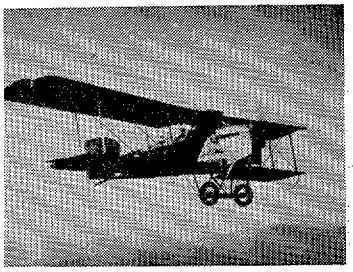
28.4.54); Elia (I-115, 21.4.55); Zorita (AVD-12.C, 27.11.56), y Josa ("Piper", 28.6.61).

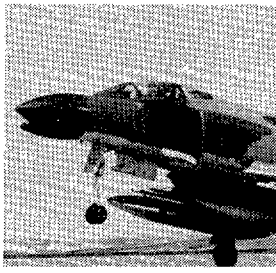
Uno, que en inolvidables jornadas vivió de cerca, hace ya quince años, el trabajo de estos hombres extraordinarios, se sorprendió de la naturalidad, espíritu de sacrificio y ¡humor! , que los llevaba a decir lo de aquel loro que, a fin de presumir ante sus semejantes, subió a pasear a lomos de un águila, la cual, maliciosamente, le arrojó a tierra desde gran altura y mientras caía, exclamaba: ¡Echar paja... que no vuelo! Y esta inscripción (Echar paja...) y un conejo de Indias era en aquella época el distintivo del Grupo.

Hoy, como tantas cosas, también ha cambiado el emblema del Grupo (406 Escuadrón) convirtiéndose en algo más impersonal, en algo que es más o menos el distintivo internacional de los pilotos de prueba; pero las cualidades de estos hombres, no me cabe la menor duda, permanecerán invariables.

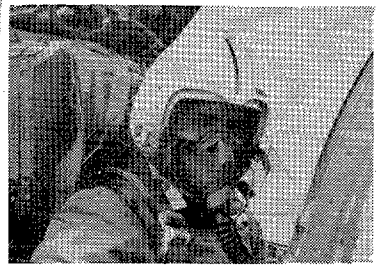
# "aviones de pega"

Es mi propósito ir presentando en este "Archivo abierto" los más curiosos aviones que, luciendo la escarapela bicolor y/o la cruz de San Andrés, hayan revoloteado sobre nuestra "piel de toro". Hoy, sin embargo, quiero traer a estas páginas un "híbrido" que, aun ostentando pompósamente las características marcas de uso durante la guerra civil, jamás llegó a emprender el vuelo y no precisamente por falta de motor... Se trata, de uno de aquellos "aviones de pega" —nuestros eficientes montadores podrían ampliar el tema— que en el transcurso de la campaña, situáronse en ciertos "aeródromos" falsos, con el fin de despistar al enemigo. Desconozco la fecha y el lugar en donde se tomó la fotografía, pero sí puedo afirmar que los aviadores que posan divertidos junto a él, eran aquellos Velasco, Muntadas (José Vicente), Galera, Félez y "Porris" Plaza, "balillas" en aquel entonces.

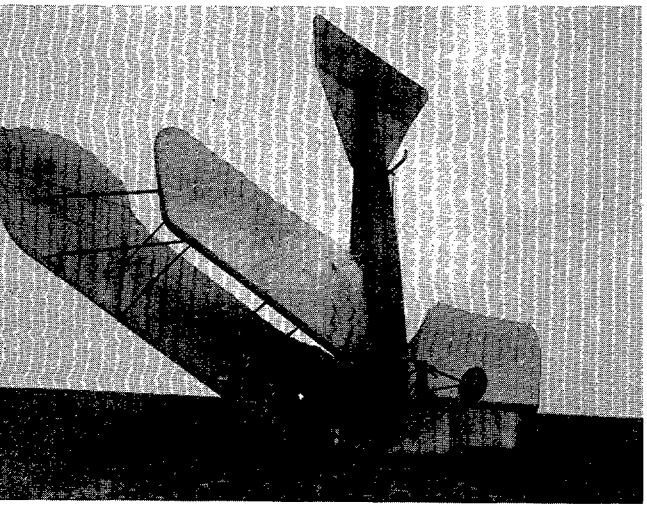




«CANARIO» AZAOLA



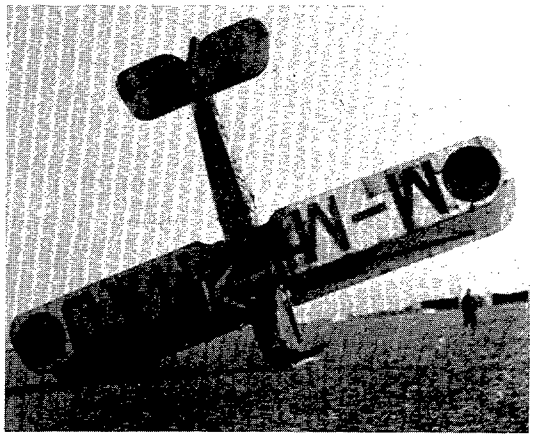
# Bebiendo agua...



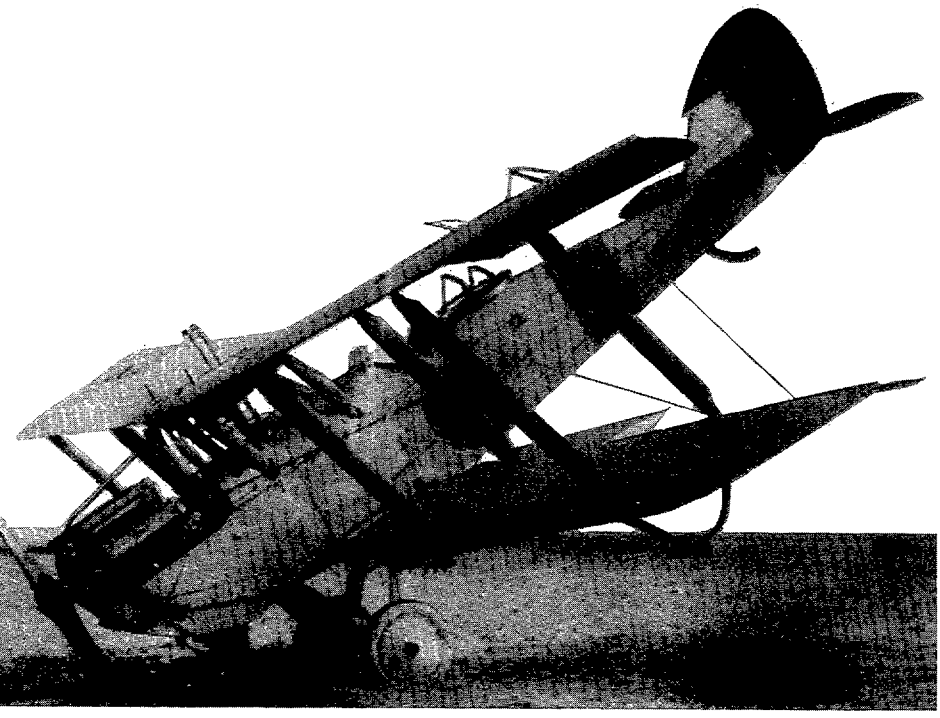
No se me tache de macabro o pájaro de mal agüero. No me gustan las fotos de aviones destrozados, de tragedias aéreas, pero sí encuentro graciosas las de aparatos que, tras increíble cabriola, quedáronse "patas arriba", "sentados", o con el morro clavado en tierra y la cola arriba, como pájaros picoteando o "bebiendo agua", término éste que, un veterano aviador, aplicó lo mismo para comentarme una de las fotografías que publico, que refiriéndose a otra de un "Romeo" en la misma postura, pero en vuelo, haciendo la arriesgada "cadena". Además, en todos estos percances, la cosa no pasó de un susto, la hélice rota y con mala suerte un chichón.

Desde que se empezó a volar fue muy corriente meter el buje en la toma; y tal era esa costumbre que a muchos aeroplanos, como los viejos Farman, Caudron o Avro, se les proveyó de una especie de esquí entre las ruedas, a fin de evitarla, artilugio que "no servía para nada", según autorizada opinión de un piloto de aquella época, que lo prueba palpablemente la fotografía que encabeza nuestro trabajo.

Se trata del "Flecha", primer aeroplano militar de diseño y construcción nacionales, obra del capitán don Eduardo Barrón y Ramos de Sotomayor. Fabricado en pequeña serie —solamente veintiocho— prestó servicio en las escuadrillas de Tetuán, allá por el año 16, para terminar los dos últimos supervivientes en la escuela de Cuatro



*DH-4.*

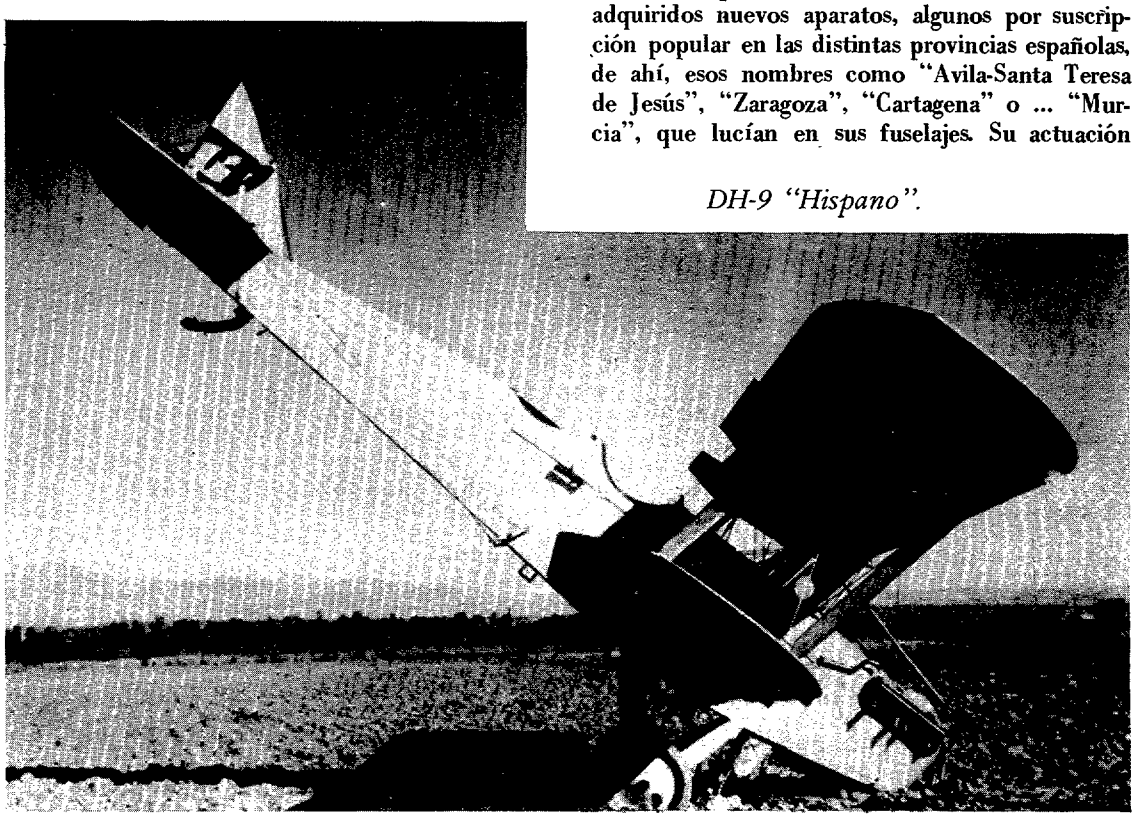


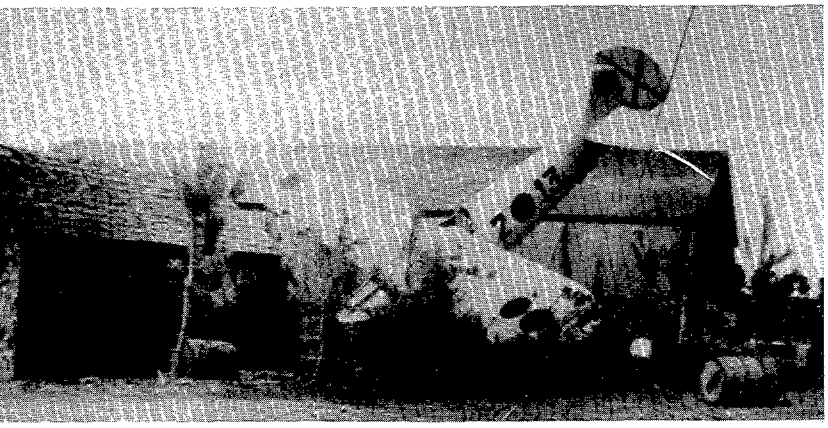
*DH-9'Napier.*

Vientos; pero fue en Marruecos, donde se "clavó" este auténtico pájaro.

Tras una primera actuación del DH-4 en Marruecos, que terminó con la destrucción de toda la escuadrilla, en el ataque moro al aeródromo de Melilla, después del desastre de Annual, fueron adquiridos nuevos aparatos, algunos por suscripción popular en las distintas provincias españolas, de ahí, esos nombres como "Avila-Santa Teresa de Jesús", "Zaragoza", "Cartagena" o ... "Murcia", que lucían en sus fuselajes. Su actuación

*DH-9 "Hispano".*





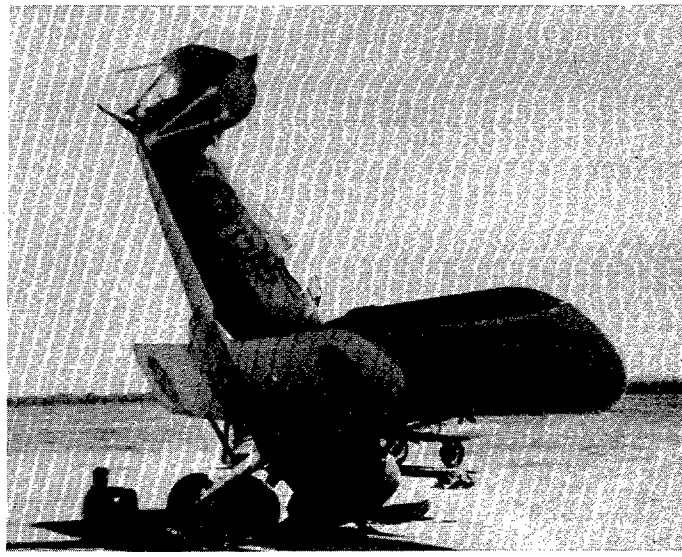
*Heinkel He-51.*

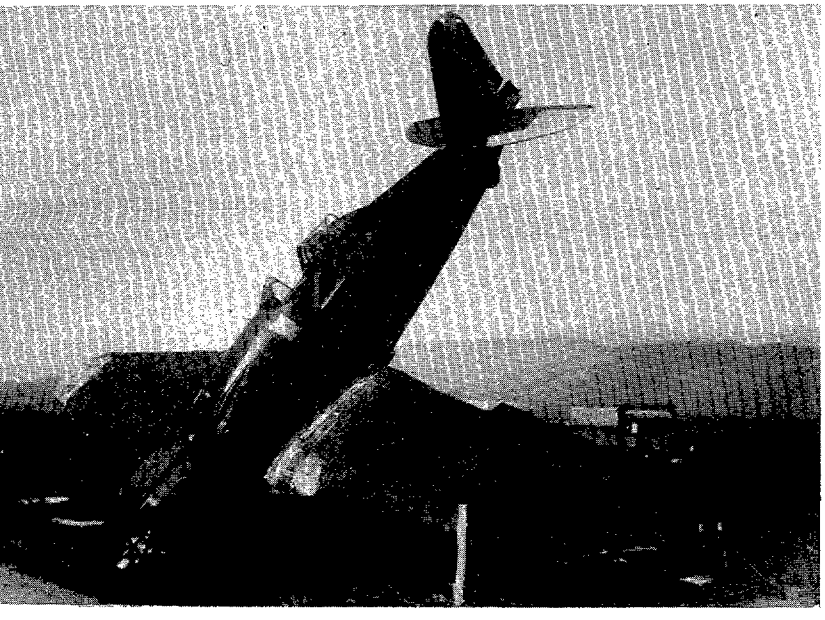
*Polikarpov-I-15.*

brillantísima, como la de sus antecesores, terminó con el fin de las hostilidades. Uno de ellos, el M-MHAO, se nos ofrece en increíble "pose" tras la apresurada toma de emergencia.

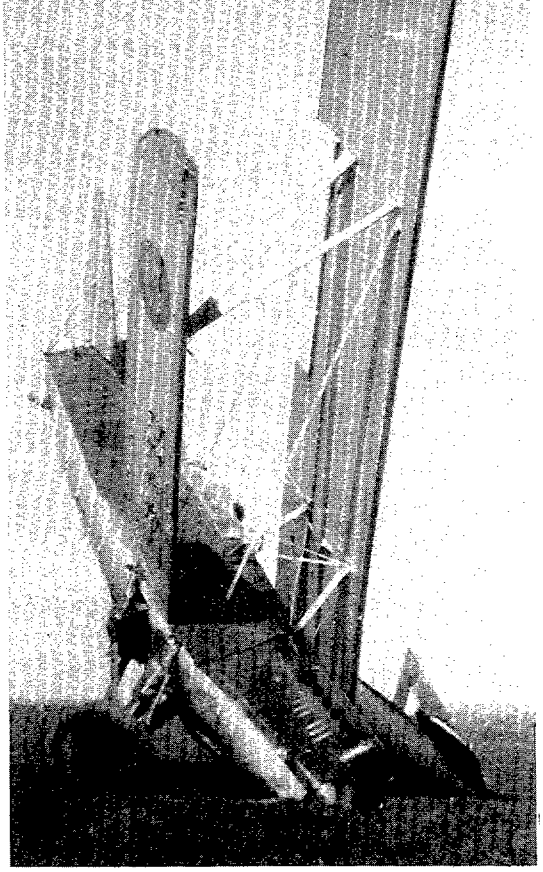
Otro veterano de Africa, fue el DH-9 "Napier", denominado así, para distinguirlo de otra versión más antigua, dotada de motor "Rolls". He aquí uno de ellos, descansando quizá de tanto batallar. Observemos la cruz esvástica —emblema de la escuadrilla— tapada parcialmente por uno de los montantes del plano, que luce en su costado. Dicho símbolo, cuyo significado viene a decir algo así como "irás y volverás", fue adoptado a la vista de la seguridad que, para los tripulantes, ofrecía el motor "Napier" con el que tales aeroplanos estaban dotados.

Además de las referidas versiones del "Havilland" DH-9, hubo otra, quizá la más popular,



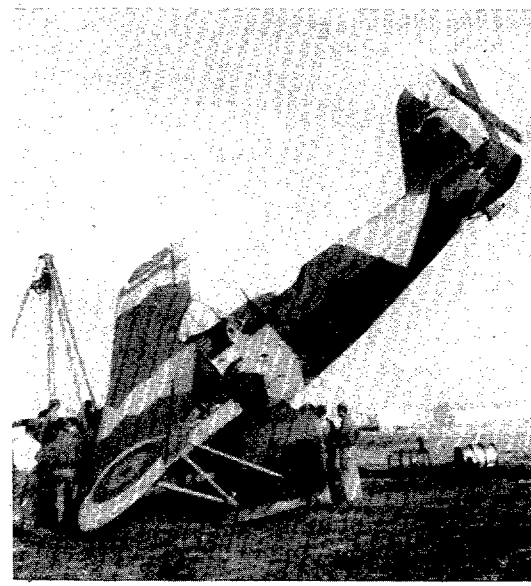


*Fiat G-50.*



*Polikarpov R-5*

debido al mayor número de aparatos de ella construidos. Me refiero, al DH-9 A "Hispano", fabricado en Guadalajara por la Hispano Suiza. Poseedor, como sus hermanos, de una brillante hoja de servicios en la campaña africana, sirvió al fin de ésta como avión de entrenamiento y enlace en diversos aeródromos de la Península y, sobre todo, en las escuelas de pilotos; incluso, alguno sobrevivió como para poder prestar, ya caduco, servicios de instrucción durante la Guerra Civil. A los años anteriores a ésta, pertenece ese 15-59 al que vemos picoteando cual perdiz, en el sembrado donde realizó su aterrizaje de fortuna. Obsérvese el "pajarraco", emblema del Grupo de "Breguet XIX" con base en Logroño, que campea en su cola. Durante la guerra civil, debido muchas veces a llegar a su base tocados o a tener que tomar tierra por este mismo motivo en la primera llanada, fueron muchos, como lo reflejan docenas de fotografías, los aviones que terminaron la misión "bebiendo agua". De entre todos, seleccionamos este Heinkel He-51, pintado en el gris claro de su primera época —cuando fue empleado como caza—. Dicho avión, contradice sin duda, mis afirmaciones sobre la bondad del número 13 que expresaba, no hace mucho, en estas mismas páginas.



*Heinkel He-45.*

Aunque ya durante la guerra se capturaron "Chatos" (Polikarpov I-15) en estado de vuelo, al finalizar ésta, con los recogidos en diversos aeródromos españoles y franceses, a los que se añadieron los terminados de construir en Sabadell, se formaron dos Regimientos de asalto: el 32 en Alicante-Rabasa y el 33 en Valladolid-Villanubla, con destacamentos periódicos en Oviedo-Lugo Llanera. Este pequeño caza, de voluminoso mo-

*Polikarpov I-16.*

tor y adelantado y estrecho tren de aterrizaje, fue muy propenso, no sólo a hincar el morro, sino a dar la voltereta y quedarse patas arriba. Al primer Regimiento citado pertenece el que presentamos, que ostenta su primera nomenclatura —el 8— que, como es sabido, identificaba al avión, el cual por otra parte, aunque machaconamente llamósele "Curtiss", una vez más lo diremos, nada tuvo que ver con aquel avión americano.

Si tras la "Pava" (He-46), hubo una "Superpava" (Hs-126), tras el Fiat CR-32, hubo el "Superfiat" (G-50) que, aunque hermano de aquél, como puede verse, difería totalmente del popular biplano.

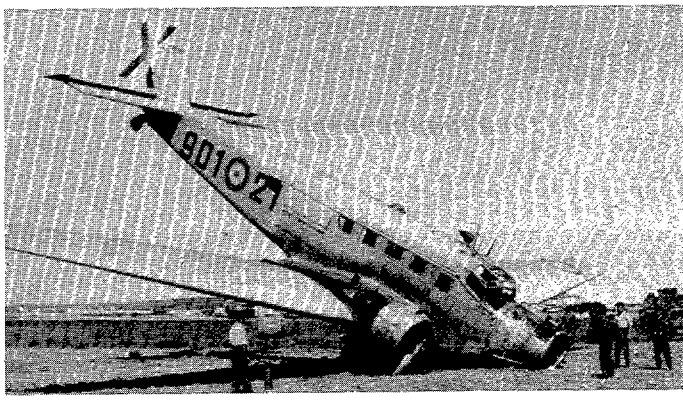
Estos aparatos, llegados a España durante la guerra en corto número, fueron empleados, prácticamente a título experimental, por los pilotos italianos de L'Aviazione Legionaria; más tarde, con la paz, fueron reunidos en Melilla-Nador, donde juntamente con los estilizados He-112, equiparon el 27 Grupo de Caza. En Nador, precisamente, pusóse a "beber agua" este "Superfiat".

Otro avión que hizo la guerra y que traemos hoy aquí, es el Polikarpov R-5 "Natacha"; capturados al finalizar la contienda, un pequeño número de estos feos aparatos, se organizó con ellos el 43 Grupo de Reconocimiento (Regimiento Mixto n.° 2) con base en Larache-Auamara, y allí, en tierras africanas, ese 17 W (tal era su nomenclatura) "hincó el pico".

Después de haber escrito páginas gloriosas durante la campaña, formando aquel heroico 6-G-15 de la "Cadena", en el que el valor de los pilotos suplió con mucho, las escasas posibilidades del avión los "Pavos" (He-45), tras un breve destino en Vitoria, fueron concentrados en San Javier, donde cumplieron una efectiva labor de instrucción y donde uno de ellos, luciendo aún en su cola el popular emblema de los días de la guerra, tras un "caballito", se quedó así.

Sin duda alguna, el avión que más aparatosamente se clavó en tierra, fue ese casi irreconocible "Rata" (Polikarpov I-16) que, tras cargarse un par de Fiat, un día enemigos y entonces —después de la guerra— compañeros en el 26 Grupo de Tablada, tomó esa impresionante postura.

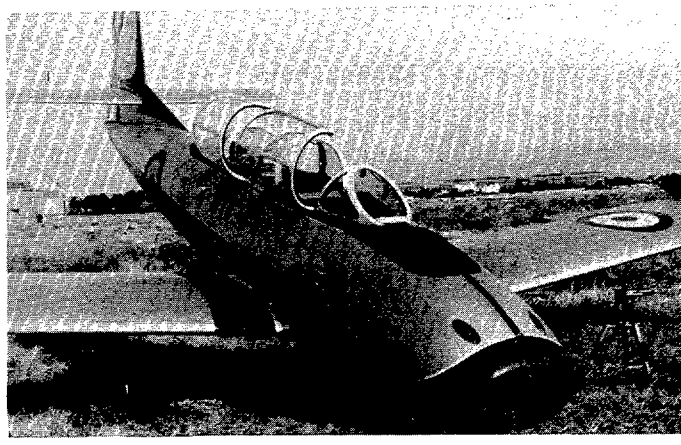
Muchas, muchísimas, fueron las horas totalizadas por nuestros populares "Junkers 52". En la Península, en los archipiélagos Balear y Canario, en las provincias africanas, el ronroneo de sus tres motores fue incansable; por tanto, no es de extrañar que alguno de ellos, quizá fatigado, clavara su morro en tierra a pocos metros de su



*CASA — Junkers Ju-52.*

*Nort American T.6 "Texan".*

*HA—200 "Saeta".*



nido; tal es el caso del 901-21, perteneciente al Grupo de Estado Mayor, con base en Getafe.

Otro avión al que se le han sacado y siguen sacándosele, chispas es el T-6, entrenador básico y en una época eficaz cazabombardero, como el que presentamos (C.6 del 463 Escuadrón de las Palmas-Gando), al que aunque hubiera que sustituir su hélice y arreglar pequeños deterioros, en poco tiempo volvería a reanudar su programa de instrucción táctica y a sobrevolar, vigilante, las ardientes arenas del desierto.

Llegamos al final, y fue a un "Saeta" al que le tocó la "china" de representar a los modernos aviones. ¿Fallo en el blocaje de la rueda de morro? No lo sé, el caso es que ahí está. ¿Avergonzado? no; más bien cabreado e impaciente por ser rápidamente puesto en vuelo para continuar su labor docente o táctica.

(Viene de la página 200)

¿A qué seguir? ¿Es esto serio? ¿Es tan siquiera discreto?

Yo digo que es espantoso. Por este camino, nos perdemos irremisiblemente en un mundo lunfardo, en un mundo caló, del camelo, de la xiringa o del bron, y prefiero no seguir.

Pero antes de terminar con esta exposición de lo que mi trabajo será, y que va resultando ya más largo de lo que hubiera deseado, sí quiero llamaros la atención sobre un aspecto a mi juicio gravísimo y desde luego trascendental, hasta el que nos puede llevar tan funesta costrumbre, si antes no le ponemos entre todos el remedio apetecido.

De vuestra reconcentrada atención, de la preocupada actitud con que me escucháis ya, deduzco que estáis completamente de mi parte, participáis de mis justos temores, y me vais a prestar vuestro valioso apoyo, porque habéis comprendido al fin, que no se trata de un frívolo trabajo, de una labor sin interés.

Y el nuevo y peligroso camino por el que se está introduciendo recientemente tal corruptela que algunos llaman aeronáutica, pero que yo digo que conspira contra la formalidad y el decoro que debe ser el norte de nuestra conducta, lo señalaré, sin más, con una anécdota final, que quiero que sea como la luz roja antes de que aparezca entre nosotros ¡una tercera Escalilla! : La de la familia.

Aquí, en esta mesa, muy cerca de mí, y para que veáis que en mi afán debelador no necesito recurrir a lejanos paradigmas, están sentados dos de mis mejores compañeros. Se trata de dos Tenientes Coroneles, dos brillantísimos Oficiales de Estado Mayor, que en el tiempo que llevo en esta Zona Aérea de Canarias he podido constatar que cada uno en su estilo se complementan, que cada uno en sus distintas competencias, constituyen la mejor respuesta a esa cosa que debe ser el primer objetivo del Servicio: La eficacia.

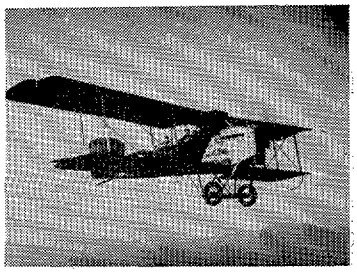
Ambos están casados con dos mujeres que concentran en su persona y también en sus diversos matices de estilo, todas las virtudes de la mujer española que más se pueden apetecer: la belleza, la gracia, la feminidad, la dulzura.

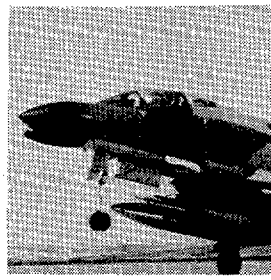
Pues bien: estas dos señoras, exaltación cumbre de esas virtudes raciales de que acabo de hablar, cuando yo estaba admirando en ellas lo que primero salta a la vista: La expresividad de sus ojos, la indefinible ternura de su hablar, su finura y su feminidad toda, me fueron presentadas por alguien de esta manera, oídme bien:

—Aquí te presento a Mari Carmen CHORRAS, y a Blanca LECHECITA... ¡¡SENCILLAMENTE HORRIBLE! !

Y después de esto, no tengo más que añadir, porque estoy seguro de haberos convencido plenamente.

# ARCHIVO ABIERTO



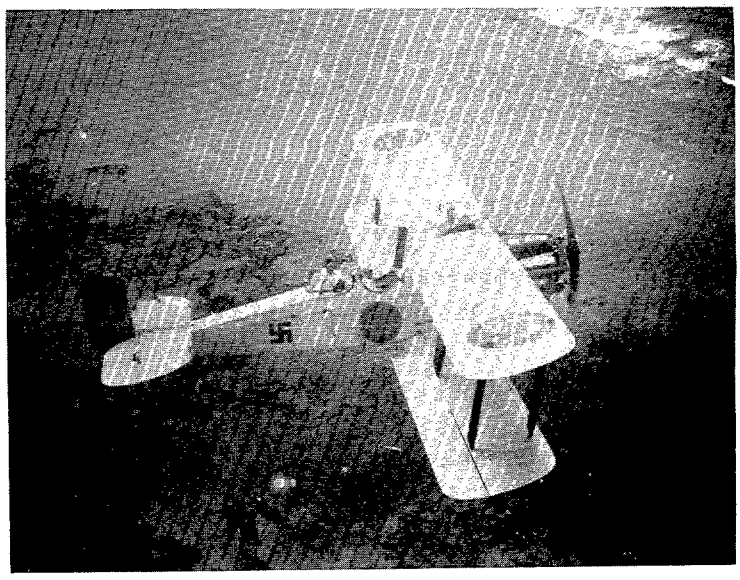


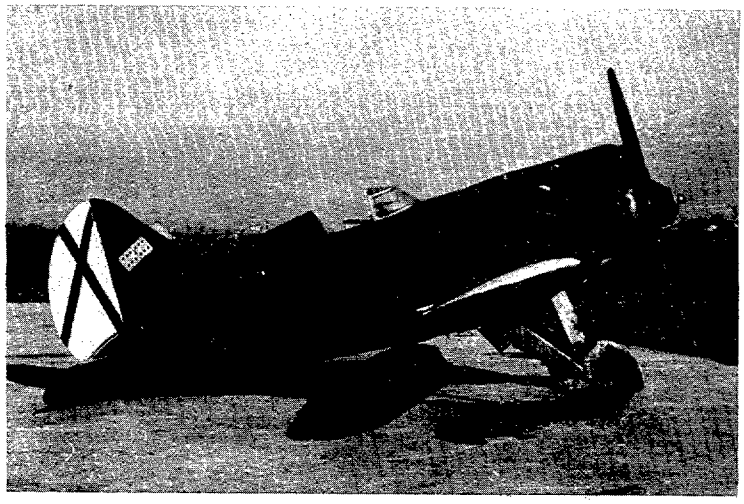
«CANARIO» AZAOLA

# Sobre nuestra HERALDICA

Una faceta que, desde el punto de vista histórico, tiene gran interés, es la heráldica o toda esa gama de escudos y emblemas que, en distintas épocas, lucieron caprichosamente los sobrios aviones militares para representar bien a sus Unidades o como mascota personal de algún determinado piloto.

Nuestra Aviación Militar puede considerarse rica en este campo, por lo que hoy todas las Alas y Escuadrones tienen un emblema que los identi-





*"Mosca" capturado, al que se respetó el "seis doble" que popularizó la 4.ª Escuadrilla de la caza republicana.*

fica. De ellos precisamente, se está ocupando con verdadero acierto en estas mismas páginas el capitán J. Clemente Esquerdo.

Nuestros primeros emblemas nacieron con las Escuadrillas que combatieron en Africa, algunos de ellos, ensartados por el "Dragón Rojo" del *may-hong* que lucieron los hidros Dornier "Wall". Presentamos aquí un dibujo del malogrado comandante Manuel Ugarte Ruíz de Colunga –hijo, hermano y padre de aviadores, miembro por tanto de una de esas familias que han prestigiado a la Aviación Militar Española–. En él puede distinguirse la esvástica, que allá por los años veintitantos lucieron los "Napier" y que, por su curiosidad, no puedo menos de contar su origen.

Entre los aeroplanos –entonces se llamaban así– que hicieron la guerra africana, hubo algunos De Havilland del mismo tipo (DH-9), pero dotados de distinto motor: unos con el "Hispano" y otros con el "Napier". Dada la bondad de este último, que al parecer "no se averiaba nunca", sus escuadrillas adoptaron como emblema la referida esvástica, que significa algo así como "irás y volverás", lo que no cabe duda era una tranquilidad para aquellos pilotos que, a bordo de los "Napier", adentrábanse más allá de las líneas propias, para castigar a las cábilas enemigas.

Pacificados los territorios africanos, los Grupos de la Península continuaron con la costumbre de los emblemas y, además de los ya célebres en los cielos marroquíes, fueron creados otros como el pajarraco (Recajo), el león esquiador (León), la pantera (Getafe), el ciervo saltarín (Tablada) o... el trébol de cuatro hojas (Prat), que pintados en los "Sesquis", "Avros" o "Nieuport" popularizaron a sus Unidades.

Naturalmente, fue durante la guerra civil cuando más proliferaron los emblemas, tanto que, entre los oficiales y personales de los dos bandos contendientes, tengo coleccionados más de cien distintos, curiosos y raros algunos de ellos, a los que algún día quiero referirme. Hoy, a título de "botón de muestra", traigo este "Mosca" o "Rata" capturado que, al vestírsele con el uniforme nacional, se le respetó, no sé por cuanto tiempo, el "seis doble" que popularizó a la 4.ª Escuadrilla de Caza republicana y sobre el que, más tarde, se pintarían las tres aves de Morato.

Al acabar la campaña y crearse el Ejército del Aire, la reorganización de Unidades que trajo consigo, hizo desaparecer prácticamente la totalidad de unos emblemas, cargados, si no de larga, sí de apretada historia; fue una lástima, pienso, el que no los heredasen entonces los nuevos Regimientos o Grupos, pero, exceptuando los "Pedros" del 11 Regimiento de Tablada, que lucieron el célebre camello que ostentaron los Savoia 79 del 3-G-28, ni siquiera el 21 Regimiento de Getafe, que oficial o semioficialmente se hizo cargo del trofeo de guerra, el banderín y el Libro de Operaciones de la Escuadra de Caza de Morato, decoró a sus Fiat con el celebérrimo emble-

ma. Sin embargo, se dio el caso de un "Pedro" de los construidos por C.A.S.A. (motores "Jumo") en cuya còla podía apreciarse la cadena y los vencejos que durante la campaña hiciéronse célebres al costado de los Heinkel-51 del 4-G-2.

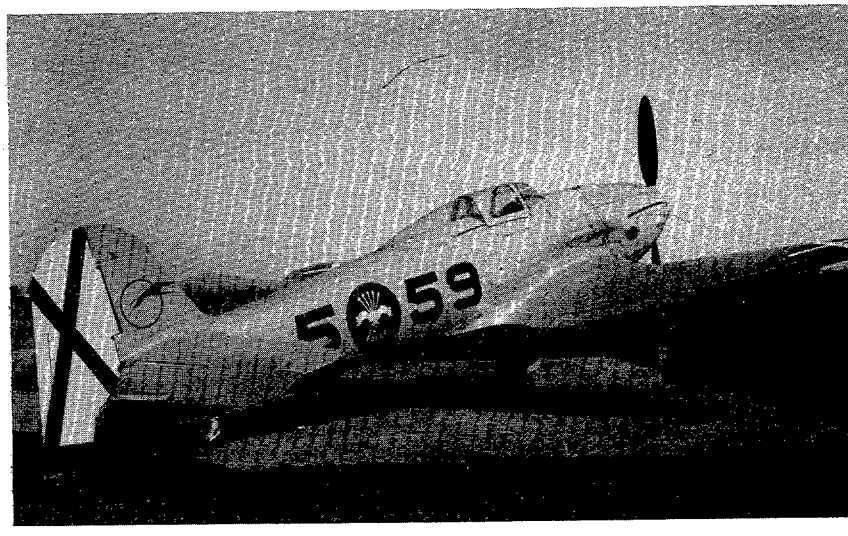
En la postguerra, como ya he dicho, viéronse muy pocos emblemas, citaré sin embargo el de aquel gracioso pingüino, que representaba a los futuros y un tanto desconcertados cazadores, que al pasar por la Escuela de la especialidad —ubicada en Reus primero y más tarde en Morón— y vérselas con los Fiat y Romeo 41, confesaban a la sorprendida águila: "No somos naide". El referido emblema vióse pintado en el puro de los mencionados aviones, en algún "Rata" que allí prestaba servicio y en el "Apio", aquel Caproni AP-1 cuya misión en Morón, que yo sepa, fue exclusivamente de enlace, "para recados" y para buscar todos los domingos a Tablada al "pater" que habría de celebrar la Santa Misa.

Los estilizados Heinkel He-112 y los "Superfiat" (Fiat G-50) al agruparse en Melilla-Nador en el 27 Grupo de Caza, debido sin duda a su alta velocidad, adoptaron como emblema un galgo, dibujado por uno de sus pilotos, el teniente López Márquez, autor entre otros, de aquella estilizada golondrina que simbolizaba a los "Rayos" (He-70) del 7-G-14. Como era costumbre, también ostentó el galgo el avión nodriza de la Unidad, aquel Vultee cuyo final trágico-cómico, algún día habré de contar.

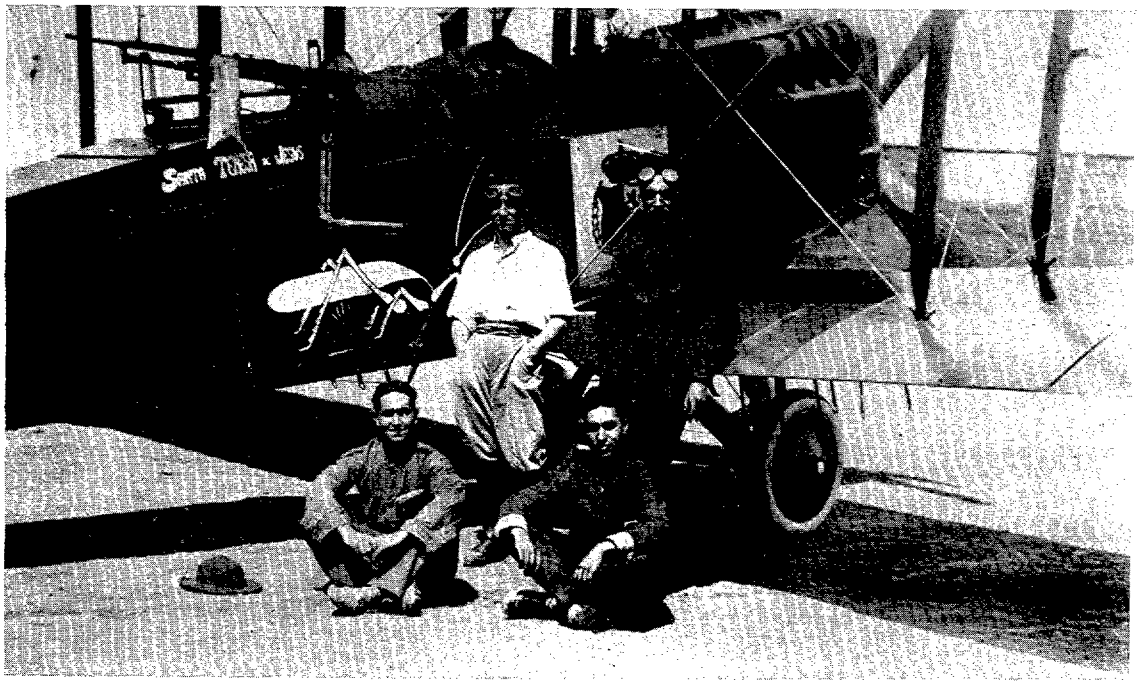
Otros emblemas de postguerra fueron el mosquito que, con su lema "pica y zumba", describía las más destacadas características de los "Angelitos" (Henschel Hs-123) que equipaban la 61 Escuadrilla de Tablada y el lobo feroz de Walt Disney que adoptaron los "Natachas" del 43 Grupo con base en Larache-Auamara. Por cierto

que, a pesar de mis pesquisas cerca de los pilotos que formaban tal Unidad, no he podido averiguar la razón de su lema cinematográfico en el que también rezaba "Un día en las carreras", título de una película de los hermanos Marx, que ya se proyectaba en aquella época.

Hubo luego un largo período en que los emblemas desaparecieron, para resurgir con fuerza en los años 50, cuando se modernizó el Ejército

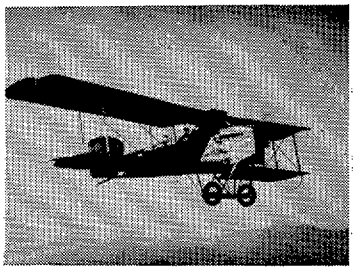



*Los He-112 del 27 grupo de Caza adoptaron como emblema el estilizado galgo que se ve en el empenaje de uno de estos aviones.*



*Uno de los primeros emblemas de nuestra Aviación fue la langosta que aparece en este DH-4.*

del Aire. Fue entonces, cuando apareció toda esa gran variedad zoológica constituida por loros, hienas, tigres, gallos, gatos, osos, avutardas, boquerones, pelícanos, focas, buhos, conejos, canarios, halcones, murciélagos, elefantes, vacas, etc. etc., que, junto con otros símbolos de carácter no animal, unidos algunos a lemas rebosántes de fino humor, volvieron a dar ese toque de gracia y originalidad que de siempre caracterizó a los aviadores.



«CANARIO» AZAOLA

# Gracioso Recuerdo

En esta fotografía, tomada en plena guerra, aparecen el *más gordo*, capitán Eugenio Gross; el *más flaco*, teniente Lezama-Leguizamón, y el *más chiquitín*, teniente Federico Vallés, de los pilotos de la Aviación Nacional.

Gross pilotaba entonces los Savoia-79, de los que pasó a mandar la Segunda Escuadrilla de Junkers-52 del 1-G-22. Recién terminada la guerra, el 18 de diciembre de 1939 concretamente, fue derribado (?) en el Estrecho cuando pilotaba uno de estos trimotores, pero no militar, sino de la Compañía Iberia, perdiendo la vida junto con los nueve pasajeros que transportaba.

Lezama-Leguizamón, el famoso "Lezama el de Bilbao" de la canción, era entonces piloto de Savoia-79, después de haber volado "Junkers". Hoy vive en Bilbao (Neguri) dedicado a sus empresas y, hasta hace poco, al vuelo deportivo en su Cessna 172, a la que precedio un Miles "Messenguer" y hasta una British-Klemm "Sawallow", puesto que ya era piloto privado antes del Alzamiento.

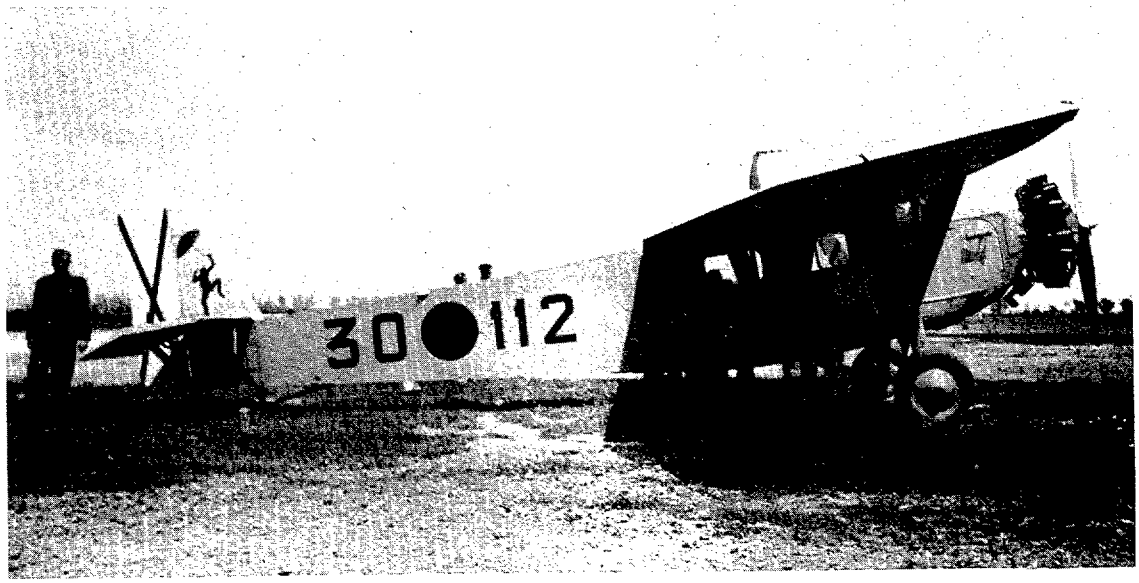
Por último, Federico Vallés, Marqués de San Joaquín, era piloto privado antes del 36. Tras el Alzamiento participó con gran entusiasmo junto con aquel puñado de pilotos andaluces, en increíbles acciones a bordo de las pequeñas avionetas de turismo entonces militarizadas. Su buena mano para la enseñanza le llevó a formar parte del profesorado de la primera Escuela que, en Tablada primero y en el Copero más tarde, formara los pilotos que luego pasarían a las Unidades de guerra.

Su entusiasmo lo llevó al frente y —¡que mala suerte! — en su primera misión de guerra como observador del Caproni 310 (18-6) que pilotaba el jefe de Grupo comandante Rafael Martínez de Pisón, recibió un tiro fortuito desde tierra que acabó con su vida. Fue un 13 de enero de 1939. Misión de ametrallamiento y bombardeo al O.E. de Pons, muy cerca de Agramunt, operando desde la base de Candasnos, Su avión, el (18-6), ostentaría su nombre a partir de entonces, en un costado, como recuerdo de aquel chiquito pero gran aviador.

# El FARMAN y la CHITA

Hoy quiero referirme, aunque sólo sea muy brevemente, al Farman 402 y a su más singular pasajera la mona "Chita", de Sanz Piñal, a quien, como podrá verse en la fotografía, le cupo el honor de ser plasmada —colgada de un paraguas— en el plano vertical del mismo. Era éste un monoplano grandote, desproporcionado para su capacidad, el cual revoloteó por los cielos catalanes, luciendo la Cruz de San Andrés, en los inmediatos días de la posguerra española.

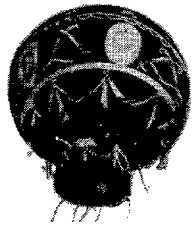
Procedente de la zona republicana, este viejo avión tuvo normalmente su base en Sabadell, siendo volado por alguno de aquellos pilotos que probaban los "Chatos" que allí se montaban para la Aviación Nacional. Uno de ellos, el ingeniero Baltasar Farriols, refiriéndose a lo cascado que



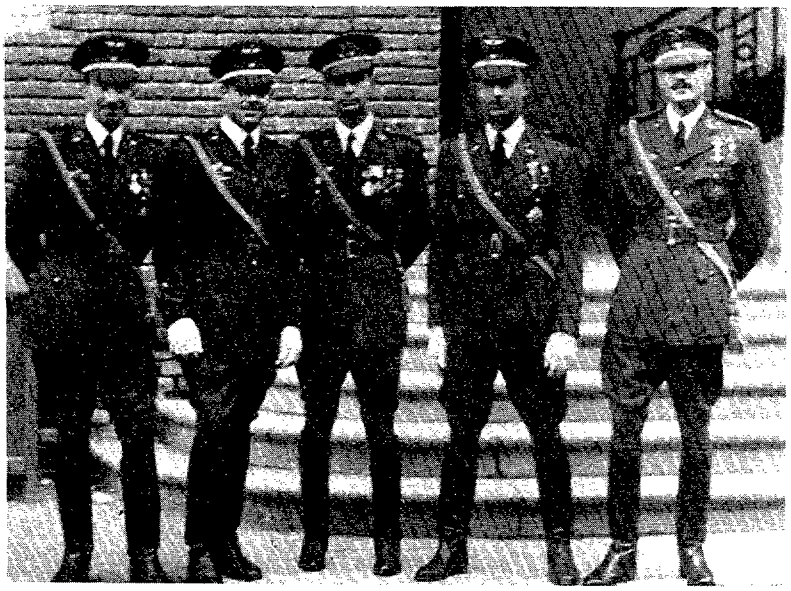
estaba, me contaba que, antes de tomar tierra y como un procedimiento más a realizar había que sacar medio cuerpo fuera para limpiar el parabrisas debido a la cantidad de aceite que perdía por todas partes. Desde el "Farman" se hacían pruebas de paracaídas, lanzados con lastre o... con la célebre "Chita" de Sanz Piñal, famoso probador y experto paracaidista (dos lanzamientos desde "Chato" en vuelos de prueba).

La "Chita" tenía su paracaídas a medida, al que hubieron que alargarle las cuerdas, ya que, en alguna ocasión, al trepar el simio por ellas hasta la seda y recoger ésta, cayó como un ladrillo, dándose una "galleta" fenomenal.

Tan "chuleta" era el animal, que la novia de su amo y otras chicas que frecuentaban el aeródromo, le hicieron varios jerseys para protegerle del frío en los saltos y del violento aterrizaje, en alguno de ellos. Pero —me aclaraba una de las tejedoras— había que rematárselos muy bien, pues si no, tiraba y tiraba de la lana y se quedaba rápidamente en cueros.



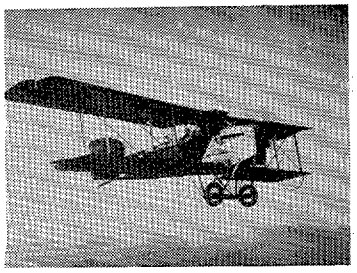
## *ANTIGUOS UNIFORMES*

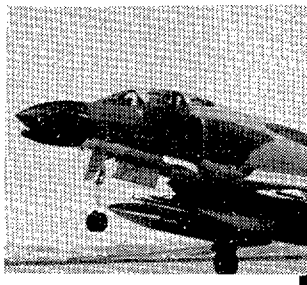


Con toda seguridad, los más jóvenes, se extrañarán, por lo anticuado —que hoy se nos antoja antiestético—, de ese uniforme en uso allá por la década de los cuarenta.

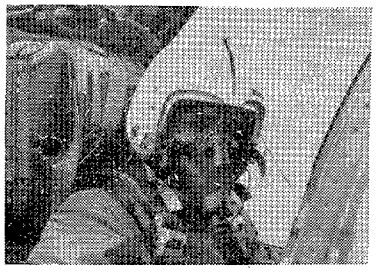
Fijémosnos en los pantalones "breeches", así como en las botas altas y gorras de corte prusiano, de este grupo de alumnos de la Academia de Aviación (León) formado, de izquierda a derecha, por los entonces Alféreces Alberto Azqueta Pucheu y Alfonso Cuadra Medina, Teniente Pedro Lacalle Orellana y Alféreces Ramón Salto Peláez y Ricardo Ferrer Fernández.

# ARCHIVO ABIERTO



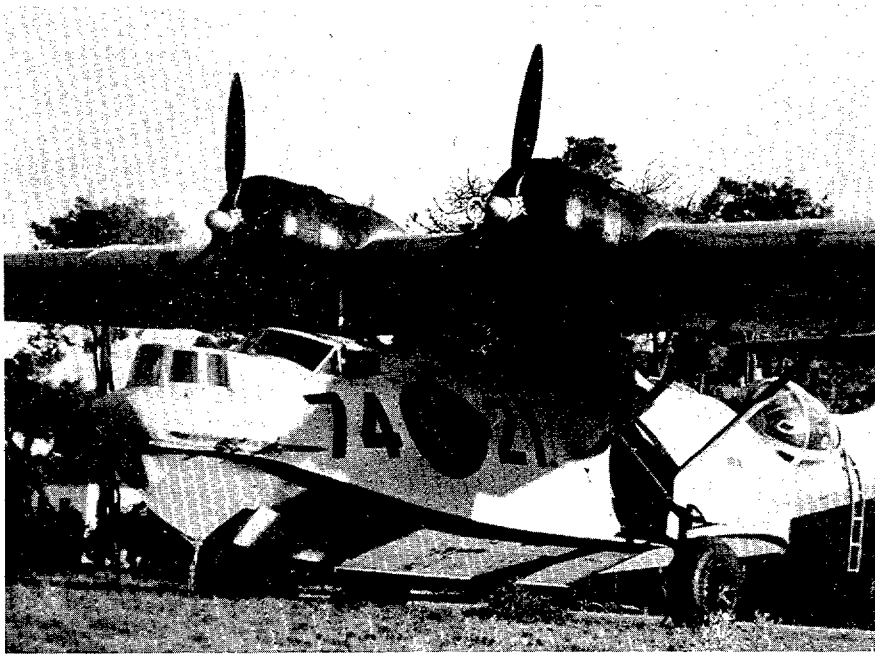


«CANARIO» AZAOLA



# AQUEL ANFIBIO LLAMADO "CATALINA"

En la primavera de 1954, llegaban a España los primeros SA-16 "Albatros". Estos aviones, cuya principal característica era la de ser anfibios, con toda seguridad despertaron gran interés, por su novedad, en el mundillo aeronáutico de nuestro país; sin embargo, no eran los "Albatros", por su condición de anfibios, ninguna novedad, ya que, años antes, el Ejército del Aire había contado en sus filas con un avión de similares características en cuanto a su posibilidad de empleo en tierra y mar se refiere: recordemos a aquel Consolidate "PBY-5A", más conocido como "Catalina".



### Cómo llegó el "Catalina" a España

Era éste un famoso hidroavión-canoa anfibio, de origen norteamericano que, inesperadamente, nos cayó del cielo durante la Segunda Guerra Mundial. Abandonado y sumido en una especie de letargo, fue más tarde puesto en vuelo, sirviendo durante unos años en la Escuela Superior del Vuelo de Salamanca-Matacán con la designación DR.1.

La historia española del "Catalina" comienza cuando toma tierra en el Sahara español, procedente de Gander, de donde partió en "ferry" con destino a Europa, perdiéndose, bien perdido, en la travesía. Estaba completamente nuevo y fue

trasladado a Getafe, donde quedó internado y ....abandonado.

Fue en 1949 cuando el teniente general González-Gallarza, Ministro del Aire en aquel entonces, llamó a Sevilla, donde se hallaba destinado el ingeniero aeronáutico y piloto Fermín Tordesillas, ordenándole que sacara al "Catalina" del abandono en que se encontraba -uno de mis informadores, me dijo que sus planos estaban llenos de ratones- y consiguiera ponerlo en vuelo.

—"Aunque sólo sea una hora, pero que vuele"— fueron las palabras con las que el Ministro terminó la entrevista.

Hemos de tener en cuenta que, además de haber permanecido siete años abandonado y muchos de ellos a la intemperie, se desconocían muchos de sus equipos; no contándose, por supuesto, ni con repuestos, ni con el tan imprescindible manual de mantenimiento. De todas formas, con mucha moral, Tordesillas estimó que estaba bastante completo y, con la experiencia que le habían dado otras reconstrucciones, puso manos a la obra.

### Las revisiones para la puesta en vuelo

En principio, fue necesario entelar algunas secciones de plano y las partes móviles, y reparar luego los depósitos de gasolina. Para esto hubo de emplearse la técnica artesana —a base de petachos— con que Tordesillas reparaba su piragua en San Sebastián.

La instalación de tubería flexible de gasolina, fue sustituida por una semirrigida de fabricación propia; igualmente se sustituyó la instalación eléctrica por otra nueva, en la que, además de suprimir el A.P.U. de a bordo, sus baterías originales situadas en los planos fueron cambiadas por otras de camión, que se colocaron dentro del casco. En cuanto a instrumentos, el piloto automático fue suprimido al no poder repararlo por falta de repuestos; se instaló un radiocompás "Marconi"...

Revisados mandos, tren de aterrizaje, instalaciones hidráulicas, instrumentos, etc., quedó todo en servicio. Los motores fueron revisados en Maestranza, a excepción de los carburadores Stromberg, que hubieron de ser enviados a los talleres de la Compañía Iberia, donde se contaba tanto con membranas como con banco adecuado para su prueba.

### Los vuelos de prueba

Por fin, en la primavera de 1951, un año y medio después de que Tordesillas se hiciera cargo de él, el anfibio, pintado de color gris "con la pintura de los barracones", estuvo listo para volar. Dado que había sido destinado a Salamanca, en los vuelos de prueba fue pilotado por el entonces teniente coronel Pombo Somoza, quien, juntamente con el también teniente coronel Ferrán y Tordesillas, realizaron los días 23 y 24 de julio sendos vuelos locales en Getafe.

En vista de las buenas condiciones en que había quedado el "Catalina", se solicitó autorización para realizar un vuelo de navegación y prueba de agua. Concedida ésta, el 14 de agosto de 1951 con Pombo —gran volador, que además había hecho la guerra en hidros— Tordesillas y Antonio García Fontecha, probador de la Maestranza de Cuatro Vientos y personal de Salamanca, en un tiempo de 2,50 horas se realizó el viaje a Pollensa, donde se llevaron a cabo una serie de pruebas, como amerizajes, bajadas y subidas de rampa con la propia potencia, etc., etc. Finali-

*Por "Canario" Azaola*

En Armilla –CSAGA– donde acudí no ha mucho para llevar a cabo un reportaje fotográfico, he vuelto a reencontrarme con la "Bücker" y allí, en los alrededores de la bella capital granadina, volándola y viéndola volar, he recordado con nostalgia el ya lejano curso de piloto, la suelta, los inevitables "cebolleos" y... la dilatada historia de este popular y siempre joven biplano.

Aquel puñado de pilotos y aficionados, reunidos en el aeródromo de Barajas un día de julio de 1935, quedóse admirado del vuelo de un pequeño y esbelto biplano. Se trataba de una avioneta Bücker Bü-131, que virtualmente pilotada por la aviadora Louise Hoffmann, se había detenido por unas horas, en la capital de España camino de Amadora (Portugal), donde habría de competir en un certamen acrobático.

Tras la interesante exhibición, algunos aviadores militares tuvieron la oportunidad de volarla y todos unánimemente elogiaron su maniobrabilidad y sus características, pero ninguno pudo imaginarse que aquella liviana avioneta de origen alemán fuera a convertirse poco después y ¡¡por más de 40 años! ! en la avioneta estándar para la enseñanza elemental de la Aviación Militar española.

Pero... el 18 de julio de 1936 estalla en España una cruenta guerra civil y entre las mil necesidades que el bando nacionalista ha de improvisar cuéntase la de la formación de pilotos, complejo problema, dado que aquellas escuelas y, claro está, el material de enseñanza, habían quedado en

zona republicana; así pues, tanto las de Alcalá de Henares y Los Alcázares, como las civiles de Albacete y Cuatro Vientos de las que se proveía el Arma, quedaban ahora al otro lado de las trincheras.

La grave situación que pudiera suponer la falta de nuevos pilotos no se hizo patente, al menos en los primeros meses, habida cuenta del reducido número de aviones con que contaba la Aviación Nacional. En este período, toda la enseñanza consistió en "dar la alternativa" a los profesionales excedentes y a los pilotos civiles y de complemento que iban incorporándose al aeródromo de Tablada, donde, tras una prueba en el viejo "Sesqui" (Breguet XIX), se les enviaba a realizar la transformación en los no menos viejos "Havilland" (DH-9) y malísimos "Pavipollos" (PWS-10). Quién superaba este no fácil trance podía considerarse "apto para el combate".

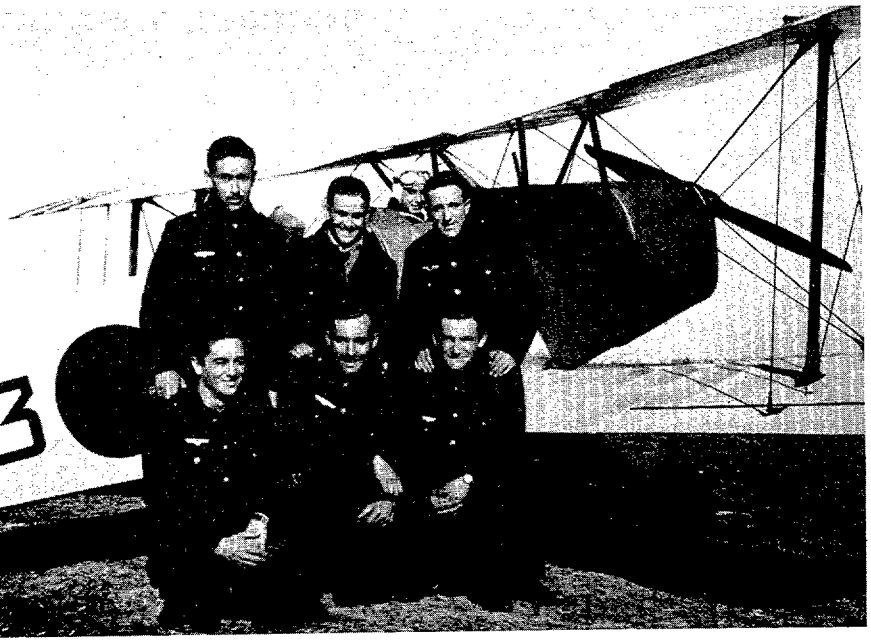
La entrega en octubre de 1936 por Alemania e Italia de los Heinkel 46, Fiat CR-32 y Romeo 37 creó la necesidad de nuevas tripulaciones, siendo entonces cuando se encomendó su formación al Aero Club de Andalucía, que contaba con gran prestigio y cuatro cascadas D.H. "Moth", que hasta entonces, como el resto de sus avionetas (Monocoupe, Miles "Falcon"...), continuaba realizando para que cumpliesen las más variadas misiones de guerra, desde enlace y observación hasta "bombardeo".

Esta primera escuela elemental tuvo su sede en Tablada, pero el creciente tráfico aéreo, causante de un grave accidente, aconsejó su traslado a los terrenos de El Copero, cortijo situado a 15 kilómetros de Sevilla e incautado para tal fin.

La penuria, por falta de medios, con que se iniciaron los primeros cursos, cambió radicalmente conforme fueron llegando a la España nacional las nuevas avionetas Bücker que la ayuda alemana nos remitió.

El 7 de noviembre de 1936, Fernando Flores Solís, piloto privado que, con auténtica afición y competencia, adiestra a los pilotos militares como antes de la guerra lo hiciera a los alumnos del Aero Club, anota en su cartilla el primer vuelo en una B-131A dotada de motor Hirth de 80 cv.

Quienes vivieron la llegada de las tres primeras avionetas, pintadas en gris claro y ostentando en sus fuselajes el 33 que la nomenclatura les asignó, aún lo recuerdan, pues acostumbrados a viejos cacharros, no pudo menos de sorprenderles que el técnico alemán que venía con ellas, vistiendo impecable mono blanco, se instalara en la primera y, una vez en el aire, se recorriera a muy pocos metros, el terreno de Tablada



*Miles de pilotos iniciaron su instrucción en la Bücker.*

*En la fotografía, un grupo de alumnos del 8.° curso, realizado en plena guerra civil (Febrero de 1938)*

ien vuelo invertido! Estas primeras avionetas, quizá para preservarlas de los novatos, pasaron inmediatamente a El Copero para empleárselas en la transformación.

Más tarde, en febrero de 1937, llegan por vía marítima a Sevilla nuevas Bü-131; se trata de cinco avionetas versión "A" y siete "B" que montan un motor más potente, el Hirth de 105 cv. Estos aparatos, a los que se unieron diez más en diciembre, desplazaron a las sufridas "Moth" que habíanse ganado un merecido descanso. Para descongestionar El Copero, se crea entonces una segunda escuela elemental en Cáceres, que más tarde se trasladaría al campo de Las Bardocas en Badajoz.

Esta modernización del material también alcanzó a la escuela avanzada, de transformación, a la cual se le dotó de Gotha 145, Arado 66 y Bücker 133 "Jungmeister" alemanes y Breda 28 italianos.

El 12 de mayo de 1937, las Bücker 131 sufrían el primer accidente grave de su historia, que costaría la vida al alférez Santiago Serrano —el eficiente conductor y más tarde mecánico de Flores, ahora profesor de vuelo—. Dado que en El Copero no había hangares, al finalizar la jornada, las avionetas volvían a "dormir" a Tablada, para regresar al siguiente día cargadas a tope de combustible. El tapón mal cerrado, motivó que, al despegar de este aeródromo, la gasolina rebosara, desparramándose sobre los tubos de escape y provocando el que la avioneta ardiera en pompa.

Alguna otra remesa de Bücker —en España, nunca se le conoció con el sobrenombre de "Jungmann"— llegó a incrementar, aún durante la guerra, las ya existentes. Con ellas formáronse en escuelas españolas en este período 500 pilotos para la Aviación Nacional.

Llegada la paz, se reciben las últimas Bü-131 alemanas, correpondientes a un pedido cursado en noviembre de 1939, al mismo tiempo, Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), consciente de la probada bondad de tales avionetas, adquiere la licencia (1) para su construcción en serie. Esta se inició en su pequeña factoría de Puntales (Cádiz), allí donde, a partir de 1927, se habían construido los hidroaviones Dornier "Wall" (17 para la Aviación Militar, 9 para la Aeronáutica Naval y 2 para las Líneas Aéreas Postales Españolas (LAPE)— y donde más tarde, también antes del Alzamiento, se fabricaron partes de los Vickers "Vildebeest".

La primera serie de avionetas, que fabri-

ca denominó CASA 1.131 H, estaba integrada por 200, que montaban el motor alemán Hirth HM-504 de 100 cv y sus entregas se realizaron entre los años 1940/1947. Dichas avionetas despegaban desde un pequeño terreno adosado a la fábrica, y eran probadas en vuelo por Fernando Flores Solís, quien, como ya hemos visto, tan bien las conocía.

Creado el Ejército del Aire en 1939, al que pasaron varios cientos de oficiales de otras Armas del Ejército de Tierra, tuvieron gran actividad las Escuelas de Pilotos. A las ya citadas de El Copero y Las Bardocas se unieron las de San Javier, El Palmar y Alcantarilla, que ya habían funcionado durante la guerra al servicio de las Fuerzas Aéreas de la República y en las cuales, por un tiempo, se aprovechó el material constituido por unas decenas de "Moth Major" y "Tiger Moth". Estas tres últimas formaron el Grupo de Escuelas de Levante.

En septiembre de 1945 se inaugura en San Javier la Academia General del Aire, el más importante centro de enseñanza aeronáutica, donde a partir de entonces, se formarían los futuros oficiales del Ejército del Aire. Como es lógico, allí, para su adiestramiento, se concentraron la mayoría de las Bücker. 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 encontramos con sorpresa en la cartilla de vuelo del entonces capitán José Juega Boudón las curiosas anotaciones de: "crepúsculo matutino".

—Efectivamente —me contaba este aviador— en enero, abril, mayo... de 1947, despegamos muy temprano, de noche aún, y volábamos las Bücker hasta el amanecer, También los días de noche clara, ayudados por unas pequeñas lámparas en la pista practicábamos el vuelo. Al final, estábamos tan entrenados, que hasta tomábamos tierra "dormidos".

Es en estos años cuando la Bücker realiza un gran papel, y no solamente como aparato de escuela, puesto que agotado el material procedente de la guerra, acusando el país los efectos de la conflagración mundial y el aislacionismo de que fue objeto, en el pequeño biplano era prácticamente en lo único que se podía volar.

Desde 1948 a 1954, CASA entregó al Ejército del Aire otra nueva serie de 200 aparatos denominados CASA 1.131, ya que estaban dotados del motor español Elizalde (luego ENMASA) "Tigre" G-IV.A de 125 cv, que sería el que en adelante montarían todas.

En esta época los números de identificación de tipo, hasta ahora situados en el fuselaje, pasan a la cola, reservándose aquél para la numeración de unidad. Desaparece, pues, el 33, que correspondía la Bücker Bü-131, que en adelante se conocerá como EE.3 (EE = Escuela Elemental).

Al firmarse en 1953 los acuerdos con USA que iniciaron la modernización del Ejército del Aire, si bien llegan a España entrenadores T-6, T-34 y T-33, la enseñanza elemental —curioso contraste estético con los modernos aviones— siguió encomendada a las eficaces Bücker, un "salvavidas" o un "perdonavidas", como tantas veces se le ha denominado, al haber resuelto favorablemente no pocas difíciles situaciones debidas al error e imprudencias del piloto.

Entonces la Bücker volaba en la Academia General del Aire (San Javier-Murcia), en la Escuela Elemental de Granada (Armilla), donde se formaban los Suboficiales de Complemento y, en el periodo veraniego, en el aeródromo de Villafría-Burgos, sede de la Milicia Aérea Universitaria. La vieja escuela de Las Bardocas-Badajoz se había clausurado en diciembre de 1953.

Aún cuando, evidentemente, la Bü-131 es un aparato acrobático y con ella se enseña a los alumnos la realización de las figuras fundamentales, al no estar dotadas las "Tigre" de doble carburador, se para su motor al volar en invertido; de ahí la emoción de aquellos "duelos" que, en más de una ocasión, presenció el autor en Bilbao entre Aresti, a bordo de uno de estos aparatos al que ostentosamente se habían pintado las típicas bandas rojiblancas en su plano superior, y el as rumano Cantacuzeno, que pilotaba una Bü-133 "Jungmeister" especialmente preparada. Con una gran dosis de valor vimos a Aresti, como a tantos pilotos militares que prestaron su colaboración en los numerosos Festivales Aéreos que en aquellos años se prodigaron, "sacar chispas" a la Bücker obteniendo todo y más de lo que podía dar de sí.

Durante los años cincuenta, los Aero Clubs españoles, gozando de una generosa cesión por parte del Ejército del Aire, contaron con un buen número de avionetas Bücker, de esta forma de pilotos civiles pudimos conocer las excelencias de tan deportivo aparato.

Entre los años 1957/58 CASA entregó

50 nuevas 1.131 E; finalmente, en el período 1960/63 se construyó la última serie contratada de 80 avionetas de la misma versión. Nuevamente la nomenclatura oficial se cambió y las Bücker 131 serían denominados en adelante E.3, los dotados de motor Hirth (CASA 1.131 H) y E.3B los equipados de motor "Tigre" (CASA 1.131 E).

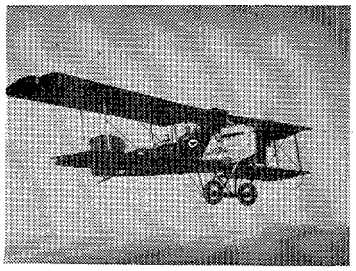
Las avionetas, entonces, ya no despegaban de fábrica, sino que eran trasladadas por carretera al aeródromo de La Parra, en Jerez, donde se montaban definitivamente para volar a Tablada, donde se realizaba la entrega. Estos vuelos de prueba y entrega eran llevados a cabo normalmente por el piloto Salinas.

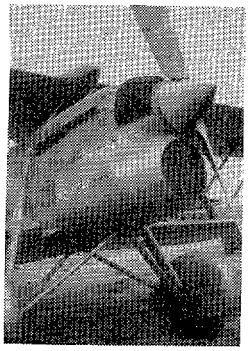
Como hemos visto, las 530 Bücker 131 que CASA construyó lo fueron de dos tipos H y E; dentro de estas últimas hubo dos series diferentes, la serie "1.000" (avionetas comprendidas entre los números 1.001 a 1.100) y la serie "2.000" (las numeradas del 2.001 en adelante). La diferencia fundamental entre ambas estriba en que, los aparatos correspondientes a esta última, están dotados de un fuselaje reforzado, lo que les permite una utilizaciuón más amplia. Debido a ello, su peso máximo en vuelo se ve aumentado en 50 kg sobre los 670 kg de la serie "1.000", lo que le favorece desde el punto de vista acrobático.

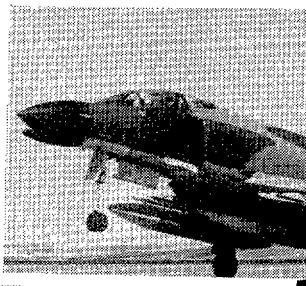
Pero el tiempo, que no perdona, ha sentenciado ya, al menos dentro del Ejército del Aire, al fino biplano y, si no lo ha jubilado aún, sí lo ha retirado de la Academia General del Aire, donde ha sido sustituido por los modernos Beech "Bonanza". Debido a ello, el 5 de marzo de 1976, veintinueve Bücker de San Javier volaban al Centro de Selección de Granada, a excepción de una que situada en los jardines que rodean la Jefatura de Vuelos, quedaría para testimoniar que, en sus treinta años de estancia en la Academia, había formado a más de 2.000 alumnos, totalizando en esta bien digna labor 175.000 horas de vuelo.

(1) También construyó CASA 25 "Jungmaister" (CASA-1.133 L) equipadas con un motor en línea Hirth HM.506 de 160 cv.

# ARCHIVO ABIERTO







«CANARIO» AZAOLA

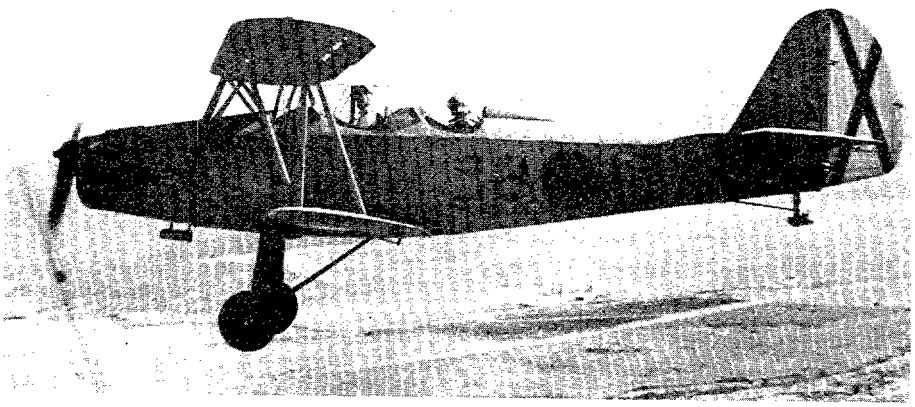
## GOTHA Go.145

## Aquel grandote biplano...

Mucho antes de los T-6, bastante antes de los HS-42, hubo un biplano grandote —bastante mayor que la popular Bücker— el cual cumplió con eficacia la tarea de la transformación. Era el Gotha G-145.

Los primeros Ghota, ostentando en su puro el 38 que la nomenclatura oficial les asignó para su identificación, llegaron a España, procedentes de Alemania, en los días de la guerra civil; concretamente, el primer lote de nueve, al que habrían de seguir otros más, se recibió por vía marítima en Vigo, el 28 de mayo de 1938, pasando, tras su montaje en Tablada, a la Escuela de Jerez, donde transformaron en pilotos de avión de guerra a un buen número de aviadores que luego volarían en los Grupos de bombardeo, caza o "cadena".

Ya en la paz, CASA adquirió la licencia para la construcción de veinticinco aparatos, que con la denominación de CA-

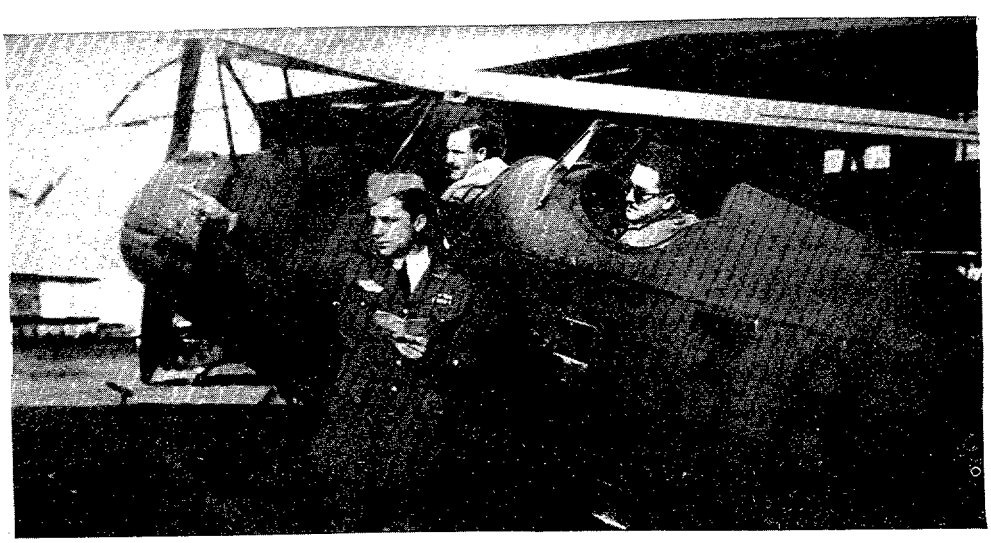


SA-1.145 L, fueron entregados al Ejército del Aire en el curso de 1942. Su fabricación se había llevado a cabo en la factoría de Getafe, si bien los planos se hicieron en la pequeña fábrica de Cádiz.

De Jerez, los Gotha pasaron a San Javier, donde, antes de que se creara la Academia General del Aire, funcionaba una de las Escuelas de Pilotaje del Grupo de Levante. Más tarde, ya en los cincuenta, fueron trasladados a la Escuela Elemental y de Transformación de El Copero, donde en 1952, tras volarlos por última vez los alumnos de la V Promoción de Pilotos de Complemento, los supervivientes fueron dados de baja. En su cola figuraba la identificación de tipo ES.2 que se le había asignado en 1948.

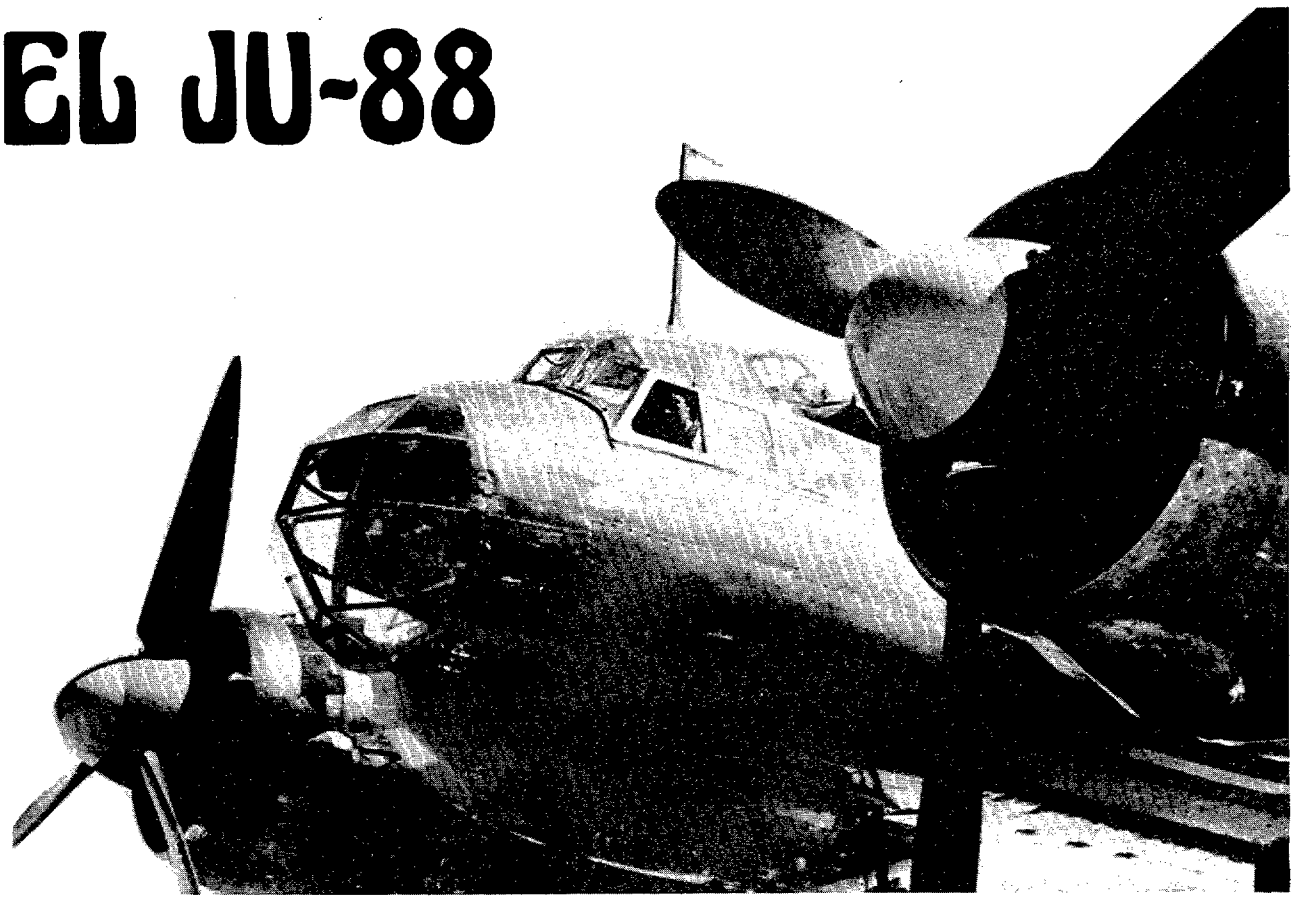
El Gotha, "un tranvía", según descripción de un piloto que lo voló, era un biplano biplaza, dotado de un motor Argus AS-10 C de ocho cilindros en V invertida refrigerados por aire y una potencia de 240 cv. Entre sus particularidades, aquella que ha quedado bien grabada en el recuerdo de quienes lo volaron, podemos citar su patín de cola —como el "Chato" y tantos otros de aquella época— que hacía las veces de "arado". Tenía una envergadura de nueve metros y una longitud de 8,70 —dos metros más que la Bücker— y una altura de 2,90. Desarrollaba una velocidad máxima de 212 km/h, en crucero volaba a 160 y su velocidad de aterrizaje era de 90 km/h. Su autonomía era de 630 km.

*Jerez, otoño de 1943. El Alférez Avelino González (de pie), no sabemos qué estaría indicando a sus compañeros de la Peña Moulié y Suárez, a bordo de un "Gotha".*



# ARCHIVO ABIERTO

# EL JU-88



*Por "CANARIO" AZAOLA*

El Ju-88 era un moderno y eficiente bombardero en picado, además de un bonito avión, según nuestro particular gusto. Sin embargo, aunque luciendo la Cruz de San Andrés constituyó, durante unos cuantos años, el grueso de uno de nuestros Regimientos, pasó tan desapercibido para las publicaciones aeronáuticas —en cuanto a su utilización española se refiere— que no es raro que muchos aficionados, e incluso aviadores militares modernos, desconozcan la presencia del Junkers Ju-88 entre nosotros. El muy "forofo" de estos temas, pienso que los descubriría en la película "Alas de juventud", en una breve secuencia, en el curso de un ejercicio aeronaval.

Hoy, a los 37 años de la llegada a España, vamos a dar a conocer su curiosa historia.

Con intención de combatir en Rusia, como una más de las "Escuadrillas Azules" —aunque no de caza, sino de bombardeo— el 7 de julio de 1943, un grupo compuesto por una veintena de pilotos-observadores y una treintena de especialistas, mecánicos y radios, al mando del teniente coronel Lapuente de Miguel, parte para la Francia ocupada a fin de realizar en el aeródromo de Toulouse-Francazal, bajo la dirección de instructores alemanes, el curso previo de especialización en bombardeo.

Una vez en la base francesa, el jefe de la expedición española procede al reparto de tripulaciones, escogiendo, de entre sus oficiales, aquellos que habrían de cumplir los cometidos, tanto de piloto como de observador-navegante. Dado que sobre és-

tos habría de recaer el mando del avión, para este puesto fueron elegidos los más antiguos dentro de cada tripulación. Siguiendo este criterio, figuraron como observadores-navegantes los siguientes oficiales: capitanes Montoya Garnica, López de Rego, Plaza Barrios y Llosa Rodón, así como los tenientes Gudiño Llacayo, Puig de Cárcer (Ignacio), Oliveros Gutiérrez, Castillo Caballero, Santamaría Rico y Fuentes Castells.

Para el puesto de piloto fueron elegidos los tenientes Casteleiro Naveiras (Juan Angel), Cortón Díaz, Zárate Martínez, Leste Cisneros, Tejada Herrero, Pérez España, Girardo Ugidos, Machuca Ruiz, Suárez Campos y Cruz Anabitarte.

En cuanto al personal especialista, se asignaron a cada tripulación un radio y un mecánico.

Durante su permanencia en Francazal, donde un grupo de aviadores italianos realiza también el mismo curso, los españoles, vistiendo siempre el uniforme y traje de vuelo reglamentario en el Ejército del Aire, iniciaron, primero un período de aprendizaje en tierra para, a continuación, seguir con el de vuelo, al principio en aparatos menos complejos, para entrar más tarde de lleno con el Ju-88.

Tan pronto se soltaron en él, los pilotos realizaban prácticas diarias cumpliendo las más variadas misiones y objetivos, tales como vuelos rasantes y a gran altura; bombardeos en horizontal y en picado; arribadas; vuelos sin visibilidad; tomas en otros aerodrómos, etc., totalizando una media superior a las 200 horas por tripulación. Esta experiencia, unida a cotidianas clases de navegación, meteorología y, especialmente, teoría del bombardeo a convoyes terrestres y marítimos, ilustradas con proyecciones cinematográficas, dieron a los aviadores españoles una experiencia ciertamente completa.

El Ju-88 era un avión fuerte de cortos planos, dotado de dos potentes motores "Junkers Jumo" 211 J que, aunque de concepción acertada para la célula en la que estaban montados, tenían el grave inconveniente de estar fabricados en época de guerra y, por tanto, sujetos a una duración limitada. Llegado el caso de que, cumplidas sus horas, fuera necesaria una revisión básica, era mucho más sencillo, rápido y económico, sustituirlos por unos nuevos; mucho más a tener en cuenta que, estadísticamente y debido a las delicadas misiones en que participaba el avión, antes de que se presentara esta ocasión, normalmente, había llegado a su fin, bien por derribo o por accidente.

Su acristalada cabina ofrecía, tanto al piloto como al observador-navegante —situados uno a lado del otro en su parte delantera— una excelente visibilidad; este último disponía, además, de un espacio en el extremo del acristalado morro para actuar sobre el visor Lodfe 7-D, el cual tenía unas características y cualidades realmente sobresalientes para aquella época. Entre otras, el poder seleccionar un objetivo a batir a gran distancia, antes de llegar sobre su vertical e, incluso, estando cubierto de nubes, siempre que se hubiera podido localizar en el horizonte con un ángulo relativamente elevado de hasta 90°. Introduciendo en él los datos de velocidad sobre el suelo, corrección de deriva, altura de vuelo, todo ello por procedimiento visual (electro-mecánico), se obtenían resultados muy aceptables en la efectividad del bombardeo horizontal, que se hacía ya automáticamente.

El mencionado visor servía también para obtener con gran exactitud una serie de datos para la navegación, por lo que era un auxiliar realmente importante.

Para su función principal —el bombardeo en picado— el Ju-88 estaba equipado con un visor BZ-1, con retículo eléctrico, que accionaba el piloto con una exactitud notable.

El piloto automático con que estaba dotado el avión no era total, ya que actuaba únicamente en dirección y no en profundidad ni alabeo. El mando del mismo se encontraba en el extremo del medio volante y en su parte derecha.

Poseía una instalación completa para el vuelo sin visibilidad, pero, a título anecdótico, diremos que, no siendo suficiente la iluminación interior, para la lectura de planos y anotaciones que continuamente habían de hacerse, el observador llevaba en su equipo personal un curioso lápiz-linterna sumamente práctico.

Merece destacarse el potentísimo equipo de radio que manejaba el observador.

La instalación de oxígeno era individual, pero se dieron casos en que, si las botellas no estaban perfectamente limpias, cualquier impureza entorpecía el buen funcionamiento de un mecanismo exacto pero delicadísimo. Esto ocurrió en cierta ocasión a los tenientes Puig de Cárcer y Zárate Martínez cuando realizaban un vuelo de instrucción a 6.000 m sobre Carbonne; mientras el primero practicaba con el visor escuchó un raro sonido en los motores y al volver un tanto alarmado la cabeza hacia el piloto, vio a éste con claros signos de desvanecimiento, al tiempo que el avión se encabritaba peligrosamente con riesgo de entrar en pérdida, lo que hubiera ocasionado la consiguiente barrena. La dificultad de actuar sobre los mandos del piloto, debido al reducido espacio, obligó al observador, no sin dificultad, a accionar sobre la palanca de mando para adelante y, previa conexión del piloto automático, actuar sobre la dirección e iniciar el descenso. Tan pronto alcanzó el avión una altura prudencial de 4.000 m, Puig de Cárcer se desprendió de su careta de oxígeno, aplicándosela a Zárate; con ella y tras repetidas pulsaciones sobre el "pulmón de goma" intermedio, logró, no sin esfuerzo, animarle algo al objeto de que, llegado el momento, pudiera tomar tierra, maniobra totalmente imposible de efectuar sin ocupar el puesto del piloto, cuya sustitución personal no podía llevarse a cabo. "Cantándole" el observador los procedimientos a seguir, acompañados de repetidas palmadas animosas sobre los hombros, transcurrieron los últimos y emocionantes minutos, en los que, tras perforar gruesas capas de nubes, aún sin recuperarse totalmente el piloto, pudo llevar a cabo con facilidad, tanto la aproximación final como la toma de tierra.

*Era,* me contaba uno de sus pilotos, *un aparato agradable de volar, maniobrero y con una gran estabilidad, buena subida y velocidad muy aceptable para aquellos días. Si bien, en crucero volaba a unos 450 Km/h, en picado alcanzaba fácilmente los 750; a esta velocidad, lógicamente, sus mandos se endurecían tanto que, siendo el piloto incapaz de maniobrar por sí solo, la recogida se hacía automáticamente por medio de un sistema hidráulico. Los picados, en ejercicio, se hacían por lo general con un ángulo de 30º desde los 3.000 m., recuperándolos a los 1.000 m; en ellos se hacía uso de un altímetro de contacto que, sincronizado a una determinada cota, un zumbido avisaba al piloto al alcanzarla.*

—Dotado, en un principio, de frenos en picado, al llegar los aviadores españoles a Toulouse, los estaban desmontando, ya que la experiencia había enseñado que, con una mayor velocidad y aun a costa de un riesgo superior, pero sin perder efectividad, los aviones se convertían en un blanco más difícil para la DCA.

*—Despegaba bien, aunque había que tener un especial cuidado en la corrección del par de hélice; pero con viveza de pies y actuando sobre los motores, se hacía la maniobra sin mayor dificultad. La toma de tierra, normalmente de tres puntos, se llevaba a cabo planeando a 250 Km/h. y con ayuda de algo de motor, para mayor seguridad; finalmente el rodaje, con buenos frenos, motores potentes y excelente visibilidad, no tenía ninguna dificultad, incluso con fuerte viento de costado.*

Un aspecto interesante del curso fue el que, por estar realizándose las prácticas de vuelo precisamente en un país en guerra, las ayudas radioeléctricas variaban continuamente, lo que motivaba que los observadores hubieran de prestar una gran atención.

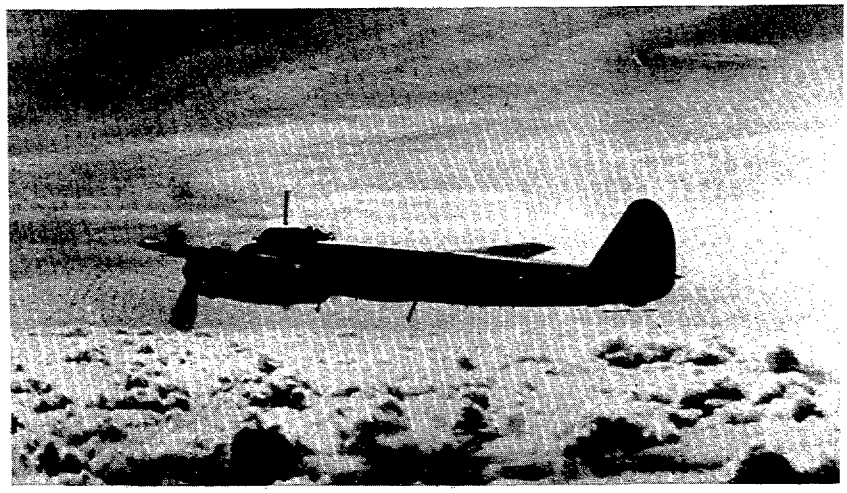
Debido a que la escucha enemiga tenía en todo momento su interés puesto en localizar los radio-goniómetros y emisoras alemanas, al objeto de servirse de ellas, el horario de emisión de las mismas cambiaba periódicamente. Además, al objeto de no permitir su localización, los alemanes tenían dispuesto que, emitiendo en la misma longitud de onda y frecuencia, de diez en diez minutos, silenciaran unas emisoras y transmitieran otras situadas en cuadrículas distintas. Estas variaciones eran comunicadas preceptivamente al observador al preparar el plan de vuelo a realizar. Las situaciones, con sus correspondientes coordenadas, iban anotadas en una hoja, pero durante el vuelo acontecía que constantemente cambiaban de situación las emisoras en el plano y, en consecuencia, como es fácil de suponer, la labor del navegante era de lo más ocupada. La referida hoja —esa orden se tenía— había que destruirla o "comerla", en el caso de emergencia en que pudiera caer en manos del enemigo; hemos de tener en cuenta que la resistencia en Francia era extensa y estaba muy bien organizada.

Los rumores de traslado de los aviadores españoles a los frentes de Crimea —pero no en grupo, sino por tripulaciones aisladas, agregadas a unidades alemanas— era constante y, con mayor intensidad, a partir del segundo mes de estancia en Francazal; de hecho, pensando en una próxima entrada en combate, se acentuó la instrucción sobre ataques a convoyes ferroviarios; pero debido a que, por aquella época y motivada por fuertes presiones exteriores, se decidió la retirada de la División Azul, llegó la orden de finalizar el curso, hacerse cargo de los aviones, que los adquiriría el Ejército del Aire español, y regresar a España con los mismos.

Así pues, el 1 de diciembre de 1943, diez Ju-88, luciendo en sus timones la Cruz de San Andrés, des-

*Aviadores españoles que realizaron el curso de bombardeo en picado, en Francazal, sobre Ju-88. De izquierda a derecha, 1.ª fila: Tenientes Gómez-Pérez España, Puig de Cárcer, Cruz Anabitarte y Fuentes Castells; Capitanes López de Rego Stolle y Plaza Barrios (F.); Teniente Coronel Lapuente de Miguel; un jefe alemán; Teniente Cortón Díaz; Capitán Llosa Rodón, y Teniente Castillo Caballero. 2.ª fila: Teniente Oliveros Gutiérrez; Alférez radio Salvador; Tenientes Suárez Campos y Giraldo Ugidos; Capitán Montoya Garnica; y Tenientes Casteleiro Naveiras (J.A.), Machuca Ruiz, Gudiño Llacayo, Leste Cisneros y Zárate Martines. Faltan los Tenientes Tejada Herrero y Santamaría Rizo*

*Estilizada estampa la del Ju-88*



pegaban de Toulouse-Francazal, rumbo a Los Llanos, en Albacete.

Los aviones, en formación fluida de parejas en ala, siguió la ruta marcada por el mando operativo alemán, por un "Canal" que, partiendo de Francazal, iba en línea recta a Avignon, donde debía tomarse rumbo a La Nouvelle y de aquí a Los Llanos, en Albacete.

El tiempo que encontraron los aviadores en la ruta fue de buena visibilidad en el primer tramo, viéndose perfectamente la amurallada ciudad de los Papas, pero al tomar el nuevo rumbo, se perdió de vista el suelo y, con nubosidad creciente, se voló hasta iniciar la nueva ruta, durante cuyo trayecto se vio el mar en algunos momentos, para meterse nuevamente en nubes, que no aclararon hasta la altura de Castellón, desde donde, disfrutando de una visibilidad excelente, la formación arribó con felicidad al aeródromo de destino.

Los Ju-88, denominados oficialmente B.6, quedaron integrados en el 13 Regimiento de Aviación formado, inicialmente, con los "Katiuskas" apresados a la Aviación Republicana al término de la guerra civil. Pero la falta de repuestos y la mala terminación de estos bombarderos motivó el que, a la llegada de los nuevos aviones, solamente quedaran dos aparatos de origen soviético que, con gran mimo por parte de los equipos de mantenimiento, continuaban en vuelo. Con los Ju-88 cambió, como puede suponerse, el panorama en el aeródromo albaceteño, pero, además, dicho material se vería incrementado con una serie de aviones del mismo tipo que, bien puede decirse, "nos llovieron del cielo". Efectivamente, en el transcurso de las operaciones bélicas llevadas a cabo en el Mediterráneo, un buen puñado de estos aviones pertenecientes a la Luftwaffe, bien por avería, falta de combustible o derribo, "cayeron" en nuestros dominios y fueron internados. Solamente en Baleares aterrizaron por lo menos ocho Ju-88, aunque alguno de ellos, por estar dotado de sistemas detectores entonces secretos, fue destruido a hachazos por su tripulación. De todas formas, hasta un total de trece "Jus" se incorporaron, de uno u otro lado, a Los Llanos, sumándose a los diez traídos de Toulouse.

A Alcantarilla llegó el primero, exhausto de combustible, durante el desembarco aliado en Argel y de allí, con su piloto alemán —aún no había gente suelta en él— voló a San Javier el 16 de noviembre de 1942. Se trataba de un aparato de la versión fotográfica y, como anécdota curiosa, referiremos que, como medida precautoria, a fin de que el aviador alemán, picado en su pundonor guerrero, no huyera a la Francia ocupada, hizo el vuelo en compañía del teniente Pío Tejada y con la gasolina justa para llegar a San Javier, de donde más tarde se trasladaría a Los Llanos.

Otro Ju-88 tomó tierra sobre su panza en San Javier, o en sus cercanías, con el piloto herido en el ataque a un portaviones; resultando el avión aprovechable fue llevado por carretera a la sede del 13 Regimiento donde, tras la reparación necesaria, sería puesto en vuelo.

El 7 de julio de 1943, el mismo día que la expedición española salía para Touluse, el capitán Gonzalo Hevia, tras un salto de 1 hora 35 minutos, entregaba en Los Llanos otro aparato que había tomado tierra, por emergencia, en Son San Juan. A este avión siguió otro llevado por el mismo piloto en fecha no determinada.

Hevia, uno de nuestros grandes voladores que, además de estos vuelos, tuvo la oportunidad de probar varios de los Ju-88 que "cayeron" en las Baleares, me contaba:

*—Era un avión estupendo y en aquellos tiempos andaba mucho, amén de tener unos instrumentos que funcionaban de un modo al que no estábamos acostumbrados, por la vetustez del material de que entonces disponíamos en aviones grandes.*

En las Baleares también recogieron sendos aviones los capitanes Juan Angel Casteleiro y Juan Machuca: el primero en Son San Juan, el 10 de enero de 1944, y en Ibiza, el 19 de julio del mismo año, el segundo.

Nuestra última referencia sobre los "internados" es la de un avión que recogió en Reus al capitán Pío Tejada y lo llevó a Los Llanos el 16 de agosto de 1944. Dicho aparato, equipado con tanques supletorios, había salido de Grecia en misión de reconoci-

miento, recorriendo como puede verse todo el Mediterráneo.

Ahora bien, de igual forma en que se fueron incorporando los aviones, también hubo otros que, inevitablemente, se perdieron, y, en el primer accidente, fue precisamente el jefe del 13 Regimiento quien hallaría la muerte. Fue el 18 de octubre de 1944 cuando, probando un aparato, se incendió éste, estrellándose entre Chinchilla y Los Llanos, con un ángulo de 70°, cuando intentaba llevar a cabo la toma de emergencia. Con el Teniente Coronel Manual Lapuente de Miguel —de tan grato recuerdo para los aviadores de su época— perdieron la vida, también, el sargento mecánico Jiménez Sánchez, el cabo Venero Lara, así como el mecánico de la Junkers, Martín Godel.

Otro accidente, aunque con mayor fortuna, acaeció el 23 de julio de 1947. En aquella ocasión, un Ju-88 sufrió un "parón" de motor a unos 500 metros de altura y, al llevar a cabo un aterrizaje forzoso en terreno muy accidentado, en el término de Pëtrola, el avión se incendió, perdiéndose por completo y resultando con heridas graves el teniente de complemento Luis Domínguez Ingelmo y el cabo mecánico Prisco, siendo calificadas de leves las sufridas tanto por el capitán Rafael Ugarte Ruiz de Colunga como por el cabo Roig.

Nos parece curioso reseñar que, para la suelta de los pilotos en el Ju-88, se hallaba agregado al 13 Regimiento uno de los últimos Caproni-310 supervivientes de la guerra. Sus motivaciones habría, aunque, particularmente, consideremos que en poco se parecían ambos. Este viejo y "cascado" aparato de procedencia italiana acabaría sus días "tumbado" sobre su panza, en el aeródromo albaceteño un 27 de julio de 1944.

Las pruebas de los Ju-88, que reparaba la Maestranza, las hacía el teniente coronel Lapuente, junto con un equipo de mantenimiento alemán que allí había destacado la casa Junkers. A la muerte de aquél, le sucedió como probador el teniente Machuca y, a éste, más tarde, el teniente Pío Tejada. En aquellos días —es curioso contarlo— la casa Junkers pagaba 4.500 pesetas por la prueba completa de un avión.

La utilización de los Ju-88 en sus primeros años fue ciertamente escasa; téngase en cuenta que eran los años de la falta de gasolina y apenas se podía volar. Luego, las cosas cambiaron y su actividad fue importante, como lo demuestran algunos de los ejercicios en que tomaron parte.

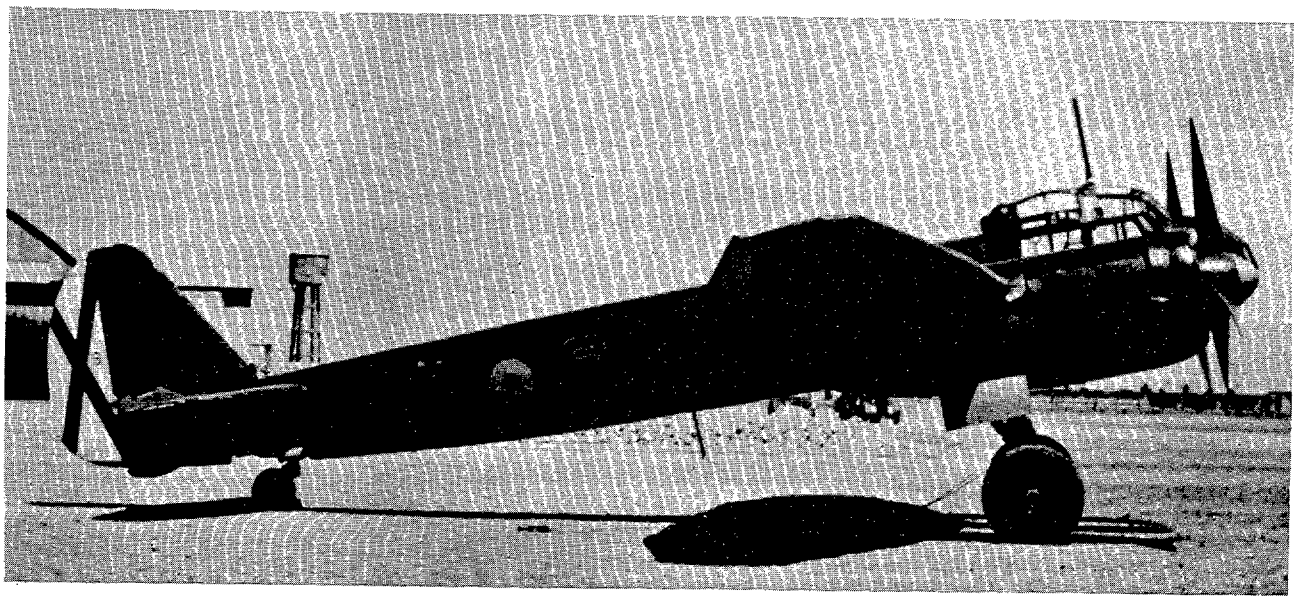
En junio de 1948, varias escuadrillas realizan un simulacro de bombardeo a los puertos de Valencia y Alicante; la "defensa aérea" corrió a cargo de los "Chatos" del 32 Regimiento, de Rabasa, quienes a decir de los pilotos de Albacete: "No tenían nada que hacer, parecían globitos".

El 12 de julio del mismo año, ocho Ju-88, al mando del entonces jefe del 13 Regimiento, coronel Fernández Pérez, realizan una interesante vuelta a España en dos etapas. Tras el despegue de Los Llanos, pasan por las verticales de Granada, Málaga, Tetuán, Jerez y Sevilla, y toman tierra en Matacán, después de 3 horas,18 minutos de vuelo. Repostados los aviones, sobrevuelan León, Logroño, Zaragoza, Castellón y Valencia, para aterrizar en Los Llanos a las tres horas justas de vuelo.

En los meses de octubre y noviembre de 1948, los Ju-88 toman parte en sendas maniobras aeronavales, en aguas del Estrecho y Santa Pola, respectivamente.

En julio de 1949, ante el asombro de más de un madrileño, realizan un simulacro de bombardeo en picado sobre las estaciones del Norte y Atocha.

En junio de 1950, con base en Alcalá, toman parte ¡¡como cazas!! en un ejercicio de defensa aérea de Madrid, que se veía atacado por los Heinkel 111 y Savoia 79 que venían de Zaragoza. Ese mismo mes participan en un ejercicio táctico sobre el puerto de Valencia y, en octubre, con base en Tetuán, realizan una exploración armada sobre el Atlántico, desde



Larache a Mogador y desde Tetuán a Mogador, a unas distancias de la costa de 160 y 125 Km, respectivamente.

Del 7 al 18 de octubre, con base también en Tetuán, toman parte en la Operación "Calipso" con la Armada, simulando el ataque con torpedos a la escuadra que protegía a un convoy. Durante estos ejercicios, concretamente el día 13, en medio de un gran temporal, despega un aparato a fin de realizar la segunda misión de reconocimiento; al regresar al aeródromo, ya anochecido, fallaron las luces de a bordo, el piloto pensó dirigirse a Sevilla por contar con una pista más larga, pero optó finalmente por tomar en Tetuán, que estaba más cerca, cantándole las velocidades el observador, para lo que se sirvió de una pequeña linterna; se hizo la toma con exceso de velocidad rompiendo el tren de aterrizaje en la misma y sembrando el pánico entre el personal, que veía al Ju-88 enfilar la torre de mando y la línea de He-111. Afortunadamente, todo quedó en un susto y, tanto el teniente coronel Borrás como el capitán Tizón y los dos tripulantes, resultaron ilesos, pudiendo abandonar el avión que, incendiado, acabó destruido. La clausura oficial del ejercicio tuvo lugar el día 30 con un desfile sobre la bahía y puerto de Cádiz, presidido por el Caudillo.

La víspera de Reyes, de 1952, fue una fecha que para muchos habrá quedado grabada. Tal día caía al mar, en la costa tetuaní, a 3 Km de Cabo Negro, un Ju-88; en dicho accidente, el Ejército del Aire perdía cuatro aaviadores y unos cuantos niños, hijos de personal del 13 Regimiento, se quedaban sin el tradicional regalo de Reyes, que habían de traerlo de Tetuán precisamente —donde en aquel entonces había ciertas novedades— las víctimas del accidente. Parece ser que iban costeando cuando sufrieron el "parón" del motor derecho, al corregir inadecuadamente esta incidencia, el avión entró en pérdida a la izquierda, estrellándose en el mar y partiéndose por la cabina. En el percance perecerían los tenientes Martín García y Luengo Rojo, dándose por desaparecido el mecánico Briones. El teniente Perera San Miguel consiguió nadar hasta las cercanías de la costa y, totalmente agotado, luego de desprenderse de la ropa, calzado e incluso con su reloj de pulsera, que le pesaba enormemente, fue recogido en estado grave por unos pescadores moros, en cuya embarcación, totalmente desvanecido, fue llevado a tierra y con el tiempo sanaría de sus heridas. Distinta suerte tuvo el cabo radio Fernández Arenas, que le acompañó nadando un buen trecho hasta que, desfallecido, se hundió.

Los últimos ejercicios que tenemos registrados son los que efectuaron con la Armada en el Mediterráneo, en septiembre de 1952, así como un ejercicio táctico de cooperación con el Ejército de Tierra en las inmediaciones de Almería, en 1954. De todas formas los Ju-88 no debieron de volar mucho más; la ya reseñada poca vida del material y la falta de repuestos motivaron que, al final, volaran unos pocos aviones a base de "canibalizar" otros. ¿Su último vuelo? Pudiera ser el que, a bordo del B.6-6, llevó a cabo el comandante Pagola Barandiarán, el 3 de agosto de 1956.

*El Coronel Guerrero López durante su época de Comandante del 13 Regimiento*

Los Heinkel-111 que CASA estaba entregando, serían un digno sustituto del Ju-88, pero para aquellos aviadores que tuvieron la ocasión y la suerte de haberlo volado, su estampa y sus características, seguro que habrán quedado bien grabadas en su recuerdo, en un agradable recuerdo. ■

# ARCHIVO ABIERTO:

# PARACAIDISTAS a la fuerza...

*Por "Canario" Azaola*

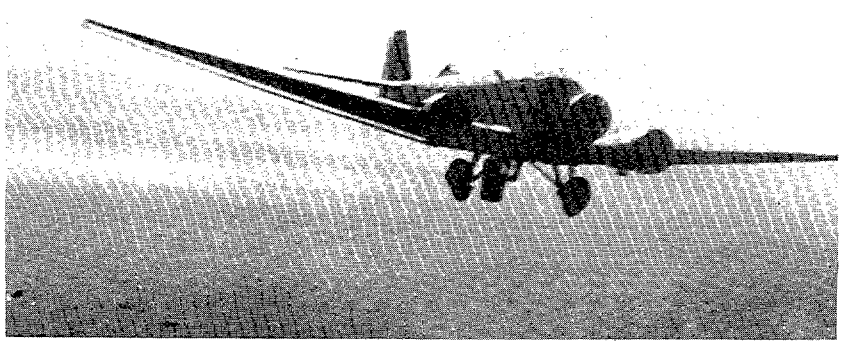
Gran invento ¡vive Dios! ! este del paracaídas, y no sólo como cuasi perfecto instrumento salvador de aviadores en peligro o como importante medio para acciones bélicas, sino para disfrute también de valerosos deportistas.

Esta consideración pasó fugazmente por mi mente, cuando atento escuchaba el complicado "briefing" de los procedimientos de lanzamiento que, en caso de emergencia, debería llevar a cabo, para abandonar con éxito el Mirage III BE, en el que días después iba a realizar un gozoso vuelo.

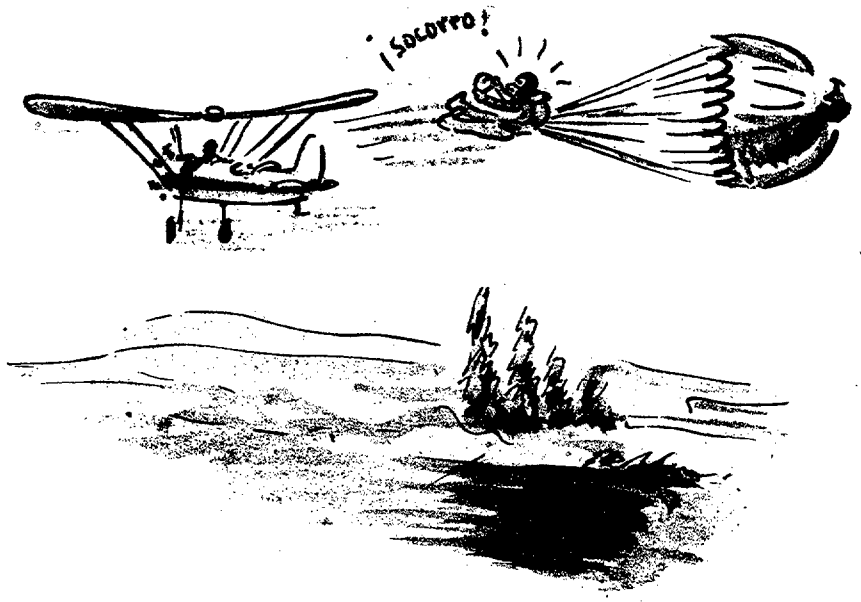
De la faceta salvadora queda por escribir por plumas muchos más autorizadas que la mía esa loa, con estadísticas y todo, de cuanto ha supuesto el "paraguas", con o sin asiento, en las filas de nuestro Ejército del Aire; de la faceta puramente militar ya se ha escrito en estas páginas; así pues, uno se queda con la vertiente púramente pintoresca y anecdótica de aquellos quienes, sin quererlo, se convirtieron en paracaidistas.

* * *

En plena guerra civil, el 5 de marzo de 1937, se constituía en Salamanca la "Escuadrilla de Haya", que, dotada de Junkers Ju-52, pronto comenzó sus servicios nocturnos con la ayuda del goniómetro. La noche del 15 al 16 despegaba pues un trimotor, a fin de realizar, sobre Chinchón, el primer bombardeo nocturno a unas columnas de las Brigadas Internacionales. Pilotaba el aparato el Capitán Carlos de Haya junto con el jefe de observadores de la Unidad, el también capitán Francisco Canalejo Castell. No habían traspasado aún las líneas enemigas, cuando, a fin de preparar el bombardeo, Canalejo se desplazó al "caldero", ese antiestético apéndice semirretráctil, también conocido por el "original" donde se situaba el visor y los mandos para el lanzamiento de bombas. Al bajar la escalerilla, sometido al rebufo de las hélices, inexplicablemente se abre el paracaídas que arranca a nuestro hombre del avión. Esta ya de por sí desagradable situación empeoró, sin duda, cuando su cuerpo colisionó fuertemente con la rueda de cola y, seriamente herido y sin conocimiento, descendió



Canalejo en medio de las tinieblas como un muñeco, suspendido de la seda, hasta la misma orilla de un río.




— *Estuve* —me contaba— *cerca de cinco horas incosciente, hasta que me desperté aterido de frío, ya que tanto las botas como el mono de abrigo, debieron de robarme creyéndome muerto...*

A duras penas, semiinconsciente, sin darse cuenta aún de lo ocurrido, se incorporó y, tras recorrer como un autómata el calvario que le supusieron unos 500 metros de camino, llegó guiado por las luces de unas casas hasta un pequeño pueblo.

— *Recuerdo que el miedo que abrigaba de encontrarme en zona enemiga se me desveló al ver aquellas luces encendidas, pero tan lamentable debía ser mi aspecto, sucio y ensangretado, que primero hubieron de observarme detenidamente a través de un ventanuco, antes de que se me hiciera pasar a la primera casa a donde me dirigí.*

Casualmente se trataba del domicilio del alcalde de aquel pueblo, quien diligentemente acomodó al accidentado, acostándolo junto al hogar. Ante la falta de ropas de abrigo, rápidamente, el buen hombre, movilizó al vecindario y pronto la casa se vio llena de mujeres que ofrecían sus mantas para arroparlo.

Con el calor, el herido —aquejado de los fortísimos dolores que una luxación de columna le producían— fue recuperando sus facultades, aunque no el habla.

Entretanto, Haya, avisado por su mecánico del percance, trazó varios círculos sobre la zona; pero, en las tinieblas de la noche, era como "buscar una aguja en un pajar". Se alertó entonces a la Guardia Mora, que, si bien rastreó durante horas el terreno, no halló vestigio alguno del aviador. Por fin, dado aviso por el alcalde a Salamanca, se desplazó una ambulancia que trasladó al herido al hospital.

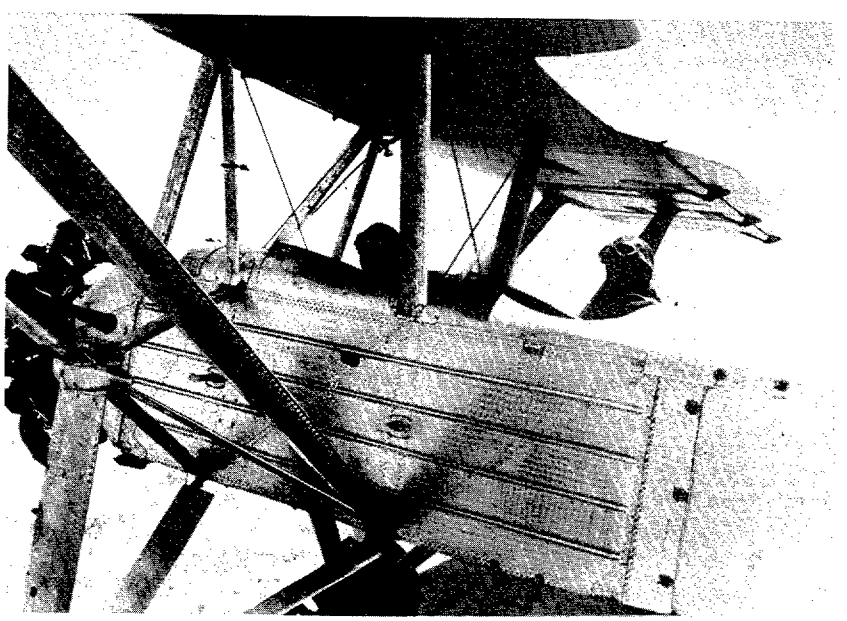
Todavía recuerda el hoy general Canalejo aquellos días de sufrimiento en que, sin poder hablar, oía comentarios como: *"Este hombre no dura hasta mañana"* o *"Está destrozado por dentro"*. También le impresionó grandemente cuando lo trasladaron a una habitación individual *"para mejor morir"*.

Al tercer día, el herido recuperó el habla, siendo sus primeras palabras de petición para que lo sacaran de aquel cuartucho ya que, si no, acabaría muriendo realmente.

Transcurridos 47 días desde el accidente, encorvado y empequeñecido, Canalejo fue trasladado a La Coruña junto a su familia para recuperarse y allí, en el hospital, se dedicaron a enderezarlo, pero su sentido patriótico le llevó a que sin ser dado de alta aún, y sin estar derecho todavía, pidiera volver al servicio incorporándose a Salamanca.

* * *

Realmente, hacía frío aquella mañana del 10 de abril de 1946, en el aeródromo "Virgen del Camino", cuando un monomotor, alialto de cabina abierta y aspecto más



El alialto E-30 de cabina abierta y aspecto antiguo

antiguo de lo que entonces se volaba, rodaba para aproarse al viento helador y emprender el vuelo. Se trataba de un viejo Hispano Suiza E-30, de quellos que allá por los primeros años 30 se construyeron en Guadalajara tanto para la Aviación Militar como para la Aeronáutica Naval. En la guerra Civil habían servido con la Aviación Republicana y, al terminar ésta, el Ejército del Aire, encontrándolos aún útiles, destinó a los supervivientes a las escuelas de especialización, en este caso, a la Academia de Aviación de León.

Tripulaban el aparato los tenientes alumnos de la 3.ª Promoción, Tomás Ramos Díez, más conocido por "Ramitos" y Domingo Tizón Riveira; el primero asumía la función de piloto, mientras el segundo cumplía la de observador. Ambos se disponían a realizar prácticas de tiro y bombardeo, dentro del plan de instrucción establecido.

Todo discurrió con normalidad y, al terminarlas, el teniente Tizón, que al ir durante el ejercicio con medio cuerpo fuera, había sentido los efectos de la baja temperatura, trató de guarecerse del aire helador —como solía ser habitual— acurrucándose dentro del hueco de su puesto, pero al hacerlo, la solapa que protege la aguja de retención del sistema de expulsión de su paracaídas, se enganchó con el montaje de la ametralladora, disparándose éste y dando salida al pequeño "de extracción" que arrastró al auténtico paracaídas, y éste a su vez sacó al tripulante del avión, tras romperse la cadena que enlazaba el cinturón de cuero de seguridad con el aparato.

En su caída, el brazo del aviador colisionó con uno de los montantes de arriostramiento del empenaje de cola, rompiéndolo y produciéndose una fractura abierta. Desvanecido por el *shock,* llegó suavemente a tierra colgado de su paracaídas; al recuperarse de su conmoción, se encontró frente al típico labrador que nunga falta en estos casos y que había acudido a socorrerle, al cual, sorprendido, le preguntó:

— *¿Que ha pasado...?*

— *Vd. dirá....* le contestó aquél con notoria parquedad.

Mientras esto sucedía, "Ramitos" tomaba tierra en el aeródromo con la mayor naturalidad; cierto que había notado un pequeño ruido y el aparato no iba como de costumbre, pero no le dio mayor importancia, era tan viejo el pobre... Al llegar a la línea, le contarían algo que no podía creer: ¡¡Había perdido a su compañero y no se había enterado..!!

Dado que el incidente se había desarrollado a la vista del aeródromo, hacia el lugar del suceso había acudido presta una ambulancia en busca del posible herido.

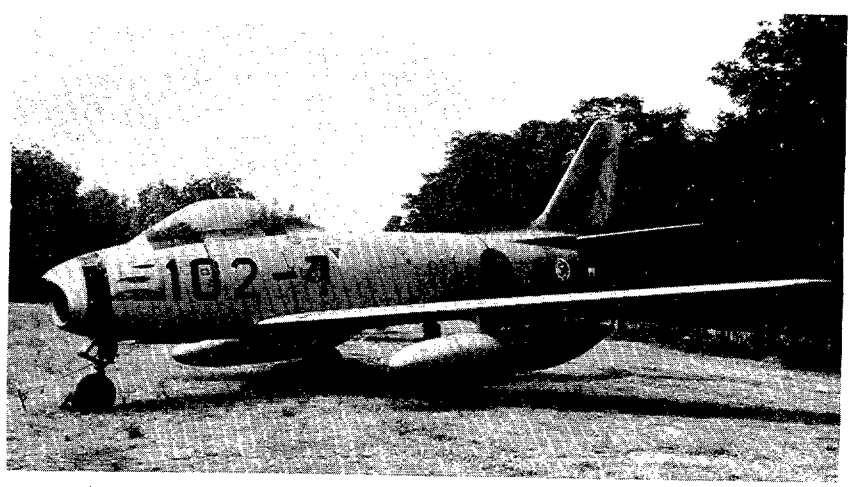
Haciendo uso del atalaje del paracaídas, en un primer momento, se sujetó como se pudo el brazo herido de Tizón. Aquí comenzaba una larga odisea que terminaría con una operación, no usual aún en nuestro País: el enclavijamiento del húmero; odisea, que incluyó, la búsqueda por el propio interesado, de un clavo especial. Pero esta faceta médica, que el prestigioso traumatólogo doctor Garaizabal presentó, incluso, en un congreso de la especialidad en USA, se escapa de nuestro tema.

Terminaremos diciendo que, después de año y medio de baja, Tizón volvió al servicio activo. Su vida aeronáutica le depararía dos accidentes más, yendo también de observador ambos a bordo de sendos Junkers Ju-88, que se perdieron en su totalidad, sin, por fortuna recibiera daño alguno.

* * *

La gran velocidad de los reactores militares exige que el lanzamiento del piloto se haga de forma automática por medio del asiento lanzable; sistema de una efectividad harto demostrada, pero que al estar dotado de una carga explosiva, debe de tenérsele sumo respeto. Los pilotos y los especialistas que atienden al avión en tierra, como es lógico, lo conocen a la perfección, pero, por si las moscas.... un triángulo rojo con la indicación, en castellano o en inglés, de: "Peligro-Asiento Lanzable", avisa del riesgo que tal artefacto entraña...

Para aquellos "guripas" con aficiones aeronáuticas, no cabe duda de que el CRIM núm. 1 había sido una experiencia decepcionante. Habían tenido que hacer instrucción "a manta", habían "pringado" a base de bien y todo ello; ¡sin ver un avión ni de lejos! De ahí que, más de uno, cuando, de permiso, "fardaba" en su pueblo con el uniforme de soldado del Ejército del Aire, inventara mil "batallas", para quedar bien ante la chavala o aquellos contertulios que, extasiados, lo contemplaban "vestido de piloto".



Así pues, aquel 9 de mayo de 1969 fue un día grande para el grupo de soldados que se incorporaban a la 612 Escuadrilla de la Base Aérea de Torrejón. Allí se iban a "forrar" a ver aviones y hasta, quizá, tendrían ocasión de vivir una aventura...

Curioseaban tímidamente por la gigantesca Base el mismo día de su llegada cuando, de pronto, descubrieron, un tanto arrinconado, un auténtico caza "Sabre" —*"el de la guerra de Corea"* sentenció uno que se las sabía todas—. En realidad, era un avión de la Escuela de Reactores que, debido a haber sufrido un accidente, se encontraba allí para desguace y "al que debían haber quitado todas las conexiones y demás elementos propios para el vuelo".

¡Cuánto disfrutaron nuestros amigos viéndolo de cerca, tocándolo! Uno de ellos, el más atrevido: el soldado Antonio Tobar Barbudo, probablemente colmó una de las mayores ilusiones de su vida al trepar a la carlinga, instalarse a bordo y bajar —no sé cómo— la cúpula. Sus compañeros, estoy seguro, lo mirarían admirados, esperando turno impacientes por hacer lo propio.

Tobar, que debía ser un muchacho inquieto, púsose a resolver en todo aquel maremagnum de interruptores y mandos, hasta que, de pronto y ante el pasmo general... ¡¡Buuuummm! ! en medio de un orrisono estampido, nuestro hombre y su asiento, tras atravesar la cúpula, salieron por los aires hasta una altura —según el informe de Diligencias Previas, que obra en el Juzgado de la Base— de 8 metros! ! !

Después del primer momento de confusión —que por el estámpido, alguno debió de creer que se trataba de la explosión de una de las "muchisimas bombas atómicas", que según uno del pueblo, se almacenan allí— el infortunado fue trasladado al hospital, donde los facultativos facilitaron el siguiente parte: Conmoción cerebral. Contusión Toracico-abdominal. Fracturas de apófisis transversas de primeras vertebras lumbares. *Shock* traumático. Pronóstico: Grave.

Pero como diariamente se producen milagros... por fortuna, el soldado Tobar Barbudo, de cuya aventura. el incomparable Pepe Iglesias, "El Zorro", podía haber hecho un relato radiofónico sensacional— trás 75 días de hospitalización, salió adelante y, el 24 de julio, un Tribunal Médico lo daba de alta, declarándolo útil para el servicio de las armas. □

# VILLAFRIA: III Campeonato Juvenil de ACTIVIDADES AERONAUTICAS

"CANARIO" AZAOLA

Un gran ambiente festivo reinaba el día de Santiago en el aeródromo burgalés de Villafría; más de cuatrocientos familiares de los ciento cincuenta muchachos allí acampados, iban a disfrutar de unas horas de convivencia con aquellos ilusionados chicos, que nerviosos y entusiasmados, habían transmitido días antes a sus casas, la gran noticia de su primer salto en paracaídas, de su "suelta" en velero, o en fin, que el planeador salido de sus manos había volado "un montón". . .

Las exhibiciones volovelísticas, individuales o en formación, a cargo de los instructores, la asombrosa demostración de las cualidades de una "Dornier" remolcadora, el vuelo de aeromodelos y el lanzamiento de cohetes, aún a falta de los saltos en paracaídas, suspendidos por el fuerte viento, pusieron la adecuada nota aeronáutica a la jornada.

## HISTORIA

Hacía diecisiete años que aquel continuo ronroneo -inseparable en el periodo veraniego- de las gráciles y eficientes "Bücker", había enmudecido al cesar la actividad aérea; diez años después, el simpático aeródromo-escuela de Villafría y la acogedora ciudad de Burgos, verían partir a los últimos universitarios de la MAU.

Con el tiempo, aquellos jóvenes, hombres hechos y derechos, dispersos por toda nuetra geografía dedicados a sus diferentes profesiones, volverían a converger en Burgos, para celebrar año tras año, el importante hito de sus Bodas de Plata con la Milicia. En una de aquellas nostálgicas reuniones, nacería la feliz idea de revitalizar las magníficas instalaciones de Villafría, que con la perspectiva de los 25 años se les antojaban entrañables, en base a la utili-

Instructor dando los últimos consejos al alumno.

Este año, Villafría ha vuelto a acoger -en un único pero más numeroso curso- a una bulliciosa y entusiasta muchachada y allí acudió por unas horas este cronista para dar cuenta a los lectores del III Campamento Juvenil de Actividades Aeronáuticas.

zación como campamento juvenil -que hasta podría ser aeronáutico- al que pudieran concurrir también los hijos de aquellos alféreces de la MAU que durante dos veranos las utilizaron.

El teniente general Emiliano J. Alfaro, vinculado durante varios años a la Milicia Aérea Universitaria, y presidente, en calidad de Jefe del Estado Mayor del Aire, de la reunión, desarrolló la idea con simpatía, apoyándola con entusiasmo. Fruto de ello, sería el Convenio que el 26 de junio de 1980, se firmaba en el Cuartel General del Aire, entre los Ministerios de Cultura, de Transportes y Comunicaciones y el Ejército del Aire, estableciendo las formas de cooperación de estos tres organismos, para la creación de un campamento juvenil aeronáutico en el aeródromo Militar de Villafría.

## REAPERTURA

Los siguientes pasos, fueron "supersónicos", ya que a los pocos meses siguientes, Villafría, que como ha quedado dicho, se hallaba sumido en el letargo de un aeródromo militar sin escuela ni guarnición aérea, volvía a abrir sus puertas a una pléyade de muchachos, que no solamente iban a tener la oportunidad de convivir dentro de un régimen sano y deportivo, sino que dependiendo de sus edades y aficiones, tendrían la posibilidad de iniciarse y practicar el aeromodelismo, gozar del vuelo sin motor o vivir la emoción y el riesgo del paracaidismo.

Aquellos 162 pioneros, repartidos entre las dos fases -julio y agosto- en que se desarrollaron los cursos, serían los "conejos de indias" de una experiencia, que resultó a todas luces un éxito y de la que se obtendrían provechosas enseñanzas para posteriores ediciones.

## LOS "PARACAS"

Eran las intempestivas seis de la mañana, cuando un tirón de mantas a cargo del inefable "sargento Isidro", pondría fin a los sueños de aquellos 58 paracaidistas, cuya identificación en la escuadrilla, entre los más dormilones aeromodelistas y volovelistas vendría determinada por la colocación de sus monos verdes a los pies de la cama. Imperativos meteorológicos -el inadecuado viento, reinante días atrás- obligaban al madrugón.

Los "paracas", provistos de gruesas botas, cascos rojos, los ya citados monos y los inevitables bostezos, marcharían campo a través hasta la lejana zona de embarque; estirando las piernas unos y a borde del camión, tras cargar los paracaídas, otros. Allí, mientras se ajustaban los paracaídas, el fresco de la mañana y los estentóreos consejos y advertencias -jocosos, pero con un fondo de seriedad- de sus instructores, los acabarían de espabilar. Además ahora -a pesar del madrugón- todo les parecía, casi casi jauja; ya habían pasado las semanas de durísimos ejercicios físicos.

- ¡¡Jopé, con las torsiones y los saltos en el muro!! Y ¿qué me dices, macho, de los ocho kilómetros de carrera? y . . . ¿las malditas espalderas? ponga, ponga, que el brigada Muñoz nos ha zurrado a base de bien, pero estamos hechos unos mulos. . .

Todo esto, comentaban y me decían unos tipos simpatiquísimos de 16 a 21 años, bajo la "diabólica" mirada del sargento Isidro Sánchez, que acercándose ya, ya los iba a correr.

- ¡¡A formar!! ¡¡ese casco!! Pero. . . ¿no sabes ajustarte

más el atalaje?, verás si sigues así, el boquete que vas a hacer en el suelo. . .!!

Uno de los "Aviocar" destacados del 721 Escuadrón de Alcantarilla (aún con número de puro del 352) se acercaba rugiendo y los chicos, perfectamente alineados y revisados, esperaban la orden de embarque. Quizá algún experto psicólogo, hubiera adivinado un toque de nerviosismo en alguno, pero en realidad, ya eran casi "veteranos", con la cancha que les daban alrededor de diez saltos.

El portalón del bimotor, como una oscura boca se abrió y por él embarcaron los "paracas"; yo también, cámara en ristre, los acompañé.

-¿Dónde va a salir el reportaje? -me preguntaban-. Habrá que comprarlo para fardar en casa y con los amigos. . .

- Ya tenemos casi todos el título internacional, que se consigue a los diez saltos; y ayer, éste, hizo sus seis primeros, es un tío macho!! Se referían a un chico que debido a una lesión, ajena al paracaidismo, había quedado retrasado en el curso.

El "Aviocar", dando mucha más sensación de velocidad que sobre una pista asfaltada, emprendió la carrera de despegue y a los pocos segundos, estábamos en el aire. Tras ganar la altura adecuada -unos 600 m- el sargento lanzó el derivómetro que indicaría el desplazamiento motivado por la suave brisa de la mañana; en su lugar de caída, se colocaría el painel que serviría de referencia para comienzo del área de lanzamientos.

Poco tiempo después, sonaba el primer timbrazo, ese que al parecer, afecta más a los paracaidistas; que inmediatamente se incorporaron, ajustando los mosquetones de la cinta extractora en el cable interior del avión. Luego, un segundo timbrazo daría inicio a los lanzamientos.

- ¡¡Salta!!, ¡¡Salta!!, ¡¡Salta!! . . . -gritaba el instructor- y doce chicos, decididos y valientes, casi atropellados, saltaron al vacío; el chasquido de las cintas de extracción al chocar contra el fuselaje, imprimía aún mayor emoción a la escena, emoción que este cronista aunque no saltó, la vivió por partida doble al ser testigo del salto de su primogénito.

Realmente -pensé- es admirable el valor y la audacia de estos muchachos de los que Rafa Albalá -uno de nuestros mejores instructores de volovelismo y responsable de esta actividad en el Campamento- me diría:

Los míos son fenomenales, los aeromodelistas también, pero los más jabatos son los paracaidistas; mira que los conozco bien, pues he lanzado a muchos en Madrid.

Tras el descenso, las setas blancas habían formado ya un reguero en tierra y los jóvenes "paracas" se avivaban en recoger la seda -como se decía antes- pues aún habrían de saltar más veces. . .

Uno de ellos, divertidísimo me contaría después, cómo había ido a caer al patio de una granja, ante el asombro de los hortelanos. Pero, hablando de caídas, es obligado relatar el caso, de otro que cayó a pocos metros de la carretera de Logroño; los automovilistas, que lo veían bajar redujeron su marcha y se detuvieron perplejos; tan pronto como el muchacho llegó a tierra y se desprendió del paracaídas y casco, sin duda emocionados al ver a un crío, rompieron en aplausos.

Cuando nuestro avión hacía tráfico de aeródromo antes de la toma, en la Plaza de Armas, 33 alumnos de vuelo sin motor y 61 aeromodelistas, identificados por sus monos anaranjados y azules, formaban para el cotidiano acto de izar bandera. Al frente de ellos, el teniente coronel EA - DEM Morell Sarrion, director del Campamento; eran las

**Paracaidistas equipándose en el área de embarque.**

7.15 de la mañana, un cuarto de hora después de que sonara diana.

Los "paracas" continuarían con sus saltos hasta las 9, hora en que mientras devoraban el bien ganado desayuno, comenzaban las actividades de vuelo sin motor y aeromodelismo, no sin antes haber dedicado éstos una hora al aseo y arreglo del dormitorio.

Sin pérdida de tiempo, con la alegría de sentirse "sueltos", los volovelistas sacaban del hangar sus estilizados veleros; cuatro "Blanik" y un "Pirat" puestos a disposición

**Grupo de alumnos.**

del Curso por la Subsecretaría de Aviación Civil (Ministerio de Transportes); entretanto, la pareja de Dornier 27 de la 407 Escuadrilla de Enlace (MATAC), calentaba motores dispuesta a comenzar los remolques.

El año pasado, pensando en su autosuficiencia, se emplearon motoveleros, pero además de las dificultades que este material entrañó, los alumnos, al no contar previamente con el título de "piloto privado", de "piloto de avión" no pudieron ser sueltos, accediendo únicamente al diploma de "copiloto de motovelero"; por ello, con muy buena lógica, para este curso, se ha recurrido al velero puro y a la avioneta para su remolque, de esta forma, todos podrán acceder al preciado título "C".

## AEROMODELISTAS

Severo González Quitian, uno de nuestros más veteranos aeromodelistas en activo; prácticamente ya en 1942 y Jefe de Escuela desde 1949, es el educador de los 61 chicos que con edades comprendidas entre los 13 y 17 años, eligieron esta formativa y atrayente especialidad aeronáutica.

Afanosamente trabajaban en sus modelos, cuando acudí a los talleres situados en el bosquecillo de Villafría.

Los novatos -que ya sabían un montón- ponían a punto o reparaban los veleros elementales A-1, o los modelos de "combate" para vuelo circular, que a lo largo del curso habían construido. Por su parte, "los de la NASA" enredaban con los cohetes, que a base de papel y dotados de las consabidas cargas, habían visto emocionados ascender en el cielo, para recuperarse -cuando la cosa salía bien- con un pequeño paracaídas.

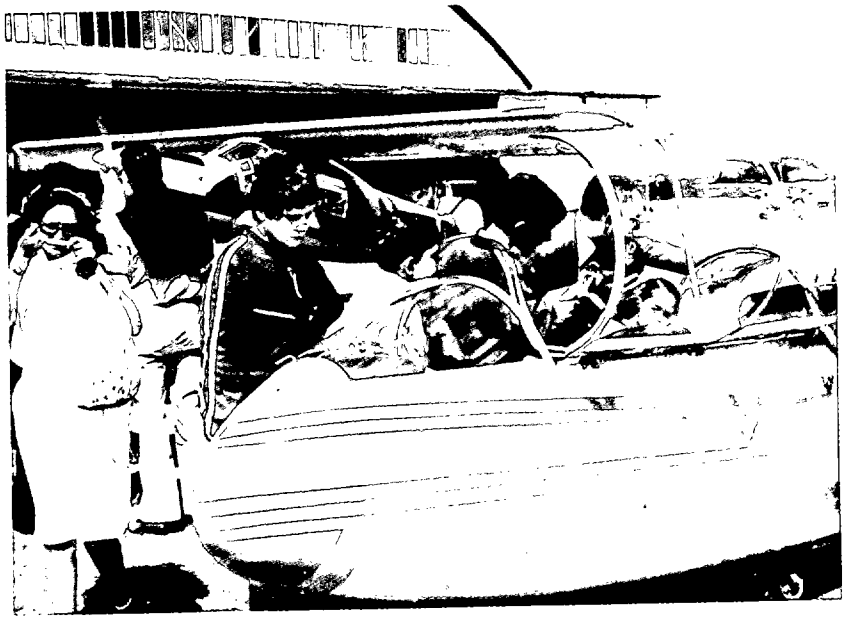
Aquellos que el año pasado habían superado la fase de iniciación, ahora se dedicaban a la construcción de modelos más sofisticados como el velero A-2 o bien alas volantes, aeromodelos tipo "combate" o maquetas para vuelo circular. Los aficionados al tema espacial, practicaban con cohetes de madera que con 3 ó 4 cargas, llegarían a alcanzar alturas de 400 a 1.000 metros, donde los manitas "pondrían en órbita" una cometa o miniplaneador.

A lo largo de mi charla con Severo, pude comprobar su gran pasión por el aeromodelismo y como haciendo honor a su nombre, recibía "de uñas" a aquellos chavales que para su trabajo le requerían tal o cual material; pero tras ese pronto, desmostrando su gran bondad y paciencia infinita, les facilitaría todo cuanto necesitasen.

## LOS VOLOVELISTAS

Bajo un sol que pegaba fuerte a mediodía, estuve presenciando en la "T" el desarrollo de los vuelos; la "Dornier", no paraba, lanzando y lanzando veleros al aire; como es habitual, los "protos" se turnaban en las funciones de remolque y los que no lo hacían, controlaban desde tierra con el transmisor de campaña el vuelo de sus alumnos.

- Martín-Sanz, vira 180 grados, que aún tienes altura suficiente . . . Aguirre, ojo, que tienes un velero en la pista, aterriza más a la derecha. Las instrucciones precisas se sucedían y el "crono" iba registrando los tiempos de vuelo de sus compañeros.



- Todos los chicos están sueltos -me diría Rafael Albalá, director técnico del curso- y aunque para la obtención del "C", solamente se precisan tres vuelos "sólo", debido a la formidable marcha que llevamos, confío en que terminen con un mínimo de diez, con lo cual aprenderán mucho más y están encantados.

Cierto es, que el buen tiempo ha favorecido mucho al curso, por otro lado, para "rabia" de los "paracas", que pasaron las primeras semanas practicando duros ejercicios gimnásticos y deportivos, los volovelistas, sin olvidar las complementarias clases teóricas, comenzaron a volar al día siguiente de su llegada, para totalizar esos veinte vuelos en doble mando, perceptivos antes de la "suelta".

Albalá se referiría también a la valiosa y entusiasta colaboración que había encontrado, tanto en Yarza -veterano "proto" de Monflorite- como en los fichajes del teniente coronel Morell, cuatro comandantes (EA-DEM) que a su completa experiencia aeronáutica -auténticos "fighter pilot"- unirían su gran afición por el vuelo a vela, cuyas aptitudes avalaban sendos "C" de Plata; sus nombres: Rubio, Castañón, Alvarez López y Aranaz.

A la una del mediodía, finalizaban las actividades y todos marcharon a la piscina a disfrutar de una hora de baño, allí se reunirían también los "paracas", que ya habían terminado, por el momento, con la cuidadosa y pesada tarea del plegado de paracaídas y "los muchachos de Severo" que acababan de volar sus modelos.

El cronista, rememorando el ya lejano curso se VSM, en aquella deliciosa Escuela de Llanes, tuvo la oportunidad de "pegar" un vuelo con el comandante Rubio. Los tiempos cambian que es una barbaridad, y la vieja "Cigüeña" remolcadora era hoy una magnífica "Dornier" -así lo atestiguará, cualquiera que la haya pilotado, cualquiera que la viera volar magistralmente en manos de Albalá el día de Santiago-. En cuanto al velero ¡qué diferencia! entre los "Kranich" que entonces nos parecían fabulosos y el "Blanik" metálico, pero aún más ligero, al menos de aspecto.

Tras soltarnos de la avioneta, una ascendencia de 2 m/seg situada al límite del campo, nos empujó muchos metros para arriba.

**Tres generaciones de volovelistas: la familia Bescos.**

En el silencio del espacio, Rubio me comentaría la satisfacción que había tenido el Día de la Convivencia Familiar, al volar al más veterano de los volovelistas españoles, a don José María Bescós, 84 años y carnet n.º 1, como pudimos comprobarlo. Su hijo Oscar, volovelista también, formaría parte de la IV Promoción de la MAU y ahora su nieto Nacho, en este curso de Villafría, estaba en vías de obtener el título "C" también. ¡Hermosa tradición aeronáutica!

Nuestro velero, continuaba ascendiendo, pero se acercaba la hora del almuerzo y como por otro lado, había algún que otro invitado con deseos de volar, di por finalizado el placentero vuelo.

Unos "loopings" y "renversement", ejecutados con la perfección de aquél que formara parte del Equipo español de Vuelo Acrobático en los Campeonatos Mundiales de Moscú, nos hicieron perder rápidamente la altura alcanzada.

- Como verás, "Canario", la acrobacia en velero es muy similar a la del reactor -me diría Rubio- mientras me dejaba tomar tierra.

A las dos de la tarde, 152 chicos, formando un conjunto multicolor, con los monos de los distintos colores que distinguían sus actividades, marchaban formados por la bonita avenida principal de Villafría, camino del comedor.

- No están sujetos a un régimen militar -me comentó el teniente coronel Morell- pero si es necesaria una mínima disciplina y orden para manejarlos. . . Ten en cuenta las edades que tienen.

Aquello de "comida sana y abundante", quedaría cojo en Villafría, si no se agregase el adjetivo de rica; pues tuve el gusto de probar la misma que dieron a los muchachos.

En el transcurso del almuerzo, el coronel Hermógenes -como todo el mundo conoce a don Hermógenes Díez Fernández, Comandante Militar Aéreo de Burgos- me hablaría de la importancia de estos campeonatos, en cuanto al fomento aeronáutico y el conocimiento, aunque fuera superficial, de los valores castrenses que adornan a las fuerzas armadas. Se referiría también, al interés con que había tomado, tanto en su organización -junto a otros Ministerios- como en la dirección del Ejército del Aire. Pocos días antes, el Jefe del Estado Mayor en persona, había realizado una visita de inspección, y ya había anunciado su deseo de presidir el acto de clausura.

- Es admirable -me decía- el entusiasmo de estos muchachos, que aunque más jóvenes, me recuerda al de aquellos de la MAU, que años atrás, como instructor de vuelo y jefe de escuela, tuve a mis órdenes, una gente estupenda, que a pesar del tiempo, no olvida los dos veranos que pasó aquí. Con éstos, seguro que ha de ocurrir lo mismo.

Han venido -agregaría el teniente coronel Morell- de todos los puntos de nuestra geografía, de Canarias y Baleares algunos; muchos hijos de antiguos miembros de la MAU, otros hijos de personal del Ejército del Aire y cuarenta de ellos, sin ninguna vinculación aeronáutica.

Terminado el almuerzo, y hasta las cuatro, los chicos gozarían de descanso o siesta, especialmente agradecida por los más madrugadores, por los "paracas".

De 4 a 7, continuarían las actividades, el trabajo en taller unos, el plegado de paracaídas otros y las clases teóricas -hoy exámenes- los volovelistas.

Durante este tiempo, prescindiendo algunas veces del almuerzo, los "protos" practicarían a sus anchas el vuelo a vela. El comandante Alvarez López había volado seis horas y media de permanencia; Rubio por su parte, haría un vuelo de distancia hasta Somosierra. . . y con gran entusiasmo, en ratos libres, habían hecho piloto "C" al coronel Hermógenes.

A la tarde, tendría ocasión de volar en "Aviocar" acompañando a aquellos "paracas" que habiendo realizado el año pasado el curso de apertura automática, practicaban ahora la apertura manual; al frente de ellos iba el capitán (IA) Alvarez Novo, Jefe de la actividad paracaidista y representante de la FENDA en el Campamento. Practicaban con paracaídas de ranuras y con testigo o anilla falsa; sus saltos se realizaron a 800 metros, y el propio jefe hizo en aquella ocasión un salto espectacular, con caída al mismo pie de la torre de mando.

Las actividades terminarían a las siete de la tarde, y desde esta hora hasta las nueve menos cuarto, los chicos dedicarían su tiempo al baño en la piscina, a lavar muy hacendosos su ropa y especialmente a engullir los celebrados bocadillos de la cantina de tropa.

El cotidiano acto de arriar bandera, concentraría en la Plaza de Armas a todos los acampados; las entrañables notas del himno nacional difundidas por equipo megafónico, daban un tono emotivo a la sencilla ceremonia. Luego, vendría la cena y después un rato de esparcimiento, que solía llenarse con cine; película normalmente de ambiente aeronáutico, facilitadas por la Oficina de Información Difusión y Relaciones Públicas del Ejército del Aire.

Por comentarios de los chicos, deduje que habían tenido mayor interés aquellas relativas al fabuloso C-130 "Hercules", la dedicada a la Academia General del Aire y muy especialmente las de aquellos aviones de combate que España evaluó con vistas a su elección para el programa FACA. De todas formas, una gran mayoría optaba por alternar el cine con un auténtico fuego de campamento, que aunque figuraba en el horario, no se llevó a cabo.

A las once de la noche, sin duda cansados tras un activo día, reinaba ya el silencio en las escuadrillas.

Al día siguiente, como todos los sábados y festivos, podría dormirse más; hasta las ocho; quizá estuviera programada alguna excursión turística en ómnibus, como aquella tan divertida e interesante a Covarrubias y Monasterio de Silos; si no, después de almorzar, les darían libre, con vuelta a las nueve los menores de 17 años y a las once menos cuarto los "mayores". En el programa de la mayoría estaría Burgos, con sus cines, sus cafeterías -¡qué pinchos! ¿te acuerdas? - y su eterno Espolón.

Villafría a vista de velero.

## EPILOGO

El 31 de julio, con asistencia de las primeras autoridades burgalesas y bajo la presidencia del teniente general Jefe del Estado Mayor del Aire, se celebraba el acto de clausura de este III Campamento Juvenil de Actividades Aeronáuticas. La jornada comenzó con una misa de campaña celebrada en la engalanada Plaza de Armas; después tras unas palabras del Jefe del Campamento, las autoridades procedieron a la entrega de títulos así como la de trofeos a los mejores clasificados en las distintas actividades. La eficiente labor de los responsables, también sería premiada, condecorándose con sendas Cruces al Mérito Aeronáutico a García Albalá, Alvarez Novo y González Quitian.

El acto finalizaría con unas palabras del teniente general Alfaro Arregui, al término de las cuales sería ofrecido un aperitivo a todos los asistentes. Luego, la barrera de Villafría, se abriría al paso de 150 chicos, que rebosantes de salud y con el ansiado título -fruto de su esfuerzo- en el bolsillo, partirían alegres hacia sus puntos de origen. Sus primeros deseos, serían contar, hacer participes a todos, familiares y amigos de su entusiasmo; su esperanza, volver pronto, cuanto antes a practicar el deporte aeronáutico que los había cautivado.

En los tiempos que corremos, cuando se habla tanto de pérdida de valores, del desencanto y falta de interés entre la juventud, son realmente aleccionadoras estas actitudes del convenio entre tres Ministerios, unas plausibles ganas de hacer y la generosa aportación del Ejército del Aire, lo ha hecho posible. □

# EFEMERIDES DE LA AVIACION MILITAR ESPAÑOLA

"Canario" AZAOLA

• **15 DICIEMBRE 1884.** Un Real Decreto firmado por SM el Rey Don Alfonso XII **cita por vez primera a los globos** como elemento del que ha de estar dotado el Ejército. Pronto se constituye el Servicio Militar de Aerostación.

• **27 JUNIO 1889. SM la Reina Regente Doña María Cristina** interesada por las prácticas que realizan los primeros aerosteros militares, visita la Real Casa de Campo y en un gesto espontáneo, entre los aplausos de los oficiales y soldados del Batallón de Telégrafos, **realiza una ascensión en globo cautivo** tripulado por coronel Ayllón.

• **21 FEBRERO 1909.** A fin de cerciorarse personalmente del progreso de la aviación **el Rey Don Alfonso XIII visita la Escuela de los Wright en Pau.** Si bien no le estaba permitido volar, escucha con atención cuantas explicaciones le ofrecen los aviadores a quienes sentaría más tarde a su mesa.

• **15 FEBRERO 1911.** Embalados en sus cajas, **llegan al campo de Cuatro Vientos los dos primeros Farman** tipo militar, así como los barracones que los albergarán.

• **31 JULIO 1911.** En el aeródromo de Cuatro Vientos se celebran los **examenes para la obtención del título de piloto,** logrando los primeros, el **capitán Kindelán Duany** y el **teniente Barrón Ramos de Sotomayor.**

• **27 JUNIO 1912.** En el transcurso de las pruebas para la obtención del título de piloto, al realizar "virajes en ocho", el **capitán D. Celestino Bayo Lucía** (33) **sale despedido de su aparato perdiendo la vida.** Es la **primera víctima de la Aviación Militar.**

• **28 FEBRERO 1913. Por Real Orden, se crea el Servicio de Aeronáutica Militar con las ramas de Aerostación y Aviación.** El **coronel D. Pedro Vives Vich** es nombrado **Director del Servicio y** el **capitán D. Alfredo Kindelán Duany** es nombrado **Jefe de Aviación.**

• **15 FEBRERO 1913. En las maniobras que realiza el Ejército** en Retamares toman parte por **vez primera aparatos de aviación.**

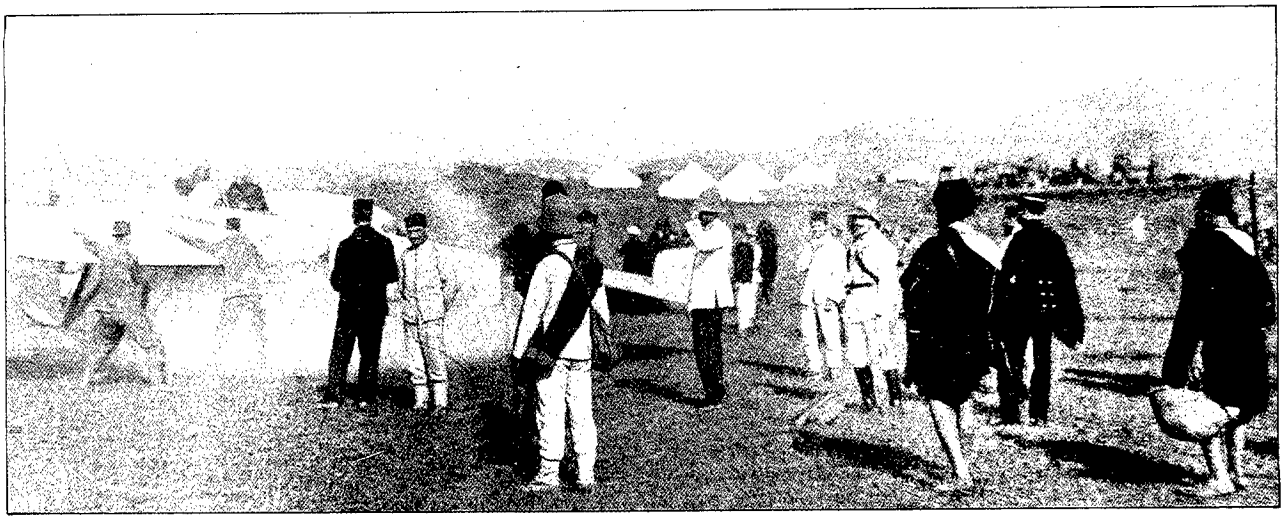
• **10 JUNIO 1913.** El intrépido aviador **teniente D. Carlos Alonso** a bordo de un "Farman" **partiendo de Cuatro Vientos alcanza Valladolid.** "He llegado sin novedad y de un solo vuelo" telegrafiaría.

• **14 JUNIO 1913. "Sin incidente alguno desagradable, a pesar de que la atmósfera**

***23 OCTUBRE 1910. El Infante Don Alfonso de Orleans y Borbón obtiene*** *en la Escuela Antoniette de Mourmelon* ***el título de piloto aviador.***

1884-1913

# noticiario noticiario noticiario



***2 NOVIEMBRE 1913.*** *Partiendo del recién acondicionado campo de Sania Ramel en Tetuán, el teniente Alonso llevando como observador al alférez Sagasta, realiza el* ***primer vuelo de la Aviación Española en Africa.***

**estaba muy agitada" la primera escuadrilla militar de aeroplanos realiza el raid Cuatro Vientos-Villaluelga,** donde el vecindario recibe cariñosamente a los viajeros, que luego de descansar, regresan a su aeródromo.

• **22 OCTUBRE 1913.** A fin de intervenir en la campaña marroquí **parte de Madrid** por ferrocarril **la primera escuadrilla de Aviación,** que al mando del capitán Kindelán desfila en formación de honor, con sus aeroplanos embalados, ante el Palacio Real camino de la Estación del Mediodía.

• **19 NOVIEMBRE 1913.** Cuando realizaban un vuelo de guerra en el sector Lauclen-Monte Conico (Marruecos) resultan **heridos por bala enemiga los capitanes D. Julio Rios y D. Manuel Barreiros** quienes consiguen regresar el aeródromo salvando el aeroplano. Su valerosa acción sería merecedora de la **Cruz Laureada de San Fernando**.

• **17 DICIEMBRE 1913.** Los capitanes Cifuentes y Barron, utilizando bombas expresamente diseñadas para tal fin, desde biplano Lohner llevan a cabo en Beni Karrx el **primer bombardeo aéreo.**

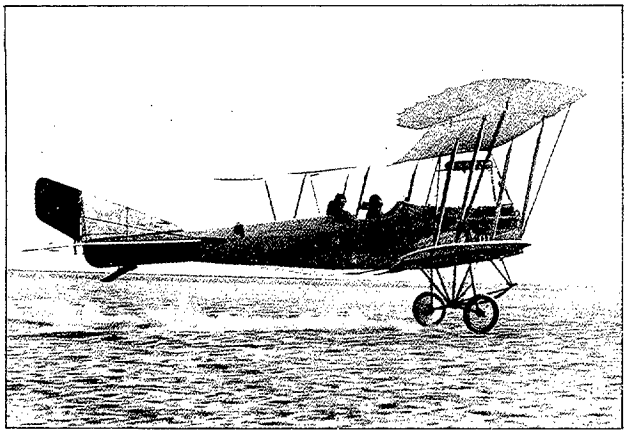
• **14 FEBRERO 1914.** A bordo de un monoplano "Nieuport" los capitanes Herrera y Ortiz-Echagüe, portadores de un mensaje del Alto Comisario para el Rey, vuelan desde Tetuán a Sevilla, realizando la **primera travesía aérea del Estrecho de Gibraltar.**

• **29 MARZO 1914.** En vuelo directo desde Tetuán, tres aviones pilotados por el capitán Alonso y los tenientes Pastor y White, **inauguran el aerodromo de Arcila,** desde donde comienzan inmediatamente sus intervenciones en apoyo a las columnas que operan en este sector.

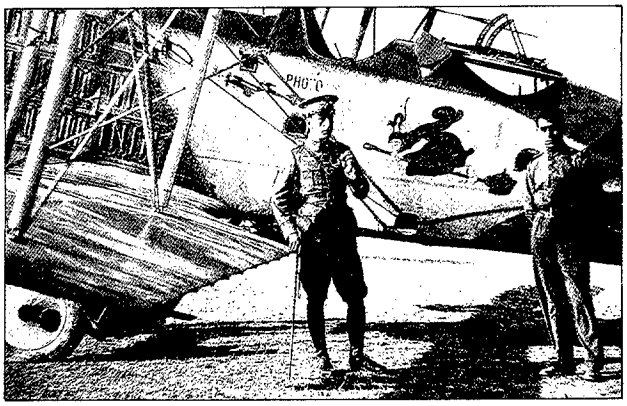
• **16 ENERO 1915.** La revista "Ibérica" informa que **la Aviación Militar** durante los años 1910 a 1914, ambos inclusive, **realizó 20.000 vuelos con un total de 180.000 Km. recorridos, sufriendo cuatro accidentes mortales,** lo que estadísticamente supone una víctima por cada 5.000 vuelos y 45.000 Km. recorridos.

• **28 ABRIL 1915. El comandante D. Alfonso Bayo Lucía nuevo Jefe de Aviación,** Kindelán pide la baja en Aviación y pasa a mandar la Escuela de Getafe.

• **12 DICIEMBRE 1915.** Partiendo del Mar Menor y pilotando un hidro Curtiss JN-2s



**27 JULIO 1915.** *SM el Rey D. Alfonso XIII presencia en Cuatro Vientos el* **vuelo de prueba del biplano "Flecha", aeroplano de origen puramente español,** *proyectado y construído por el capitán D. Eduardo Barrón.*



***28 OCTUBRE 1919. El teniente D. Carlos de Morenes y Carvajal*** *a bordo de un Breguet XIV* ***despega*** *de Cuatro Vientos y a las tres horas quince minutos* ***alcanza el aeródromo de Tetuán.*** *Con su vuelo de 550 Km. bate el record nacional de distancia.*

1913-1919

# noticiario noticiario noticiario

***15 ABRIL 1923.*** *En solemne acto celebrado en Tablada bajo la presidencia de SS.MM. los Reyes,* ***la Reina Doña Victoria entrega una bandera al Servicio de Aviación,*** *a la que el Monarca impone la corbata de la* ***Medalla Militar*** *por su comportamiento en la Campaña de Marruecos.*

de los recientemente adquiridos, **el teniente White Santiago realiza el primer vuelo de la hidroaviación española.**

• **15 ENERO 1916. El capitán Moreno Abella** sobre biplano Farman en una hora diez minutos se eleva a **3.300 metros** sobre Madrid (4.000 sobre el nivel del mar) **batiendo el record de altura.**

• **26 JUNIO 1918. S.M. el Rey inaugura el monumento** que situado en la plazoleta que forman las calles Ferraz y Rosales de Madrid, se ha erigido por suscripción popular **a las Víctimas de la Aviación Española.**

• **13 MAYO 1919. Fiesta de aviación en Cuatro Vientos** con motivo de la presentación de aviones ingleses y franceses junto a los que se exhibe el caza español diseñado por Barrón.

• **JULIO 1919.** Es nombrado **Director de Aeronáutica el general D. Francisco Echagüe Santoyo** quien habría de dar un gran impulso a la Aviación Militar.

• **1 FEBRERO 1920.** Una escuadrilla compuesta por cuatro aeroplanos parte de Cuatro Vientos con destino a Lisboa en el **primer viaje al extranjero de la Aviación Militar.**

• **7 DICIEMBRE 1920.** Por una Real Orden, **el Servicio de Aeronáutica Militar adopta el patronazgo de Nuestra Señora de Loreto,** advocación mariana que databa del mes de marzo de este año, cuando el Papa Benedicto XV otorgó la tutela de la Virgen a todos los navegantes aéreos.

• **23-24 JULIO 1921.** Lo violento e imprevisto de la retirada de las fuerzas que se sostienen en la línea del Kert, provocan la **pérdida del aeródromo de Zeluán** y con él, la escuadrilla que manda el capitán Fernández Mulero.

• **30 AGOSTO 1921.** Como **despedida de la escuadrilla de Tablada que saldrá para Larache,** se celebra en el aeródromo sevillano una fiesta presidida por el Infante Don Carlos, en el transcurso de la cual son bendecidos los seis "Breguet" de reconocimiento y bombardeo que la componen.

• **29 SEPTIEMBRE 1921.** Con la asistencia de SS.MM. los Reyes se celebra en Cuatro Vientos el acto de **bendición de los primeros aeroplanos donados por las provincias al Ejército.** La repetición de estos actos pondría de manifiesto la generosidad del pueblo español para con su Ejército combatiente en Marruecos.

• **18 OCTUBRE 1921.** Al tomar tierra en el campo de Tauima cercano a Nador las escuadrillas de Saenz de Buruaga y Moreno Abella, **inauguran el aeródromo militar de Melilla.**

• **14 FEBRERO 1922.** El General Director de Aeronáutica se hace cargo de los terrenos, que situados en las proximidades de la ermita de la Virgen del Camino, **el Ayuntamiento de León cede a la Rama de Guerra para el establecimiento de un campo de aviación.**

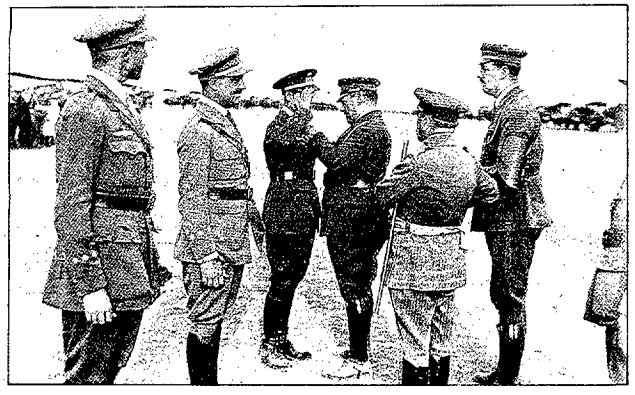
• **25 JUNIO 1922.** En solemne acto se procede a la bendición del **nuevo aeródromo ubicado en la localidad granadina de Los Llanos de Armilla.**

• **10 NOVIEMBRE 1922.** La Gaceta Oficial publica una orden en la que se especifican las condiciones y detalles para el **concurso de adquisición de 30 aeroplanos de caza, 30 de reconocimiento y 10 de bombardeo.**

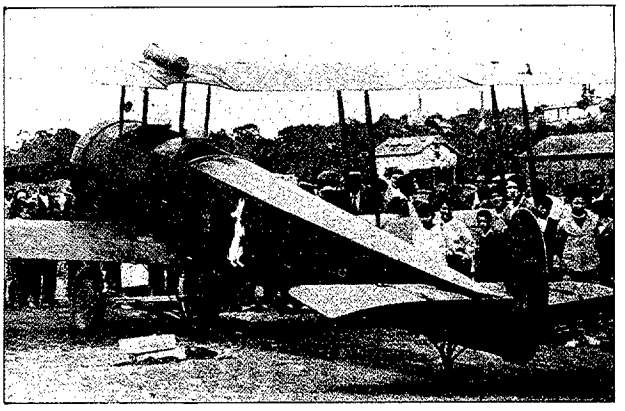
• **6 ENERO 1923.** Una patrulla de tres Breguet XIV que parten de Larache y un Dornier Wal que procede de Cádiz, al mando del comandante Delgado Brackembury, **enlaza por primera vez la Península con el Archipiélago Canario.**

1916-1923

# noticiario noticiario noticiario



***22 JULIO 1923.*** *En el aerodromo de Tauima se celebra el acto de imposición por el general Martínez Anido de las* ***primeras Medallas Militares concedidas a aviadores,*** *siendo condecorados los capitanes Moreno Abella, Carrillo Durán (José), Llorente Sola (Rafael), Saenz de Buruaga, Polanco y Barberán Tros de Illarduya. El capitán Ortiz Muñoz no pudo recibirla por encontrarse convaleciente en Zaragoza.*



***5 SEPTIEMBRE 1924.*** *Tras cubrir una* ***vuelta a España con el fin de obtener datos prácticos sobre campos de aterrizaje aprovechables,*** *toma tierra en Cuatro Vientos el Avro 504 pilotado por el comandante D. Guillermo Delgado Brackembury y el capitán Gutiérrez López. En su recorrido efectuaron 39 aterrizajes de los cuales sólamente 7 en aeródromos preparados.*

• **22 ENERO 1923.** El diario ABC informa de los **contactos entre el general Echagüe y las autoridades logroñesas para la construcción de un aeródromo,** donde en su día tendrán base 40 aviones, y una dotación de 50 jefes y oficiales así como 300 individuos de tropa.

***28 SEPTIEMBRE 1924.*** *En el curso de las operaciones desarrolladas en el Fondalillo (Tetuán) es* ***derribado*** *el DH-4 pilotado por el* ***comandante D. José Carrillo Durán,*** *jefe del 3er Grupo "Rolls" y uno de los más prestigiosos aviadores; le acompañaba el alférez Amat Amat, ambos resultaron muertos.*

• **17 FEBRERO 1923.** Presenciada por SM el Rey, en el aeródromo de Cuatro Vientos se celebra la **última sesión del concurso de aeronáutica** para adquirir aviones para el Ejército. En la categoría de "cazas" participan modelos Nieuport Spad y Dornier; en la de "reconocimiento" Bristol, Ansaldo, Breguet 19, De Havilland y Barrón.

• **14 ABRIL 1923.** En el transcurso de una brillante fiesta de aviación **SSMM los Reyes inauguran oficialmente las instalaciones de la Base Aérea de Tablada.**

• **13-23 AGOSTO 1923. La Aviación con 184 misiones de abastecimiento y apoyo colabora heroicamente en las operaciones para levantar el cerco de Tifarauin** y liberar a sus defensores. El éxito alcanzado no exento de sacrificio, costaría la vida a los capitanes Boy y Baeza así como a los tenientes Salgado y Vilas. Propuestos para la Cruz Laureada de San Fernando, les fue concedido el ascenso al empleo superior.

• **15 ENERO 1924.** Como último acto antes de pasar a la reserva, el Jefe del Servicio de Aeronáutica **general Echagüe inaugura un hermoso monumento en el cementerio de Carabanchel** allí donde reposan los restos de los primeros aviadores, víctimas del cumplimiento de sus peligrosos deberes.

• **1924. El general D. Jorge Soriano Escudero es nombrado jefe de la Sección de Aeronáutica.**

• **17 MAYO 1924. Se inaugura el aeródromo de la Torrecica** y la Escuela de Aviación en Albacete.

***22 ENERO 1926.*** *En medio de entusiasmos* ***despega de Palos de la Frontera el "Plus Ultra"*** *que con Franco, Ruiz de Alda, Durán, Leopoldo Alonso y Rada se dispone a cubrir el* ***raid a Buenos Aires.***

1923-1926

# noticiario noticiario noticiario

***10 MARZO 1926.*** *El* ***capitán D. Ignacio Jiménez Martín*** *a bordo de un Potez 25, desprovisto de oxígeno y con una carga de 600 kg. y 400 litros de gasolina, despega de Cuatro Vientos y alcanza a los 32 minutos los* ***6.000 metros*** *de altura batiendo la* ***marca nacional.***

• **16 JUNIO 1924.** Pilotados por aviadores españoles **llegan al aeródromo de Melilla los tres primeros Potez XV.A2** de los doce adquiridos por el Gobierno para las Fuerzas Aéreas combatientes en Marruecos.

• **21 AGOSTO 1924.** Piloto de un Breguet XIV en misión de apoyo a la posición de Solano (Tetuán) **el cabo de Ingenieros D. José Mª Gómez del Barco** haciendo gala de un gran heroismo se hace acreedor a la **Cruz Laureada de San Fernando.**

• **2 SEPTIEMBRE 1924. El capitán D. Luis Martínez Delgado** a bordo de un DH-4 permanece en el aire 9 horas y 20 minutos batiendo el **record nacional de permanencia.**

• **26 SEPTIEMBRE 1924.** Cuando como observador del "Napier" apoyaba con su fuego a la infantería en Tahar Berda y García Acero, resulta mortalmente herido el **capitán D. Ramón Ochando,** no obstante se niega a regresar hasta terminar el ataque. Por su heroico proceder le sería concedida la **Cruz Laureada de San Fernando** a título póstumo.

• **12 DICIEMBRE 1924.** El autogiro La Cierva C-6 pilotado por el capitán Lóriga, enlaza por vez primera los aeródromos de Cuatro Vientos y Getafe. Es el **primer viaje realizado por una aeronave de alas giratorias.**

• **20 MAYO 1925.** Por vez primera, la Aeronáutica y Aerostación españolas participan en la Exposición que se celebra en el Palacio de Montjuich de Barcelona.

• **28 AGOSTO 1925. El capitán Jiménez Martín** pilotando un Breguet XIX (Lorraine) en compañía del motorista Vera, con un recorrido de 1.678 km. a una media de 140 Km/h. **bate las marcas nacionales de duración y distancia.**

• **30-31 AGOSTO 1925.** A bordo de un Breguet XIX (Lorraine) el **capitán Jimenéz Martín y el motorista Vera realizan una vuelta aérea a la Península en dos etapas** de 1.900 y 1.400 km.

• **9 SEPTIEMBRE 1925.** En el curso de una misión de aprovisionamiento a la cercada posición de Kudia Tabar, el **teniente Nombela Tomasich** observador de un Breguet XIX, resulta gravemente herido, así y todo, insiste a su piloto la continuación de las pasadas hasta terminar los lanzamientos. Su heroico proceder sería recompensado con la **Cruz Laureada de San Fernando.**

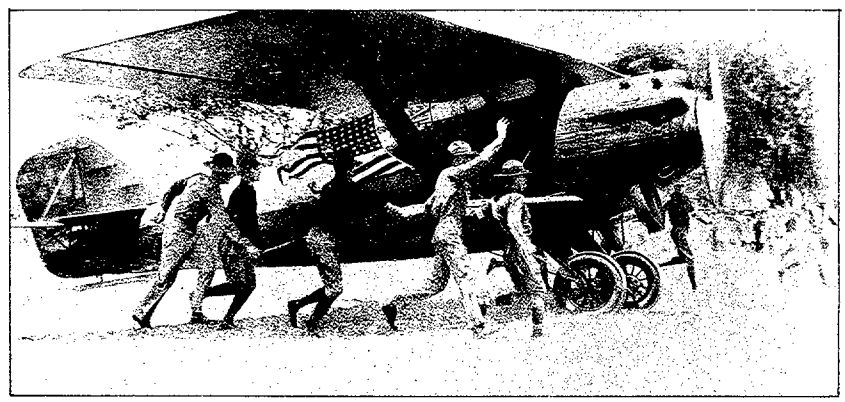
• **9 OCTUBRE 1925. El capitán D. Joaquín Pardo García** efectúa desde las 8,15 hasta las 15,15 horas **¡¡602 aterrizajes!!**

• **10 FEBRERO 1926.** Con el aterrizaje en Buenos Aires, **concluye el admirable raid del "Plus Ultra".**

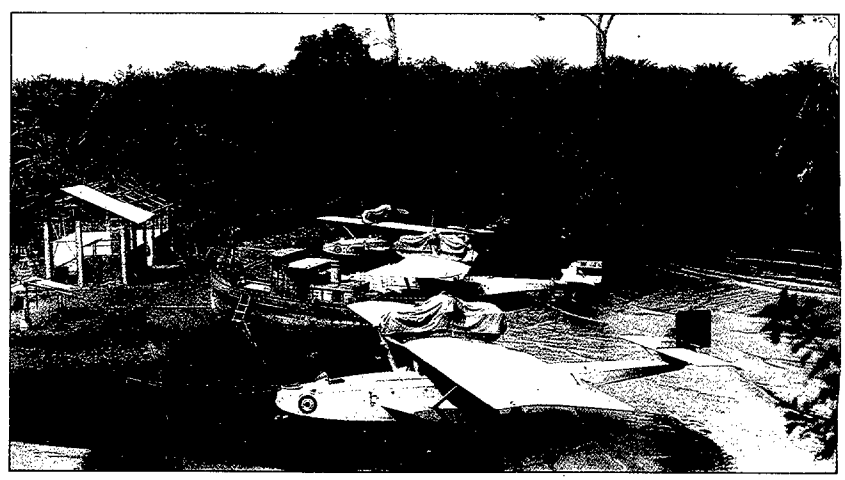
• **5 ABRIL 1926.** Cuando en medio de un apoteósico recibimiento, llegan a Sevilla a bordo del crucero "Buenos Aires" los tripulantes del "Plus Ultra", **despegan de Cuatro Vientos los tres "Breguet XIX" de la "Patrulla Elcano"** que tripulados por los capitanes Gallarza, Lóriga y M. Esteve y los mecánicos Arozamena, Pérez y Calvo se disponen a cubrir el **raid a Manila.**

• **9 ABRIL 1926.** Por Real Decreto es nombrado **Jefe Superior de Aeronáutica el teniente coronel Kindelán Duany.**

• **16 ABRIL 1926. Después de cinco días de penurias** y cuando en España se viven momentos de angustia, **el capitán M. Esteve**



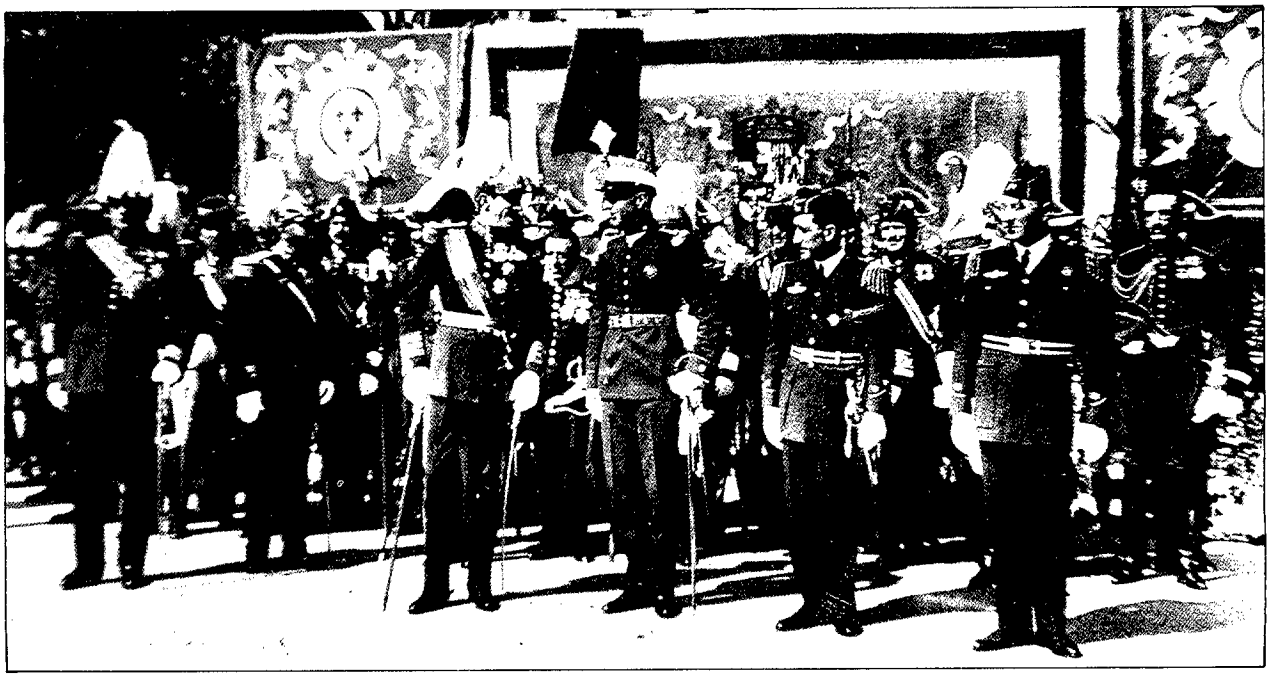
***13 MAYO 1926.*** *Escoltado por doce aviones del Ejército USA,* ***el Breguet nº 30 tripulado por los capitanes G. Gallarza y Lóriga, aterriza en Manila*** *ante una multitud entusiasta que acude a recibirles.*



***25 DICIEMBRE 1926.*** *Tras cubrir 6.829 Km.* ***llegan a Santa Isabel los hidros de la "Patrulla Atlántida".***

1924-1926

# noticiario noticiario noticiario



***16 MAYO 1927.*** *En solemne acto celebrado en el Retiro madrileño, S.M. el Rey impone la* ***Cruz Laureada de San Fernando al capitán D. Senén Ordiales González*** *y* ***al teniente D. Juan A. Ansaldo Bejarano*** *como premio a sus heroicas acciones del 10 de octubre de 1925 y 23 de marzo de 1924 respectivamente.*

**es encontrado** por una patrulla inglesa, que al día siguiente lo rescata junto a su compañero el **mecánico Calvo**. Una avería de motor les había forzado a tomar tierra en el desierto de Siria.

• **16 ABRIL 1926.** En el transcurso de una gran fiesta militar celebrada en Cuatro Vientos **SM el Rey impone la Medalla "Plus Ultra" al comandante Franco** así como la **Medalla Aérea a sus compañeros de raid.**

• **8 MAYO 1926.** Catorce "Bristol" **uno tras otro protegiendo al anterior,** realizan sobre el zoco de Teleta de Aslef un impresionante ataque. **Había nacido la "cadena".**

• **22 JULIO 1926. Se inaugura** en la cuenca de Neckor (Sector Axdir) **un aeródromo que recibe el nombre de "Herraiz"** en memoria del capitán que tan elevada moral puso de manifiesto, durante el largo cautiverio terminado con el paso a la eternidad.

• **27 OCTUBRE 1926.** Coincidiendo con el Congreso Iberoamericano de Aeronáutica, **se inaugura en el Palacio de Cristal del Retiro madrileño, la primera Exposición de la Aeronáutica Española.**

• **10 DICIEMBRE 1926.** Tres hidros "Wal" constituyendo la **"Patrulla Atlántida" parten de Melilla rumbo a Santa Isabel de Fernando Poo** en la Guinea Española.

• **11 JUNIO 1927.** Tras la celebración en Melilla del enlace matrimonial del **capitán D. Manuel Martínez Merino** con la señorita Matilde Pazos, los nuevos esposos parten en **viaje de novios para Málaga a bordo del hidroavión "Cataluña"** con el que el novio había realizado el soberbio raid a Guinea formando parte de la "Patrulla Atlántida".

***9 JUNIO 1927.*** *Bajo la presidencia de SS.MM. los Reyes se celebra en Getafe la* ***Fiesta de la Construcción Aeronáutica Española.*** *Ciento veinte aviones forman en la explanada. Tras su bendición y bautismo, amadrinados por las Infantas, se celebra una exhibición aérea. Ese mismo día,* ***el comandante Gómez Spencer bate su propio record de altura****, estableciéndolo en 7.820 metros, con lo que obtiene el premio de 1.000 pts. que el R.A.C.E. ha establecido para todos los "recordman".*

• **4 JULIO 1927.** En acción llevada a cabo en Yebel Hezzana pierde la vida el **capitán Matanza Vázquez** observador de un Breguet XIX del Grupo a su mando. Por su heroico proceder, a Matanza —**último caído de Aviación en Marruecos**— le sería concedida la **Cruz Laureada de San Fernando** a título póstumo.

• **11 JULIO 1927.** En Torrejón de Velasco y **en las proximidades de la vía férrea, se estrella un avión militar;** percatado del suceso el maquinista de un convoy, lo detiene y en unión de numerosos viajeros, libra a los tripulantes de las llamas, trasladándolos en el propio ferrocarril hasta la estación de Atocha, donde tras ser atendidos en su botiquín, pasan al hospital militar.

• **7 FEBRERO 1928.** Llevando consigo varios ejemplares del diario ABC del día para repartir entre sus amigos, el **teniente D. Pedro Tauler** a bordo de un "Napier", partiendo de Cuatro Vientos, **alcanza en vuelo directo Melilla** cuatro horas después.

• **8 FEBRERO 1928.** Procedentes de Tetuán llegan a **Cabo Juby** los aviadores Sampil, Collar y García Morato acompañados de varios mecánicos y soldados destinados a la **base aérea que acaba de establecerse.**

1926-1928

# noticiario noticiario noticiario

***9-11 SEPTIEMBRE 1927.*** *Partiendo de Melilla y regresando a esta ciudad, los tenientes* ***Haya y Tauler*** *a bordo de un De Havilland "Napier", completan una* ***vuelta aérea a España****, haciendo con ayuda del* ***radiogoniómetro****, recaladas exactas durante la noche en los puntos previamente fijados.*

***5 OCTUBRE 1927.*** *El comandante don Ricardo Burguete Reparaz es condecorado con la Cruz Laureada de San Fernando por su heroica acción del 9 de octubre de 1924. En la fotografía, con su padre el General Burguete.*

• **28 MARZO 1928. Los capitanes Jiménez e Iglesias** en vuelo preparatorio para el raid Oriente que pretenden realizar, **baten con 28 horas el record de duración,** duplicando el que ellos mismos ostentaban. A su aterrizaje en Getafe son acogidos con entusiasmo y el Real Aero Club decide hacerles entrega de un premio extraordinario de 12.000 pts.

• **30 ABRIL 1928.** En la base aérea de Tablada SS.MM. los Reyes presiden el acto de **bendición del avión CASA-Breguet TR "Jesús del Gran Poder"** siendo madrina la Reina Doña Victoria.

• **1 AGOSTO 1928.** Del puerto de Cádiz **despega el hidro "Super Wal" bautizado "Numancia"** en el que los aviadores Franco, G. Gallarza, Ruiz de Alda y el mecánico Rada pretenden dar la **vuelta al mundo. El intento resulta fallido a poco de iniciarse** debido a una avería en la instalación de combustible.

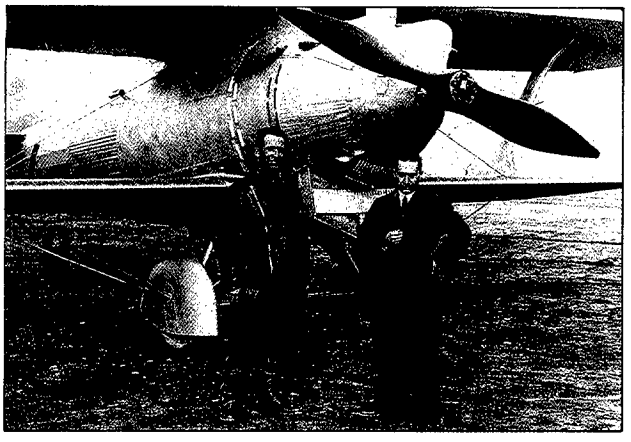
• **21 JUNIO 1929.** A las 4,45 horas despega de Los Alcázares el Dornier W-15 en el que los comandantes Franco y G. Gallarza, capitán Ruiz de Alda y el sargento mecánico se proponen, de nuevo, dar la **vuelta al mundo. Una avería les hizo amarar en el Atlántico.**

• **27 ABRIL 1929.** Con gran solemnidad —tren especial desde Madrid para asistir al acto— **se inaugura oficialmente el aeródromo de Los Llanos en Albacete** y la Escuela de Pilotos establecida en él.

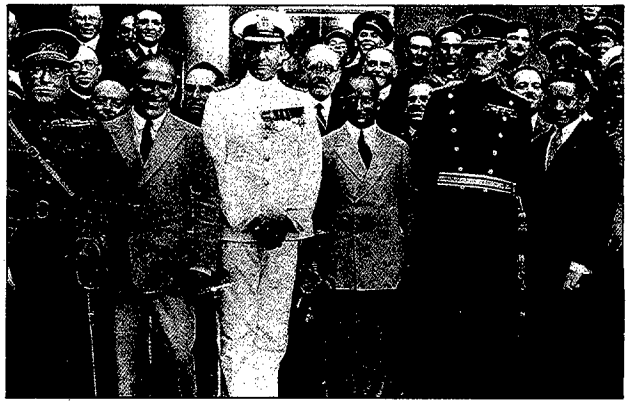
***15 OCTUBRE 1928.*** *En un brillante acto celebrado en Tetuán el general Sanjurjo impone al* ***capitán D. Félix Martínez Ramírez la Cruz Laureada de San Fernando*** *en reconocimiento a su heroica acción del 11 de mayo de 1926. Posteriormente Sanjurjo haría entrega de la* ***Copa "Herraiz"****, disputada entre las Escuadrillas de Marruecos, a la patrulla de la 2ª Escuadrilla (4º Grupo) de Melilla, mandada por el teniente Suevos.*

1927-1929

# noticiario noticiario noticiario



***24-26 MARZO 1929.*** *Tras 43 horas 50 minutos de vuelo los* ***capitanes Jiménez e Iglesias*** *a bordo del sexquiplano* ***"Jesús del Gran Poder"*** *cubren el meritorio* ***raid Sevilla-Bahía (Brasil)***



***29 JUNIO 1929.*** *Cuando ante la ausencia de noticias en España se vivían días de angustia temiéndose lo peor, son encontrados los tripulantes del Dornier W-15 quienes son rescatados sanos y salvos por el portaaviones británico "Eagle".*

• **25 JUNIO 1929.** Ante el asombro de la población y con la participación de 27 aparatos, se celebra **en Zaragoza un simulacro de defensa aérea de la ciudad.**

• **20 JULIO 1929.** Se inaugura el aerodromo de Burgos, celebrándose con tal motivo un concurso de aviación con la participación de avionès militares y civiles.

• **12 AGOSTO 1919.** En Santander y a bordo de un hidro Dornier "Wal" pilotado por el comandante G. Gallarza, el Rey Don Alfonso XIII recibe su "bautismo del aire".

• **11 OCTUBRE 1930.** El capitán Rodríguez y el teniente Haya pilotando el CASA-Breguet "Gran Raid" baten a una velocidad media de 220,428 km/h. el récord mundial de velocidad en circuito cerrado de 2.000 km.

• **8 ENERO 1931.** Como consecuencia de la frustrada sublevación republicana en el aeródromo de Cuatro Vientos (15-12-1930) el Rey Don Alfonso XIII firma un Decreto por el que se disuelven los Servicios de Aviación y la Escala del Aire, suprimiéndose el uniforme verde de los aviadores que pasan a formar parte de sus Cuerpos de origen.

• **30 ABRIL 1931.** En terrenos situados al noreste de Madrid en el término de Barajas, se inaugura un aeródromo.

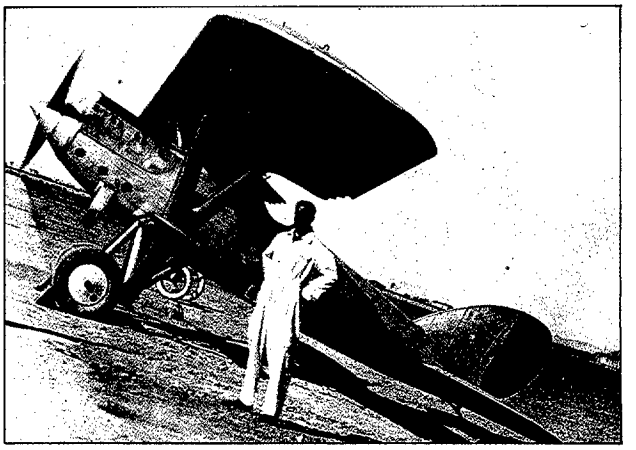
• **25 OCTUBRE 1931.** La prensa da la noticia del record de horas de vuelo —más de 3.000— ostentado por el perro "Chuli" de la base de Getafe a donde llegó procedente de Marruecos ocho años antes. Además de los vuelos que diariamente realiza con distintos pilotos, llevó a cabo largos viajes acompañando a varios "ases" de la aviación.

• **25 DICIEMBRE 1931.** En soberbio vuelo directo desde Sevilla llegan a Bata (Guinea Española) el capitán Rodríguez Díaz y el teniente Haya. Pilotaban el CASA-Breguet nº 71 e invirtieron 27 horas 10 minutos en la travesia.

• **1 ABRIL 1932.** Publicada por la Jefatura de Aviación Militar y las Direcciones de Aviación Civil y Naval, aparece el primer número de "Revista de Aeronáutica".

• **11 ABRIL 1932.** Cuando realizaba vuelos acrobáticos como entrenamiento para la Fiesta de Aviación de Barajas, pierde la vida al estrellarse el Nieuport 52 que pilotaba, el teniente D. Gaspar Tellechea Echevarria, afamado acróbata destinado en la Escuadrilla de Experimentación.

***7 MARZO 1930.*** *En lamentable accidente pierde la vida el capitán Jefe de Escuadrilla D. José A. Méndez Parada a quien a título póstumo le sería concedida la Medalla Aérea. Años más tarde su nombre sería perpetuado por la Escuela Militar de Paracaidistas.*



***5 JULIO 1930.*** *En el aeródromo de Getafe y pilotado por el comandante Gómez Spencer realiza su primer vuelo el nuevo avión de caza Nieuport Ni-52 que se construirá en serie por los talleres de la Hispano Suiza en Guadalajara.*

1929-1932

# noticiario noticiario noticiario

• **13 ABRIL 1932.** Con asistencia del Jefe del Gobierno se celebra en el aeropuerto de Barajas una gran Fiesta de Aviación, destacando por su espectacularidad el simulacro de combate llevado a cabo por sendas escuadrillas de defensa y ataque así como la destrucción por aviones de bombardeo de un cortijo simulado en cartón piedra.

• **2 JULIO 1932.** Con la participación de nueve Patrullas, finaliza la primera "Copa de Revista de Aeronáutica" que se adjudica la representante del 23 Grupo de Logroño al mando del teniente Alvarez Pardo.

• **9 MARZO 1933.** Se inaugura el campo de vuelos de Manises y con tal motivo se celebra un concurso de patrullas en el que toman parte las de Getafe, Los Alcazares y Logroño, venciendo esta última al mando del capitán White. En los ejercicios de acrobacia se proclama campeón el teniente García Morato.

• **15 ABRIL 1933.** La Aviación Militar, así como numerosos aparatos civiles que se reune en Madrid en carrera organizada por la F.A.E., participan en la Fiesta de Aviación que se celebra en Barajas. El entusiasmo y admiración del numeroso público que la presencia, se trunca en tristeza con motivo del accidente que cuesta la vida al teniente Gobar y al cabo Jiménez.

• **3 JUNIO 1933.** Finaliza en Getafe el II Concurso de Patrullas organizado por Revista de Aeronáutica, clasificándose en primer lugar en la modalidad de "reconocimiento" (ocho Patrullas) la de Los Alcázares al mando del teniente Villimar; en la de "caza" (tres Patrullas) la de Tablada mandada por el teniente Salvador.

***7-8 OCTUBRE 1930.*** *Tras permanecer en el aire 25 horas y 16 minutos el capitán D. Cipriano Rodríguez y el teniente D. Carlos de Haya a bordo de un CASA-Breguet "Gran Raid", a una velocidad media de 208,153 km/h., baten el record mundial de velocidad en circuito cerrado de 5.000 Km.*

• **20 JUNIO 1933.** Despegan de La Habana rumbo a Méjico los aviadores Barberán y Collar, la gloria alcanzada en el raid anterior, se trunca con su trágica muerte.

• **15 FEBRERO 1934.** En Barajas y como homenaje al célebre inventor La Cierva, se celebra la final del campeonato nacional de vuelo acrobático, disputado entre las unidades de caza, proclamándose vencedor el teniente D. Carlos Ferrándiz del 13 Grupo de Barcelona. Como clausura, el Presidente de la República hace entrega a La Cierva de la Medalla de Oro de la FAI, y al capitán Jiménez el Trofeo Harmon, compartido con su compañero el capitán Iglesias.

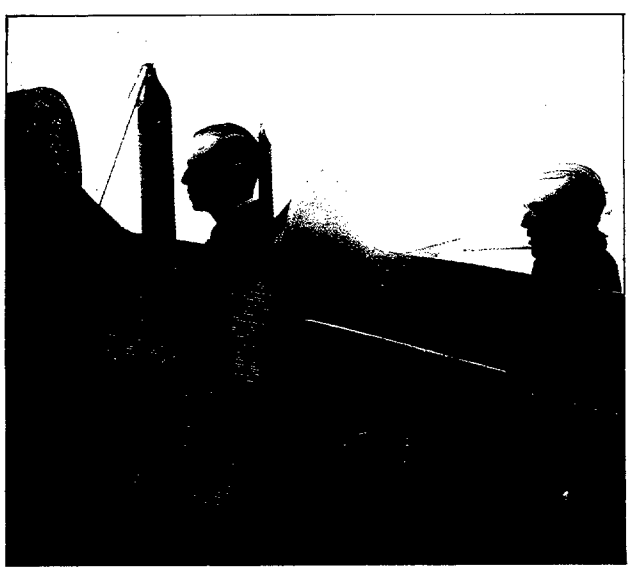
• **29 JUNIO 1934.** Con la participación de diecinueve patrullas, finaliza el III Concurso que organiza Revista de Aeronáutica, clasificándose en primer lugar la patrulla de reconocimiento de Logroño que manda el teniente Alvarez Pardo y en "caza" la de Getafe mandada por el teniente Manso de Zúñiga.

• **13-16 JULIO 1934.** Trece hidroaviones Dorner Wal al mando del comandante Franco, poniendo de manifiesto su alto grado de entrenamiento, realizan la vuelta aérea al litoral de la Península.

• **OCTUBRE 1934.** La Aviación actúa en las operaciones militares que se llevan a cabo en Asturias para reprimir el grave movimiento revolucionario.

• **NOVIEMBRE 1934.** En el avión militar en el que regresaba de Ifni el coronel Capaz, es descubierto en pleno vuelo un polizón, que al llegar al aeródromo de Cuatro Vientos es detenido.

• **22 ENERO 1935.** Por disposición publicada en el Diario Oficial del Ejército, se concede la Medalla Militar a la Primera Escuadra de Aviación "por los extraordinarios servicios prestados con motivo de las



***NOVIEMBRE 1931.*** *Bajo la dirección del teniente Haya, se celebra en Cuatro Vientos el primer curso de vuelo sin visibilidad.*

***10 JUNIO 1933.*** *A las 4.35 horas de la madrugada despega de Tablada el CASA-Breguet "Cuatro Vientos" en el que el capitán Barberán y el teniente Collar se dirigen a La Habana, el mal tiempo y la escasez de combustible les obliga a aterrizar en Camagüey a las 39.55 horas de vuelo, tras cubrir un raid de 7.895 km. sobre el Atlántico.*

1932-1935

# noticiario noticiario noticiario

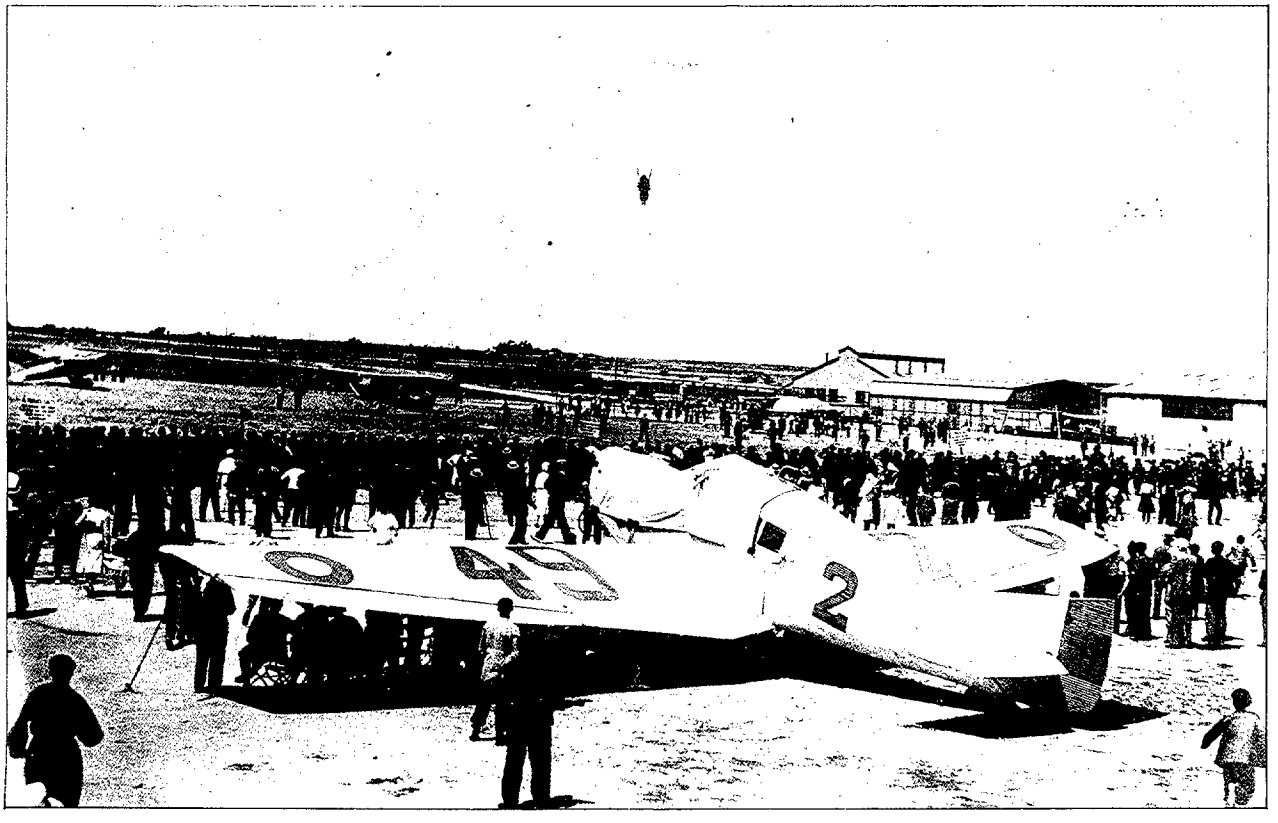
operaciones realizadas para la liberación de la provincia de Asturias, durante los sucesos ocurridos en el mes de octubre de 1934".

• **7 JUNIO 1935.** Como ejercicio de fin de curso, siete "Moth Major" de la Escuela de Vuelos y Combate, despegan de Alcalá al mando del comandante Fernández Mulero, para llevar a cabo un vuelo en formación alrededor de la Península y asistir al "meeting" de Lisboa.

• **2 JULIO 1935.** En el aeródromo de Getafe el Presidente de la República hace entrega de los trofeos correspondientes al IV Concurso de Patrullas. En la modalidad de "reconocimiento" vence la patrulla de León al mando del capitán Chamorro García; en la de "caza" vence la patrulla de Barcelona mandada por el capitán Calderón Gaztelu (Luis).

• **30 JULIO 1936.** Llegan al aeródromo de Melilla-Nador los nueve primeros Savoia S-81 de bombardeo enviados por el Gobierno italiano al bando sublevado.

• **8 OCTUBRE 1936.** Comienzan los abastecimientos aéreos con los que a lo largo de siete meses se proveería de alimentos, material sanitario y armas a los sitiados en el Santuario de Santa María de la Cabeza.



***2 JUNIO 1935.*** *Treinta mil personas y 6.000 autos acuden a Barajas para presenciar la gran Fiesta Aérea. Vuelos en formación, carreras de avionetas, paracaidistas y una excelente exhibición de acrobacias de alta escuela a cargo de los capitanes Morato e Ibarra, fueron algunos de los números que entusiasmaron a la multitud.*

• **8 JUNIO 1935.** En la base aérea de Tablada tiene lugar una solemne fiesta militar con motivo de la entrega de una bandera, donada por el Aero Club de Andalucía, a la Segunda Escuadra y la imposición por el Presidente del Gobierno de la Medalla Militar al capitán Rute Vilanova.

• **9 JUNIO 1935.** En el aeródromo de Amadora, cercano a Lisboa, se celebra un importante festival aeronáutico internacional con la participación de los ases europeos de la acrobacia aérea, entre los que el capitán García Morato tiene una muy destacada actuación. La presencia española incluye también la exhibición de sendas escuadrillas de la Escuela de Alcalá y de la Aeronáutica Naval, así como del autogiro La Cierva.

• **29 SEPTIEMBRE 1935.** Se inaugura el aeropuerto de Vitoria que recibe el nombre del malogrado comandante "José Martínez de Aragón". Enclavado en los terrenos de Zalburu dispone de un campo de aterrizaje de 1.000 × 800 metros.

• **18 JULIO 1936.** En el primer día del Alzamiento, el capitán D. Carlos Martínez Vara de Rey, protagoniza en el base aérea de Tablada la acción heroica por la cual le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

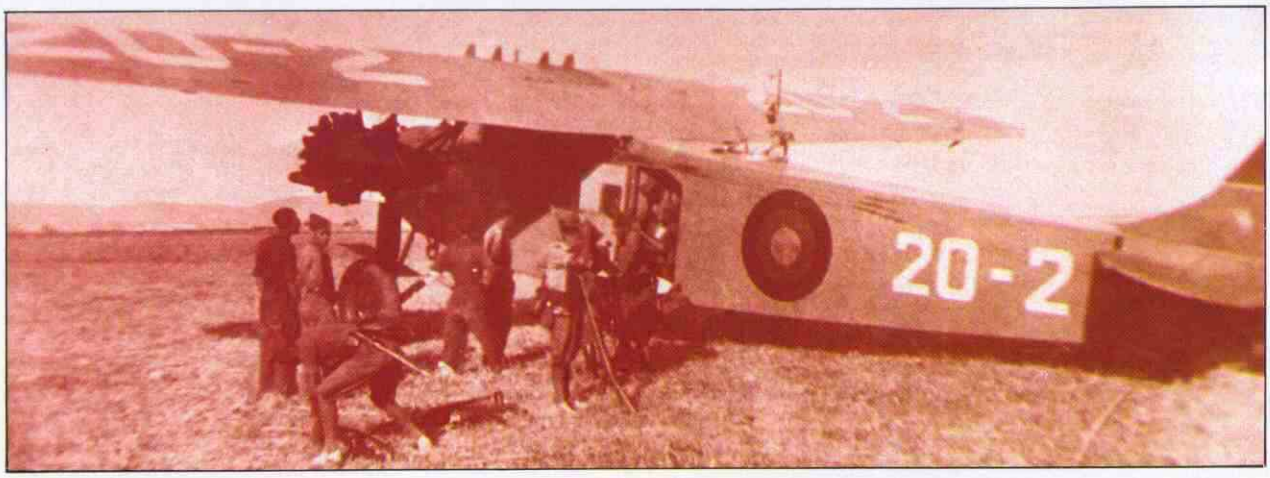
• **30 JULIO 1936.** La Junta de Defensa Nacional de Burgos nombra Jefe de los Servicios del Aire al general D. Alfredo Kindelán Duany.

• **9 DICIEMBRE 1936.** Víctima de un accidente de aviación comercial, muere en las cercanías del aeropuerto de Croydon (Inglaterra) D. Juan de la Cierva, el genial inventor del autogiro.

• **16 FEBRERO 1937.** En el transcurso de la Batalla del Jarama, cumpliendo heroicamente la misión encomendada, al frente de un Grupo de Junkers 52, pierde la vida al ser derribado por la caza el capitán D. José Calderón Gaztelu. Su valiente proceder sería recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando.

• **18 FEBRERO 1937.** Con la heroica actuación del comandante García Morato en el Jarama se logró el dominio del aire.

# noticiario noticiario noticiario




***20 JULIO 1936.*** *Con el aterrizaje en Tablada de un Fokker F-VII procedente de Tetuán que transporta veinte legionarios, se inicia el primer puente aéreo de la historia. Tres meses después habíanse trasladado por vía aérea a la península 13.962 hombres y 500 toneladas de material de guerra.*

• **MARZO 1937.** La Aviación Gubernamental con una sobresaliente actuación, clave del éxito en la Batalla de Guadalajara.

• **JULIO 1937.** La Batalla de Brunete motiva una durísima confrontación aérea, en el curso de la misma, el piloto soviético Yakushin a bordo de un "Chato" logra el primer derribo nocturno de la historia.

• **21 FEBRERO 1938.** Muere en combate aéreo en el cielo de Teruel el capitán D. Carlos de Haya González uno de los más completos aviadores que haya dado España.

• **25 ABRIL 1938.** Bajo la dirección del comandante Nobili, se inaugura la Escuela de Caza establecida inicialmente en Gallur.

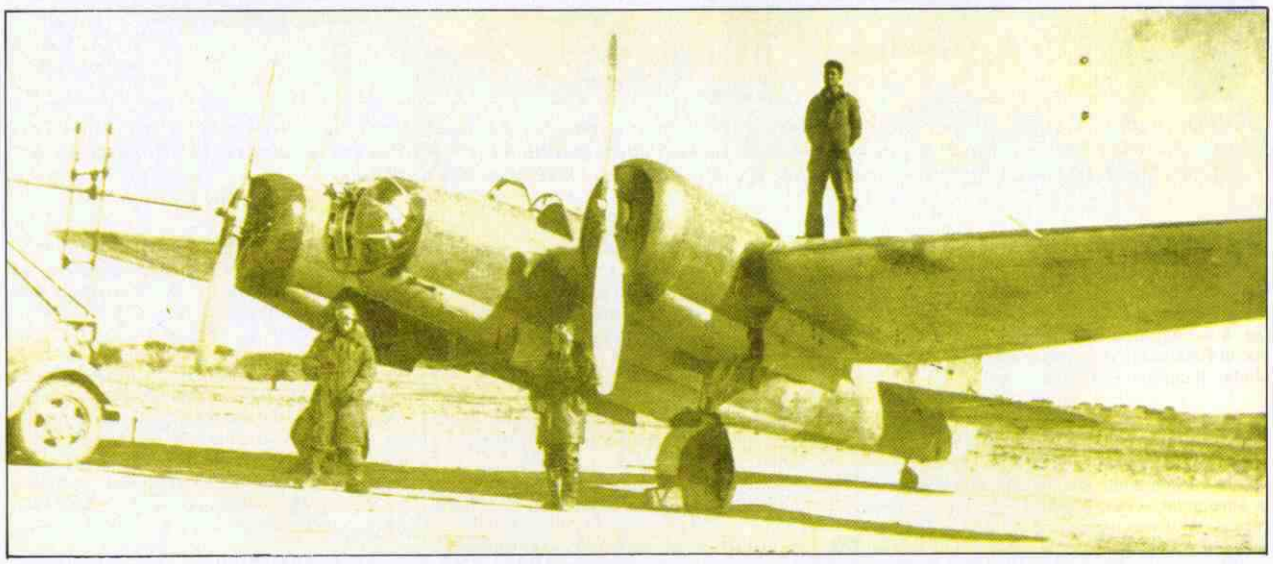
• **9 SEPTIEMBRE 1938.** El capitán D. José Mª Ubarte Ruiz de Colunga jefe de escuadrilla de "Pavos" (He-45) es alcanzado por la antiaérea enemiga resultando mortalmente herido, así y todo, demostrando su extraordinario valor, logra tomar tierra salvando a su avión y observador. Por su heroica acción le sería concedida, a título póstumo, la Cruz Laureada de San Fernando.

• **28 OCTUBRE 1938.** Muere en acción de guerra junto a su tripulación el teniente coronel D. Ramón Franco Bahamonde, al caer en el Mediterráneo el hidroavión CANT Z-506 que pilotaba.

• **23 ENERO 1939.** Con 324 servicios de guerra y 22 derribos en su haber, cae en combate el capitán Vázquez Sagastizabal a quien le sería concedida a título póstumo la Cruz Laureada de San Fernando.

• **28 MARZO 1939.** En sendos accidentes a bordo de cazas Heinkel 112 pierden la vida el teniente García de Juan y el capitán García Pardo, últimos caídos de Aviación en la guerra civil.

• **4 ABRIL 1939.** A los tres días de finalizada la guerra, en accidente de vuelo ocurrido en el campo de Griñón (Madrid) pierde la vida el comandante D. Joaquín García Morato.

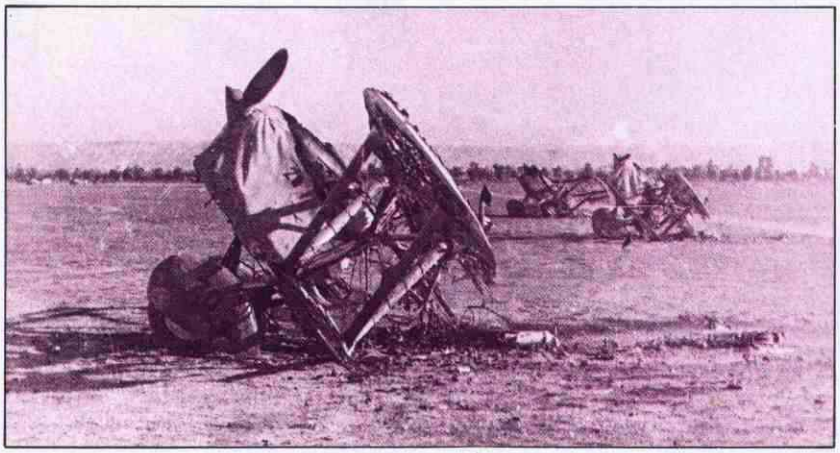


***29 OCTUBRE 1936.*** *Por primera vez entran en combate los rapidísimos bombarderos rusos Tupolev SB-2 conocidos por "Katiuskas".*

1936-1939

# noticiario noticiario noticiario

**13 NOVIEMBRE 1936.** *Catorce Fiat CR-32 nacionales y trece "Chatos" (I-15) republicanos, libran el primer gran combate sobre Madrid.*



**15 OCTUBRE 1937.** *En sorpresivo y eficaz ataque al aerodromo de Sanjurjo (Zaragoza) la Aviación Gubernamental destruye una docena de aviones.*

**18 MARZO 1938.** *En solemne acto celebrado en el aeródromo de Castejón, el general Kindelán impone al comandante D. Joaquín García Morato la Cruz Laureada de San Fernando en reconocimiento a su heroica acción del 18.2.1937 en el Jarama.*

**SEPTIEMBRE 1938.** *En reconocimiento a las heroicas acciones en las que participó se propone al teniente coronel de la Aviación Gubernamental D. Leocadio Mendiola Núñez para la concesión de la Cruz Laureada.*

1936-1938

# noticiario noticiario noticiario

***20 MAYO 1939.*** *En emotivo acto celebrado en el aeródromo de Grinón, se inaugura el monolito erigido en el lugar donde cayó García Morato y la marquesa de Valparaiso y del Mérito hace entrega al comandante Muñoz Jiménez del banderín de La Caza.*

- **12 MAYO 1939.** Cuatrocientos cuarenta y nueve aviones de la Aviación Nacional, Aviación Legionaria y Legión Condor forman en Barajas en la revista que pasa el Generalísimo Franco.

- **19 MAYO 1939.** La Aviación participa en el Desfile de la Victoria que se celebra en Madrid.

- **14 OCTUBRE 1939.** Pilotado por el alférez D. José Luis Aresti vuela en el aeródromo de Jerez el primero de los 35 cazas Polikarpov I-16 "Rata" que se construyeron en el taller Experimental del Aire.

- **24 NOVIEMBRE 1939.** Se crea la Academia de Aviación que se establecerá provisionalmente en el aeródromo de León.

- **3 MARZO 1940.** Organizada por "Educación y Descanso" en el aeródromo de Barajas se celebra una fiesta en la que centenares de trabajadores de Madrid reciben el "bautismo del aire" a bordo de aparatos militares.

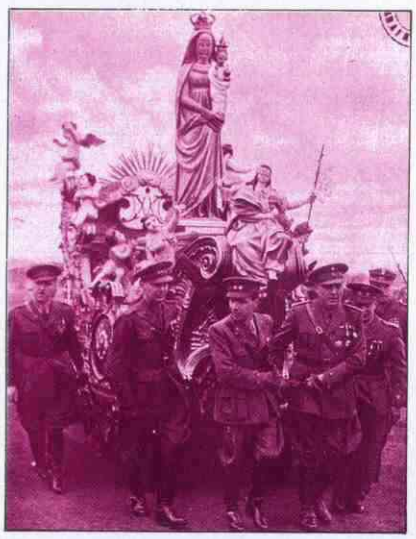
- **27 JUNIO 1940.** El general del Ejército de Tierra. D. Juan Vigón Suerodíaz es nombrado Ministro del Aire.

- **23 OCTUBRE 1940.** En acto celebrado en el aeródromo de Tablada, el coronel Jefe del EM del Aire D. Eduardo G. Gallarza impone al general D. Alfonso de Orleans y Borbón el Aguila de Oro, condecoración instituida para premiar a los pilotos militares con 30 años de antigüedad.

- **7 ABRIL 1942.** La avioneta de enseñanza INTA HM-1 diseño del ingeniero Huarte Mendicoa realiza su primer vuelo en el aeródromo de Cuatro Vientos.

***30 MAYO 1939.*** *En la Plaza de España de Sevilla, el general Queipo de Llano impone al comandante D. Carlos Martínez Vara de Rey la Cruz Laureada de San Fernando.*

***8 AGOSTO 1939.*** *Se crea el Ministerio del Aire, nombrándose titular de la cartera al general del Ejército de Tierra D. Juan Yagüe Blanco.*

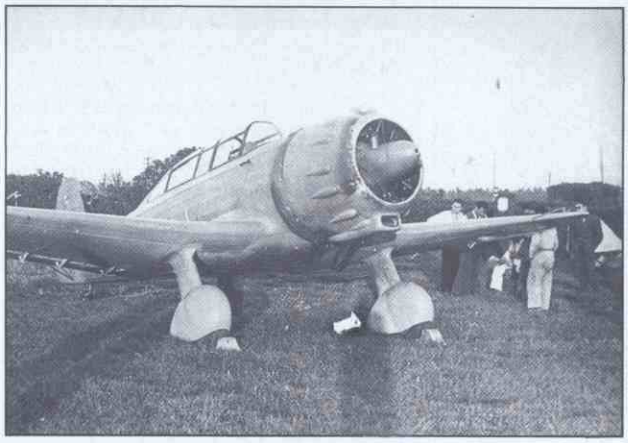


***10 DICIEMBRE 1939.*** *En el aeródromo de Getafe el Embajador de Italia hace entrega a la Aviación Española de una imagen de la Virgen de Loreto donada por los aviadores de su país.*

***2 OCTUBRE 1941.*** *Al mando del comandante Salas Larrazábal entra en combate en el frente ruso la primera Escuadrilla Expedicionaria Española a la que habrían de seguir cuatro Escuadrillas más.*

1939-1942

# noticiario noticiario noticiario



***5 ABRIL 1942.*** *Pilotado por Fernando Flores Solís, vuela por vez primera en Tablada el prototipo del avión de enseñanza superior HS-42.*

***JUNIO 1944.*** *En el aerodromo de Getafe vuela el primer Junkers Ju-52 (CASA 352 L) construido en España.*

• **12 OCTUBRE 1942.** En accidente de vuelo ocurrido en la URSS perece el comandante D. Manuel Zarauza Claver quien había sido uno de los más destacados pilotos de la caza republicana en la pasada guerra civil española.

• **ABRIL 1943.** Debido a la falta de combustible, comienza la suspensión de vuelos que se prolongará hasta diciembre del presente año.

• **19 MAYO 1943.** Procedentes de París-Villacoublay y pilotados por aviadores españoles, llegan al aeródromo de Reus los modernos aviones de caza Messerschmitt Me-109 F, adquiridos para el entrenamiento de combate en la Escuela de Caza de Morón.

• **1 DICIEMBRE 1943.** Tras realizar en Toulousse-Francazal el curso de bombardeo en picado pilotos españoles al mando del teniente coronel Lapuente, regresan a Los Llanos (Albacete) trayendo diez aviones Junkers Ju-88 que se integran en el 13 Regimiento.

• **23 MAYO 1945.** En el aerodromo de Tablada vuela el primer Heinkel He-111, H-16 de la serie de doscientos emprendida por CASA.

• **15 SEPTIEMBRE 1945.** Con la incorporación de la Primera Promoción, se inaugura la Academia General del Aire.

• **28 ENERO 1946.** Asumiendo las funciones de la Escuela de Vuelos Sin Visibilidad Navegación y Radio, se crea con base en Matacán la Escuela Superior del Vuelo.

• **8 ENERO 1948.** Un importante incendio declarado en el aerodromo de Sanjurjo en Zaragoza produce pérdidas materiales de consideración.

• **29 ABRIL 1950.** Se constituye en Barajas la junta económica con el fin de adquirir por el Ejército del Aire a particulares el mayor avión hasta entonces a su servicio, un tetramotor Junkers Ju-290 que en su día había pertenecido a Lufthansa.

• **30 OCTUBRE 1950.** Coincidiendo con la revista naval que el Generalísimo Franco pasa desde el crucero "Canarias" en las cercanías del cabo Trafalgar desfilan más de 250 aviones.

• **7 FEBRERO 1951.** En la base aérea de La Parra en Jerez se crea la Escuela de Polimotores.

***17 ABRIL 1951.*** *En los aeropuertos de Barajas y San Pablo (Sevilla) y a cargo de las F-84 "Thunderjet" de la célebre Patrulla Skyblazers, se celebra la primera exhibición de aviones norteamericanos en cielo español. En esta ocasión y a bordo del reactor T-33 que acompañaba a la Patrulla tienen ocasión de realizar sendos vuelos el coronel Salas y los tenientes coroneles Guerrero, Murcia y Galarza.*

***20 JUNIO 1952.*** *Pilotada por Javier Guibert realiza su primer vuelo la avioneta de entrenamiento AISA I-115.*

1942-1951

# noticiario noticiario noticiario

• **8 MAYO 1952.** En acto celebrado en su despacho oficial, el Ministro del Aire general G. Gallarza recibe la Medalla Aérea de manos de su hermano Joaquín, general Jefe de la Región Aérea Central.

• **10 MAYO 1952.** El capitán D. Fernando Lens Martínez se proclama campeón en el primer Concurso de Acrobacia de la postguerra celebrado en Cuatro Vientos.

• **15 JULIO 1952.** Se publica la Ley por la que se reorganiza el Arma de Aviación.

• **26 SEPTIEMBRE 1953.** En el Palacio madrileño de Santa Cruz, se firman los acuerdos con los EE.UU. que habrían de tener una trascendental importancia en la modernización del Ejército del Aire.

• **10 DICIEMBRE 1953.** Pilotado por el teniente coronel Lorenzo Vellido realiza su primer vuelo el entrenador avanzado Ha-100 "Triana". La inminente llegada de los "Texan" que la Ayuda Americana habría de aportar motivaría el abandono del proyecto.

• **5 MARZO 1954.** En la base aérea francesa de Bretigny el comandante Zorita Alonso pilotando un reactor Mystere II pasa la "barrera del sonido" siendo el primer aviador español que lo consigue.

***8 MAYO 1954.*** *El Ejército del Aire participa en el Festival Aéreo Internacional que se celebra en Cuatro Vientos. En el transcurso del mismo y cuando el capitán Aldecoa Lecanda iniciaba a bordo de una "Jungmeister" su exhibición acrobática, se estrella perdiendo la vida en el trance.*

• **24 MARZO 1954.** Llegan a la recién creada Escuela de Reactores de Talavera la Real los seis primeros reactores de enseñanza T-33.

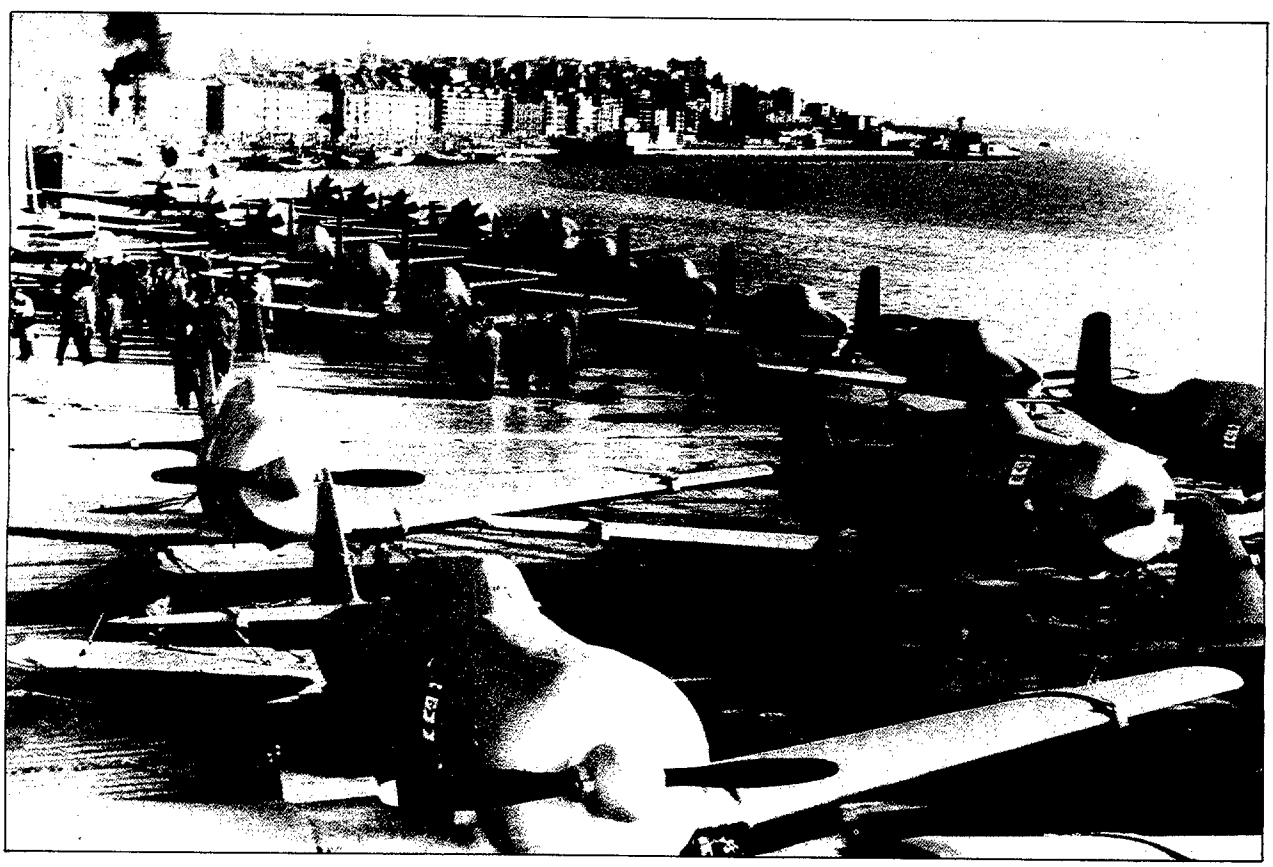
• **25 JULIO 1954.** Construida por CASA, realiza su primer vuelo en Tablada la avioneta de enlace Dornier Do-25, antecesora de la C-127 (L.9/U.9) que tan excelente resultado habría de dar.

• **OCTUBRE 1954.** Ocho trimotores del Ejército del Aire participan junto a cuatro avionetas civiles en la lucha para la extinción de la langosta que azota las Islas Canarias.

• **31 DICIEMBRE 1954.** Con el capitán De Juan Valiente a los mandos realiza su primer vuelo el Hispano Aviación HA-1.109 definitiva versión española del caza de origen alemán Messerschmitt Me-109.

• **17 JUNIO 1955.** Por Decreto de la Presidencia del Gobierno, se crea el Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR).

• **28 SEPTIEMBRE 1955.** Con Ernesto Nieuhausen a los mandos, realiza su primer vuelo en Getafe el bimotor de transporte CASA 207 "Azor".



***6 AGOSTO 1954.*** *A bordo del USS "Tripoli" llegan al puerto de Santander los primeros aviones de enseñanza avanzada T-6 "Texan", que con cargo a la Ayuda Americana se incorporarán más tarde a la Escuela Básica de Matacán.*

1952-1955

# noticiario noticiario noticiario

***30 JUNIO 1955.*** *De acuerdo con el convenio de Ayuda Militar firmado con los EE.UU., llegan a la base aérea de Getafe los primeros cazas de reacción F-86F "Sabre".*

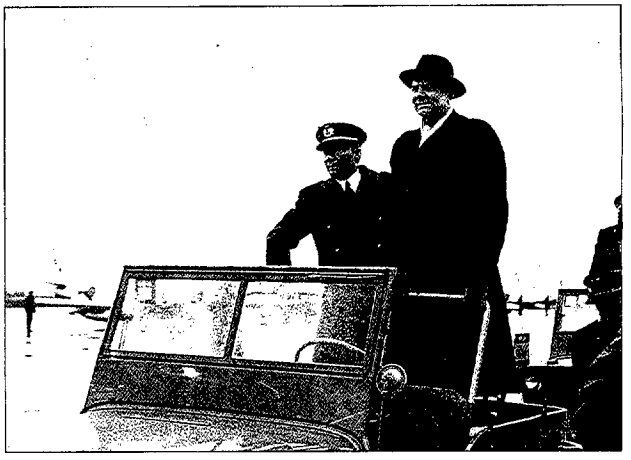
• **13 ABRIL 1956.** Por Decreto de la Presidencia del Gobierno, se crea el Mando de la Defensa Aérea.

• **3 OCTUBRE 1956.** Se inaugura oficialmente la base aérea de utilización conjunta, aneja a la naval de Rota (Cádiz).

• **26 OCTUBRE 1957.** El tiroteo en Squia del Jámara a un "Junkers" en misión de reconocimiento y el ataque posterior a las guarniciones de Ifni y puestos del interior motiva el inicio de las operaciones militares en aquel territorio.

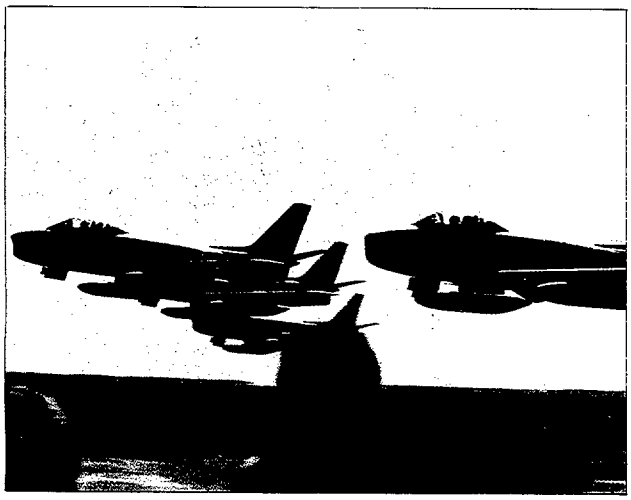
• **10 ABRIL 1958.** Sobre la tierra andaluza y a bordo de un F-100 "Super Sabre" pilotado por el "as" norteamericano teniente coronel Yeager, el veterano piloto S.A.R. el Infante Don Alfonso de Orleans, pasa la "barrera del sonido".

***16 AGOSTO 1955.*** *En el aeropuerto sevillano de San Pablo y pilotado por el comandante De Juan Valiente, realiza su vuelo de prueba el entrenador HA-200 "Saeta", primer reactor construido en España.*



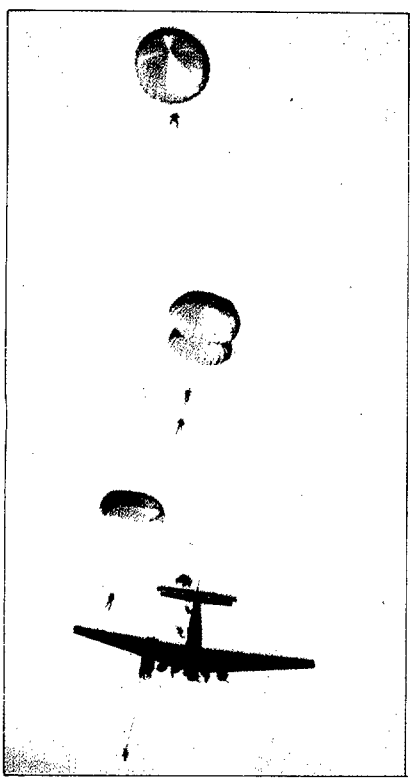
***23 FEBRERO 1956.*** *En la base aérea de Manises, el Embajador USA entrega simbólicamente al Ministro del Aire la primera unidad de reactores denominada Ala de Caza nº 1.*

# noticiario noticiario noticiario



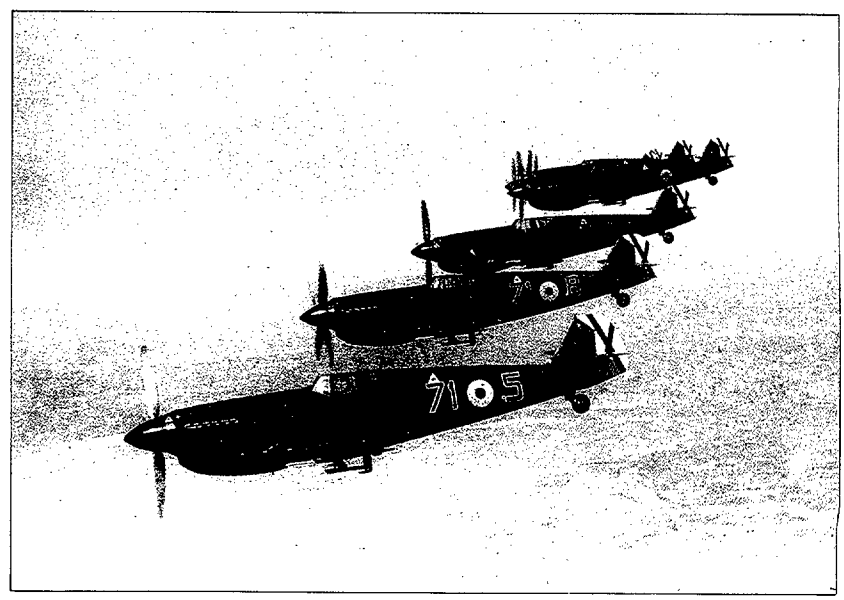
***24 JUNIO 1956.*** *La joven Patrulla Acrobática del Ala de Caza nº 1 al mando del teniente coronel Hevia, realiza en el aeropuerto italiano de Fiumiccino la primera exhibición llevada a cabo en el extranjero.*

***25 FEBRERO 1957.*** *Por Decreto aparecido en el BOE se nombra Ministro del Aire al teniente general D. José Rodríguez y Díaz de Lecea.*



***29 NOVIEMBRE 1957.*** *Con el apoyo de cinco Heinkel 111 que bombardean y atacan con sus armas al enemigo en Tiliulin, desde cinco "Junkers" se realiza con absoluto éxito el primer lanzamiento en guerra de fuerzas paracaidistas españolas.*

- **3 MAYO 1959.** Ochenta "Sabres" de todas las Alas de Caza y de la Escuela de Reactores formados en columna de cuñas participan en el desfile militar celebrado en Madrid. Su despegue en formación de la base aérea de Torrejón despierta auténtica admiración.
- **MAYO 1959.** Llegan a Getafe los primeros Douglas DC-4, cuya entrada en servicio con la nomenclatura T.4, potenciaría sensiblemente la aviación de transporte.
- **25 NOVIEMBRE 1959.** El Jefe del Estado presencia en el Polígono de Campamento (Carabanchel) el Ejercicio "Milano" que organizado por el Ejército del Aire tienen por objeto demostrar la potencia de fuego y precisión de los aviones de combate.
- **10 DICIEMBRE 1959.** Por Decreto de la fecha, se promueve al empleo de teniente del Arma de Aviación (SV) a S.A.R. el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón.

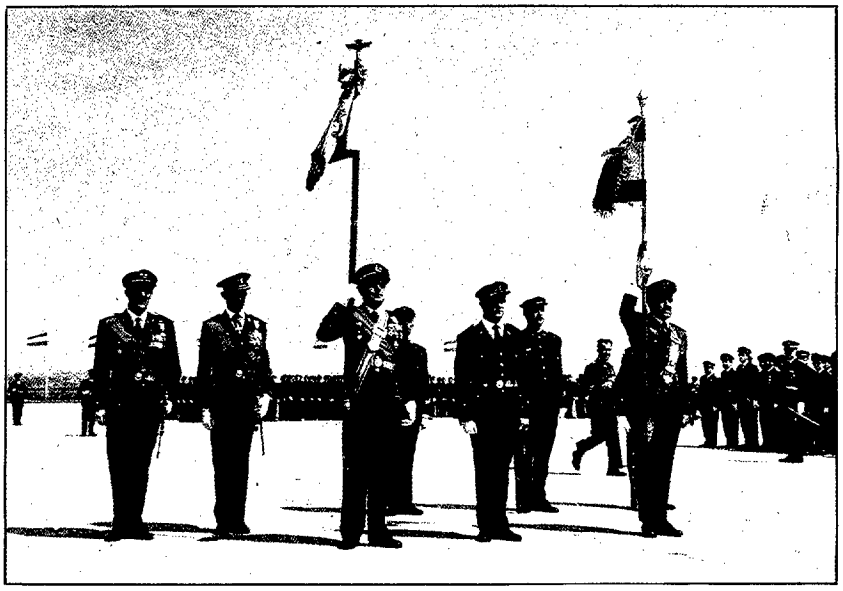



***30 ENERO 1958.*** *Para intervenir en las acciones de guerra, provistos de tanques supletorios, parten para Ifni los "C-4K Buchones" del 71 Escuadrón con base en El Copero.*

1956-1959

# noticiario noticiario noticiario

***15 SEPTIEMBRE 1958.*** *Para completar su formación militar iniciada en las Academias de Zaragoza y Marín, ingresa en la Academia General del Aire, S.A. el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón.*



***4 ABRIL 1959.*** *Con motivo del XX Aniversario de la muerte del "as" García Morato, los supervivientes de la legendaria Escuadra que recibió su nombre, hacen entrega en la base aéra de Manises del estandarte, trofeos de guerra y tradición de aquella al Ala de Caza nº 1.*

***5-10 JUNIO 1962.*** *Setenta y cuatro avionetas —entre ellas numerosas militares— participan en la Vuelta Aérea a España organizada por el RACE en la que se proclama campeona la tripulación del Ala de Caza nº 1 formada por el capitán Chamorro Chapinal y el teniente G. Gallarza Morales.*

1958-1962

# noticiario noticiario noticiario

***24 ABRIL 1963.*** *Con la participación de 55 aviones se celebra en el Polígono de Tiro de Las Bardenas la "Operación Cetrería".*



• **MARZO 1960.** Con motivo de la catástrofe de Agadir, aviones del Ala nº 35 establecen un puente aéreo a Marruecos coadyuvando en el salvamento de personas y transportando socorros.

• **16 MARZO 1961.** En el aerodromo de Cuatro Vientos se inaugura la Escuela de Helicópteros.

• **28 JUNIO 1961.** Tras realizar un viaje a Italia de cerca de 5.000 Km., toman tierra en su base de Matacán los cuatro T-6 de la Escuela Básica, que al mando del teniente coronel Aparicio habían devuelto la visita que en su día les hicieran los aviadores de la Escuela de Lecce.

• **11 JULIO 1962.** El teniente general D. José Lacalle Larraga es nombrado Ministro del Aire.

• **21 DE MAYO 1963.** La Escuela Básica de Pilotos alcanza las 100.000 horas de vuelo, con tan fausto motivo, la ciudad de Salamanca le concede la Medalla de Oro en la Ciudad.

• **24 SEPTIEMBRE 1965.** Con la asistencia del Ministro, altos jefes del Ejército del Aire y representantes de los medios informativos, se celebra el ejercicio "Red Eye" de defensa aérea en el que participan más de cien aviones.

• **5-18 MAYO 1967.** Tres Grumman AN.1 del 206 Escuadrón de Lucha Antisubmarina, participan en la exploración —unas 135.000 millas cuadradas— del Golfo de Vizcaya en busca de residuos de petróleo procedentes del buque tanque "Torrey Canyon" naufragado en aquella aguas.

• **10 DICIEMBRE 1967.** Coincidiendo con la festividad de Nª Sª de Loreto, se estrena el Himno del Ejército del Aire, con letra original de D. José Mª Pemán y música del maestro Dorado Janeiro.

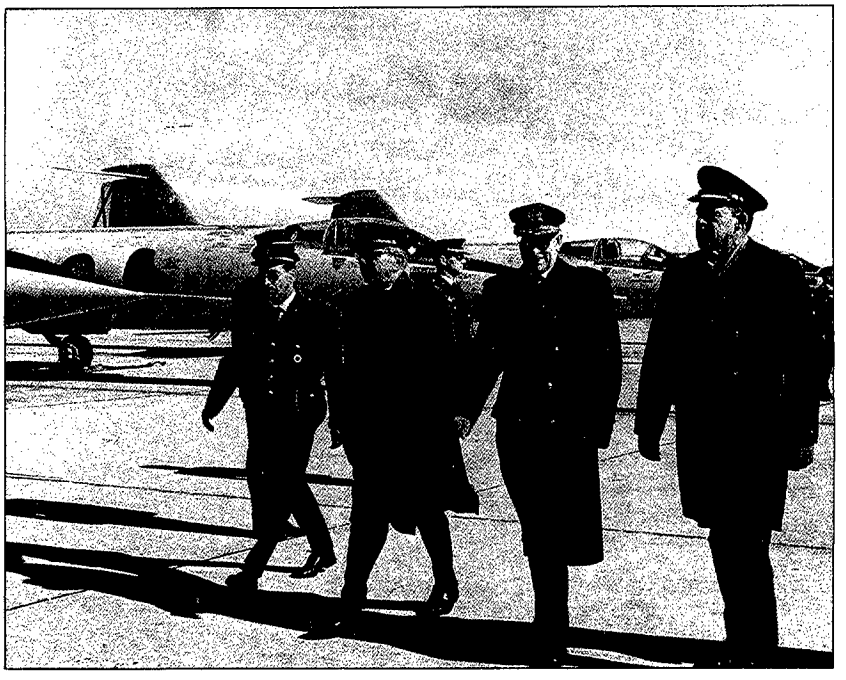
• **3 ENERO 1968.** El Ministro del Aire preside en la B.A. de Los Llanos el acto de bendición del primer DHC-4 "Caribou" de los doce que constituirán el 372 Escuadrón del Ala nº 37. Seguidamente en compañía del piloto de la firma constructora y otras autoridades ralizó un vuelo.

• **22 MAYO 1968.** Cuarenta y dos años después de su admirable raid, el "Plus Ultra", que cuidadosamente embalado regresó a España desde el museo de Luján (R. Argentina) se exhibe, para asombro de cuantos lo contemplan, en el Pabellón Argentino de la Feria de Campo que se celebra en Madrid.

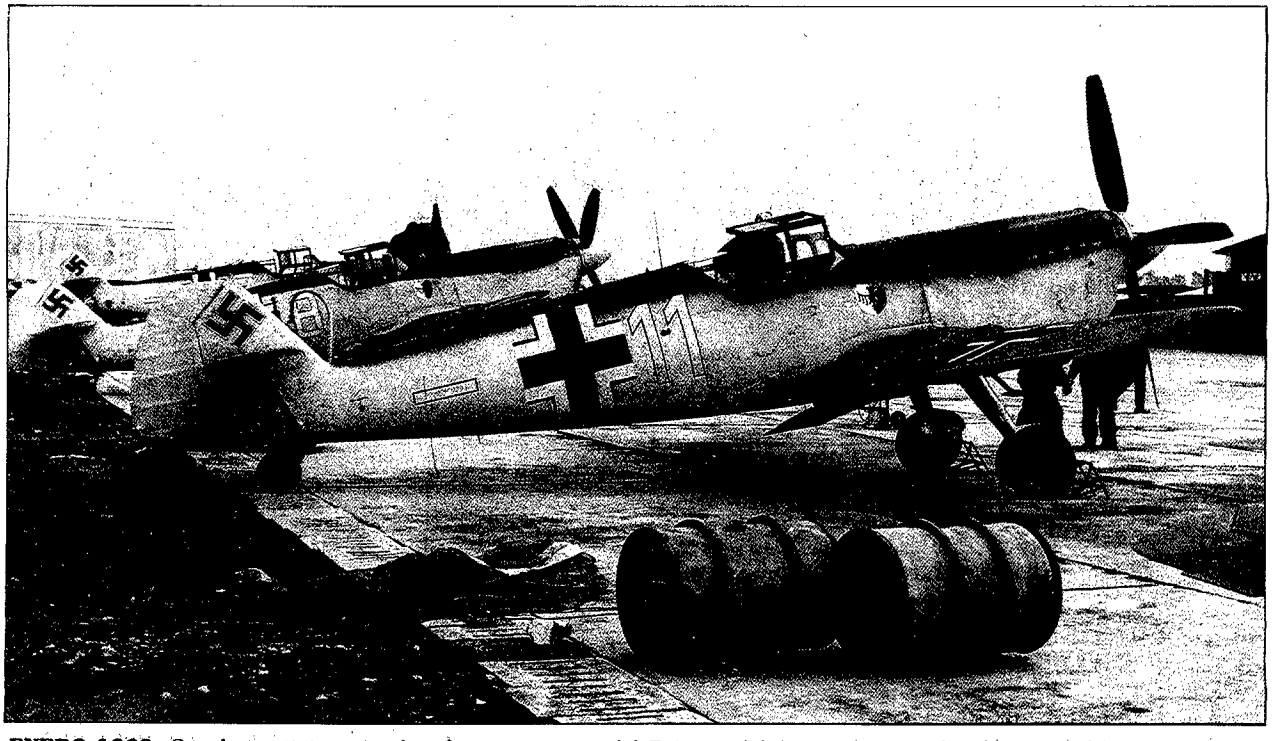
• **12 JULIO 1969.** S.A.R. el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón, obtiene en la Escuela de Cuatro Vientos el título de piloto de helicóptero.

# noticiario noticiario noticiario

***1-13 SEPTIEMBRE 1964.*** *En el III Campeonato Mundial de Vuelo Acrobático celebrado en Bilbao, el capitán D. Tomás Castaño de Meneses, se proclama campeón, obteniendo el equipo español dirigido por el teniente coronel Aresti e integrado por los capitanes Castaño, Quintana, Ugarte y el teniente Negrón el segundo puesto en la clasificación por equipos.*



***7 MARZO 1965.*** *El general Jefe de la Misión Norteamericana en España se hace entrega simbólica al general Jefe del Mando de la Defensa Aérea, de los siete primeros F-104 "Starfighter" doblemente supersónicos.*



**ENERO 1968.** *Con la participación de pilotos y aviones del Ejército del Aire comienza el rodaje en Tablada, más tarde continuado en Gran Bretaña, de la película "La Batalla de Inglaterra".*

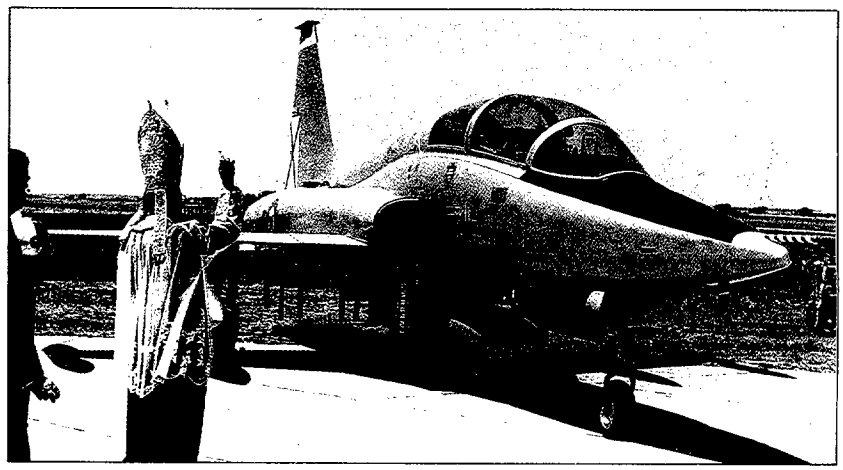
# noticiario noticiario noticiario

• **30 OCTUBRE 1969.** El general D. Julio Salvador y Díaz Benjumea, toma posesión de su cargo de Ministro del Aire.

• **25 ABRIL 1970.** Pilotado por el comandante Santa Cruz Barceló realiza su primer vuelo el avión táctico HA-220 "Super Saeta".

• **1970.** Reconociendo su brillante historial como piloto acrobático y sus trabajos sobre aerocriptografía, la Federación Aeronáutica Internacional concede a D. José Luis Aresti la Medalla de Oro de la institución, siendo junto a La Cierva los únicos españoles que la poseen.

• **4 FEBRERO 1971.** En el aeropuerto de Barajas, los Príncipes de España presiden la ceremonia de bendición de los primeros aviones de lucha contra incendios Canadair CL-215. El Infante Don Felipe como padrino de los mismos, rocía por medio de un extintor relleno de vino español los dos aparatos.

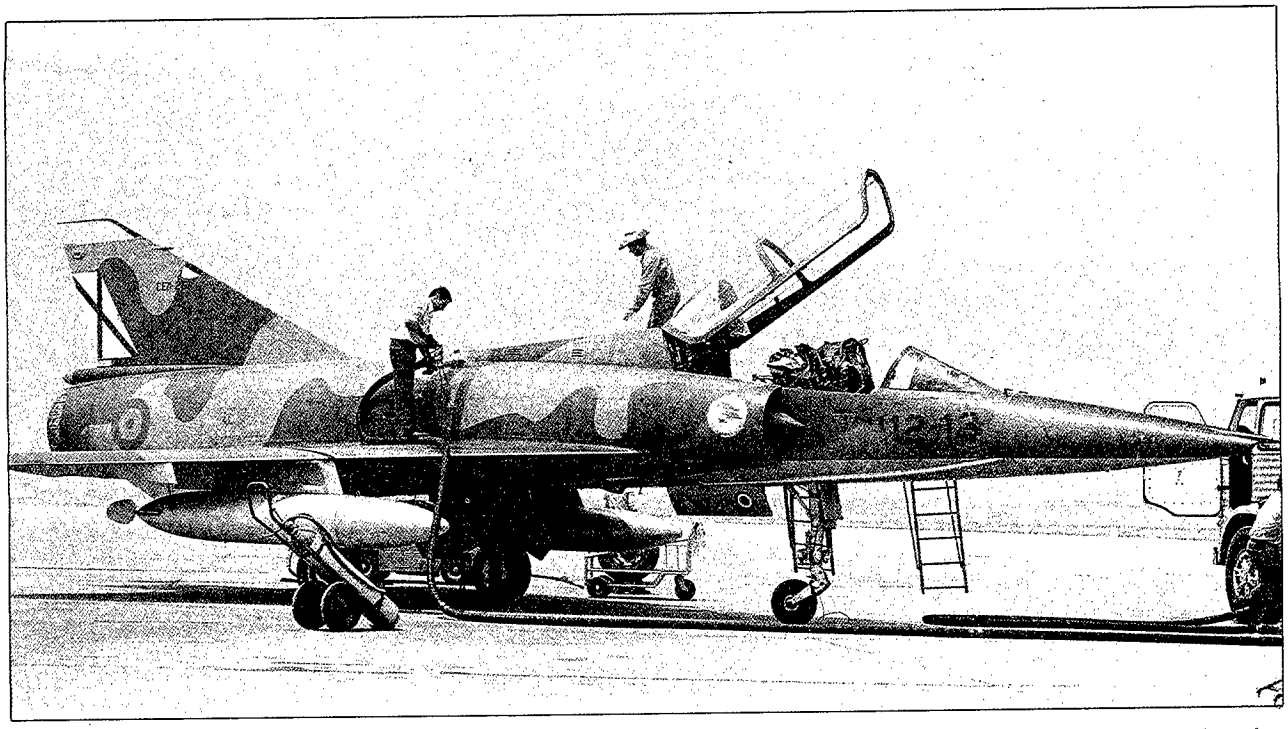


***19 JUNIO 1969.*** *En la factoría de Getafe el Ministro del Aire preside el acto de entrega de los primeros diez Northrop F-5 de la serie de setenta que construye CASA para el Ejército del Aire.*

***3 NOVIEMBRE 1969.*** *Con diversos actos se celebra en la Escuela de Reactores de Talavera la Real la consecución de las 100.000 horas de vuelo.*

1969-1971

# noticiario noticiario noticiario



***13 JUNIO 1970.*** *Llegan a la B.A. de Manises los primeros Mirage III cuya compra había despertado en los medios de comunicación un inusitado interés.*

• **26 MARZO 1971.** Con el piloto Nieuhausen a los mandos realiza su primer vuelo el Getafe el bimotor de transporte CASA 212 "Aviocar".

• **29 JUNIO 1972.** Con motivo de su traslado a San Javier, en Matacán se celebra el acto de despedida de la Escuela Básica de Pilotos, en la cual, desde septiembre de 1954 en que se inició el primer curso, realizaron su formación 2.300 alumnos.

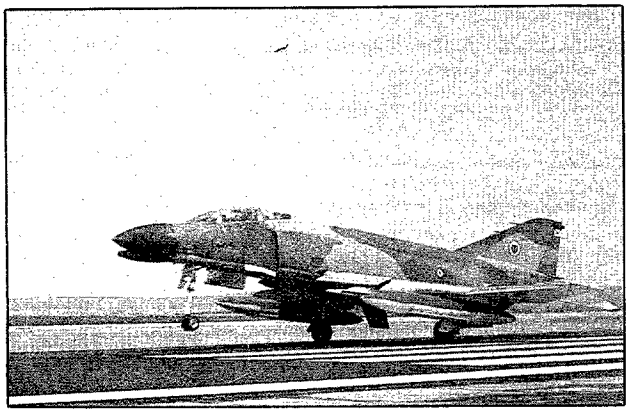
• **14 JULIO 1972.** Por primera vez en España, sobre el mar de Alborán se realizan prácticas de reabastecimiento en vuelo; dos aviones C.12 "Phantom" y un cisterna TK.1 llevan a cabo enganches "secos" y "húmedos".

• **7 DICIEMBRE 1972.** Tras realizar una misión GCI, a las 09,30 horas toma tierra en la base aérea de Zaragoza el C.5 "Amigo-05" pilotado por el alférez Anguera, siendo el último vuelo realizado con material "Sabre" en España.

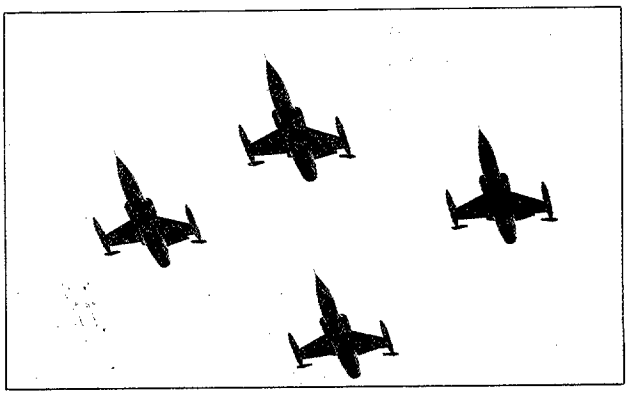
• **26 JULIO 1973.** Se incorporan al Ala nº 22 con base en Jerez los primeros Lockheed P-3A "Deltic Orion" de lucha antisubmarina.

• **3 ENERO 1974.** El teniente general D. Mariano Cuadra Medina es nombrado Ministro del Aire.

• **14 MAYO 1974.** En la B.A. de Getafe y con motivo de su entrada oficial en servicio, se celebra la presentación oficial de los aviones Lockheed C-130 "Hércules" que equipan el 301 Escuadrón (Zaragoza).



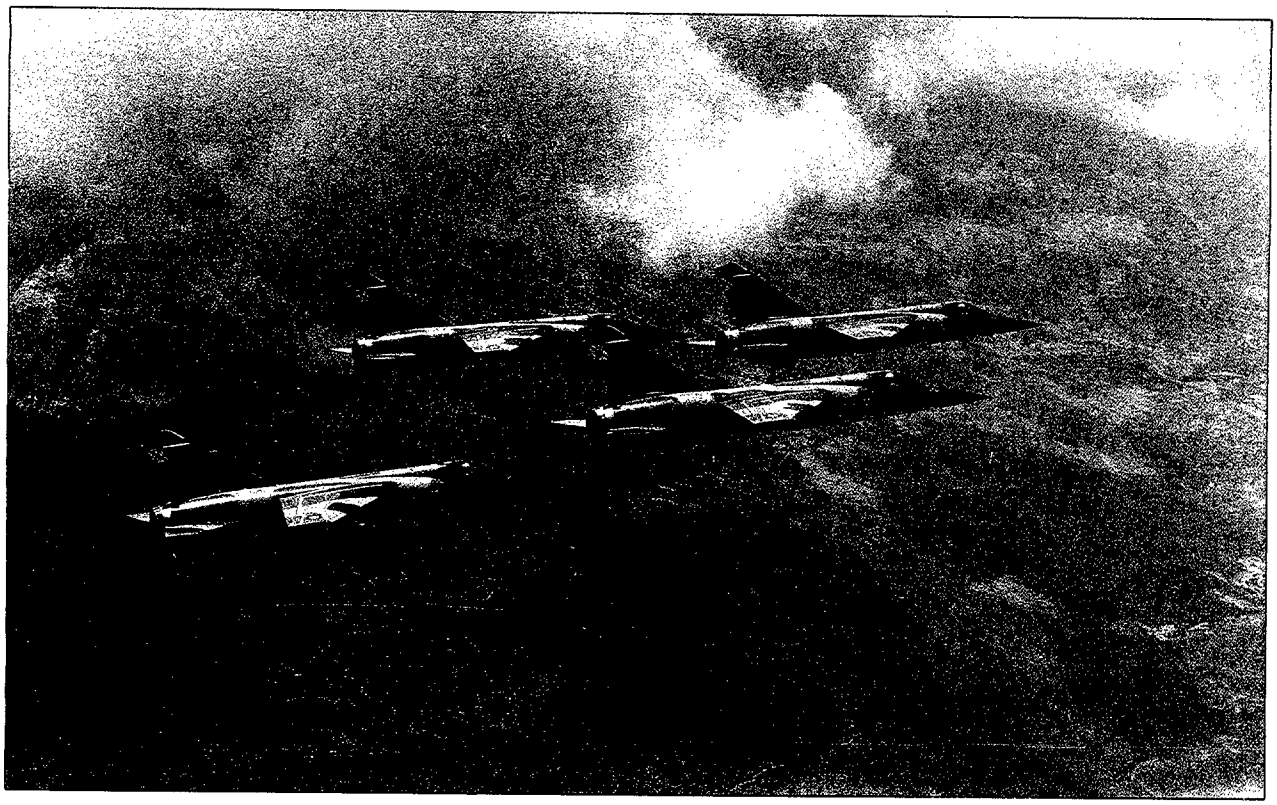
***14 JUNIO 1971.*** *Se incorpora al 121 Escuadrón con base en Torrejón, el primero de los treinta y seis F-4C "Phantom" que equiparan al Ala nº 12.*



***17 MAYO 1972.*** *Diez días después de su último vuelo conjunto, en el desfile militar celebrado en Madrid, se disuelve el 104 Escuadrón que bate un record mundial de seguridad con los "Starfighter" que lo equipaban.*

1970-1974

# noticiario noticiario noticiario



***18 JUNIO 1975.*** *Llegan a la B.A. de Los Llanos, los primeros Mirage F-1 de los quince inicialmente pedidos con los que se dotará al Ala nº 14.*

***6 AGOSTO 1975.*** *En su residencia de Sanlúcar de Barrameda a la edad de ochenta y ocho años fallece S.A.R. el Infante Don Alfonso de Orleans y Borbón, teniente general retirado del Ejército del Aire y uno de sus primeros aviadores.*

• **11 JULIO 1975.** Cuando una información de cuatro "Saetas" de la Academia General del Aire se entrenaba con vistas al desfile a celebrarse con motivo de la entrega de despachos, el "efecto espejo" provoca su caída al mar Menor y la muerte de todos sus tripulantes.

• **15 DICIEMBRE 1975.** El teniente general D. Carlos Franco Iribarnegaray toma posesión de su cargo de Ministro del Aire.

• **12 ENERO 1976.** Con la participación de todas las Alas de transporte concluye la "Operación Golondrina" que iniciada la primera quincena de noviembre había tenido por objeto la evacuación del Sahara con un total superior a las cinco mil personas y a las cuatro mil toneladas de carga y material.

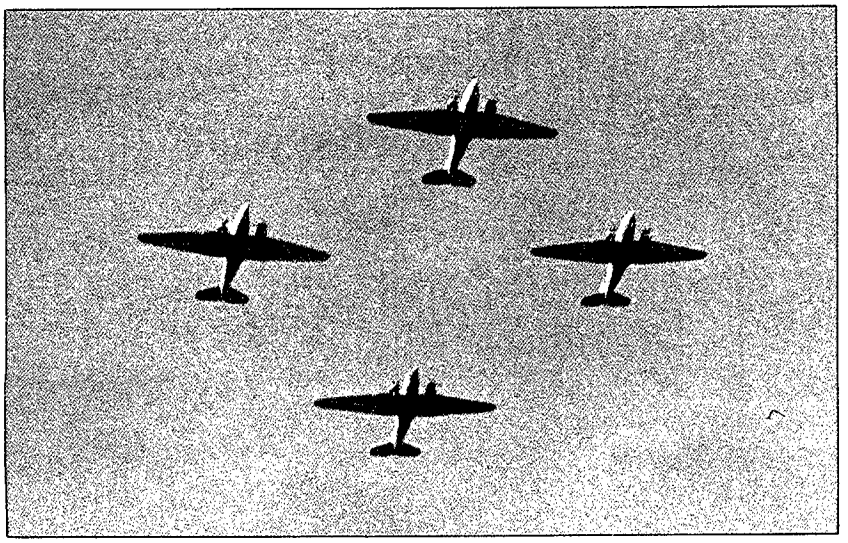
• **5 MARZO 1976.** Después de treinta años de servicio en San Javier donde totalizaron más de 175.000 horas de vuelo, las últimas Bücker 131 que aún permanecían en la Academia General del Aire, son trasladadas al Centro de Selección ubicado en el aeródromo de Armilla.

• **13-21 MAYO 1976.** Aviones del Ala nº 35 participan en la "Operación Galoponte" montada al objeto de transportar a La Coruña y Santiago de Compostela espumantes y detergentes para combatir la "marea negra" producida por el petrolero "Urquiola".

1975-1976

# noticiario noticiario noticiario

***16 MAYO 1977.*** *En el Polígono de Las Bardenas y bajo la presidencia de S.M. el Rey, se celebra el Ejercicio "Primavera", la más importante demostración realizada hasta la fecha de la potencia y eficacia del Ejército del Aire. Posteriormente en la B.A. de Zaragoza, el Rey tras recorrer la exposición de los aviones y armamento empleados en el ejercicio, inaugura el monumento dedicado al "Sabre".*



***3 FEBRERO 1978.*** *Después de más de treinta años de servicio, bien como transporte o escuela de polimotores, los DC-3 que aún servían en la Escuela de Matacán cumplen su último vuelo a la Maestranza de Madrid.*

- **27 JUNIO 1977.** S.M. el Rey Don Juan Carlos asiste en Getafe al primer vuelo oficial del reactor de entrenamiento CASA C-101 "Aviojet" pilotado por el coronel De la Cruz Jiménez.

- **30 SEPTIEMBRE 1978.** El teniente general D. Emiliano José Alfaro Arregui es nombrado Jefe del Estado Mayor del Aire.

- **16 MARZO 1979.** SS.MM. los Reyes presiden en la B.A. de Talavera la Real los actos que con motivo de cumplirse las Bodas de Plata de la Escuela de Reactores, en ella se celebran.

- **13 JUNIO 1979.** Con la salida de su base de Zaragoza de un T.10 "Hércules", comienza la Misión "Nicaragua-79" en la que dos T.10 del Ala nº 31 llevan a cabo la evacuación de españoles y personas de otras nacionalidades, así como el transporte de material de la Cruz Roja, debido al peligro de guerra civil que vive el país.

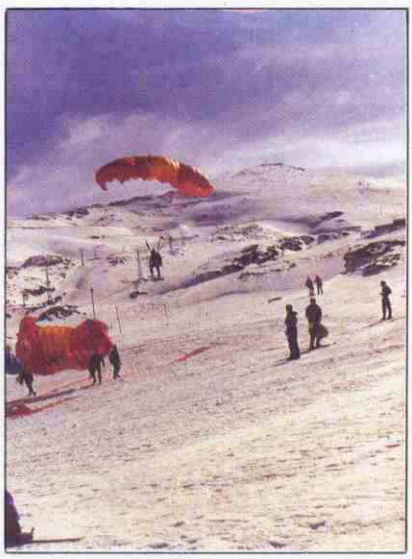
***5 JUNIO 1978.*** *En la B.A. de Torrejón y en solemne acto presidido por SS.MM. los Reyes, la Reina Doña Sofía hace entrega al Ala nº 12 del estandarte donado por el Ayuntamiento de la localidad.*

1976-1979

# noticiario noticiario noticiario

***19 ENERO 1980.*** *Son trasladados a España los restos mortales del que fuese Rey de los españoles, S.M. Don Alfonso XIII y el Ejército del Aire tiene una importante participación en los actos. Un helicóptero de la Armada trasladó los restos a la Base Aérea de San Javier.*

*Allí fue recibido por SAR. el Conde de Barcelona, acompañado por el Jefe de Estado Mayor de la Armada y el Coronel Director de la Academia General del Aire, don Federico Michavila. El féretro fue embarcado en un avión C-130 y trasladado a Madrid, acompañado por el Conde de Barcelona y su séquito, a bordo de un avión Mystere. Durante el viaje, una formación de aviones F.1 del Ala 14 dieron escolta al regio avión. Desde Getafe y tras la recepción oficial, un helicóptero "Chinook" del Ejército de Tierra se encargó de realizar el traslado hasta el Monasterio del Escorial.*



***14 FEBRERO 1980.*** *La Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas realiza en Sierra Nevada un lanzamiento desde un avión T-12B del 721 Escuadrón para comprobar si la menor densidad del aire afectaba a la velocidad de descenso. El ejercicio se efectuó en la zona denominada "Borreguiles" y a 3.700 mts. de altitud (1.000 sobre la zona). Las pruebas constituyeron un éxito y el ejercicio resultó espectacular.*

***17 MARZO 1980.*** *Tiene lugar en Getafe, en las factorías de Construcciones Aeronáuticas, el acto de entrega al Ejército del Aire de cuatro aviones C-101 de serie. Junto con el Jefe de Estado Mayor del Aire, Teniente General Emiliano Alfaro Arregui, se encontraban los ministros de Defensa e Industria, señores Sahagún y Bustelo. El primer vuelo del C-101 se había efectuado en junio de 1977.*

1980-1980

# noticiario noticiario noticiario

• **7 JUNIO 1980.** En un solemne acto se hace **entrega al Cuartel General del Aire de su Enseña,** concedida por Orden del ministerio de Defensa del 18 de junio de 1979. El general Juan de Cara Vilar, Jefe de la Agrupación del Cuartel General del a Aire, recibió la Bandera de manos de la Madrina, señora Lourdes García-Alfonso esposa del teniente general Alfaro, Jefe del Estado Mayor del Aire.

• **12 ENERO 1981.** Con los actos de inauguración del LX Curso de Pilotos de Helicópteros, así como del XVI de Vuelo Instrumental, **inicia su nueva etapa en la Base Aérea de Granada la Escuela de Helicópteros,** encuadrada ya con todas sus instalaciones, en el Ala de Enseñanza nº 78.

• **23 JULIO 1982.** En una rueda de prensa celebrada en el Palacio de la Moncloa, el ministro de Defensa, Sr. Oliart, informa a los medios de comunicción de la **decisión adoptada por el Gobierno respecto al Programa FACA, de elegir el avión F.18 A** de McDonnell Douglas.

• **2 DICIEMBRE 1982.** Tienen lugar en la Academia General del Aire las **primeras sueltas de alumnos en el avión C.101,** que iniciaba así su tarea como avión de enseñanza de vuelo avanzada.

• **10 FEBRERO 1983.** Dentro del Plan de Instrucción de la Escuadrilla de Zapadores Paracaidistas se **inicia el Ejercicio "ELD-1/83", de lanzamientos paracaidistas sobre la nieve.**

La altura de la zona era de 11.800 pies y estaba situada prácticamente en la cima del Pico Valeta.

***27 ABRIL 1980.*** *La Academia General del Aire recibe de manos de SM. la Reina, una nueva Bandera, concedida por OM. de junio de 1979 y donada por el Ejército del Aire. Presidió el acto SM. el Rey Don Juan Carlos, acompañado por el Príncipe de Asturias y las Infantas. Asistió el Jefe de Estado Mayor del Aire teniente general Emiliano Alfaro Arregui y recibió la Bandera de manos de la Reina el Director de la Academia, coronel Federico Michavila Pallarés.*

***25 MAYO 1980.*** *Coincidiendo con la Semana de las Fuerzas Armadas se celebra con gran éxito una Jornada de Puertas Abiertas en la Base Aérea de Manises. Para la exhibición estática se habían concentrado en las zonas de aparcamiento de la Base ejemplares de los principales tipos de aviones en servicio. Participaron en la exhibición en vuelo formaciones de aviones Mirage III del Ala 11, Phantom del Ala 12, Mirage F.1 del Ala 14, A.9 del Ala 21 y C-101 "Aviojet".*

1980-1982

# noticiario noticiario noticiario

***JUNIO 1980.*** *Las auxiliares de vuelo del Ejército del Aire, que prestan servicio en el 401 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, estrenan un nuevo uniforme de verano que es el que lucen las bellas azafatas de la fotografía.*

***31 OCTUBRE 1982.*** *SS. el Papa Juan Pablo II emprende su visita pastoral de diez días a España. Formaciones de aviones españoles Mirage III, primero, y luego de F.1, escoltan al avión de Alitalia desde su entrada en el espacio aéreo español. Para los desplazamientos del Papa por la geografía española el Ejército del Aire puso a su disposición un helicóptero Puma del 402 Escuadrón y un avión DC.8 del 401 Escuadrón. En la fotografía, el Teniente Coronel Nieto hace entrega a Su Santidad de una imagen de la Virgen de Loreto.*

***14 JUNIO 1983.*** *Se inauguran los actos organizados por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáuticas en conmemoración del cincuenta aniversario del vuelo que efectuaron el Capitán Barberán y el Teniente Collar, desde el aeródromo de Tablada a Camagüey (Cuba), a bordo del avión Breguet Superbidón "Cuatro Vientos".*

*A estos actos asistieron como invitados de honor un selecto grupo de personajes supervivientes de aquella época heroica de la Aviación española, quienes presenciaron en el histórico aeródromo de Cuatro Vientos diversas exhibiciones aeronáuticas.*

1980-1983

# noticiario noticiario noticiario

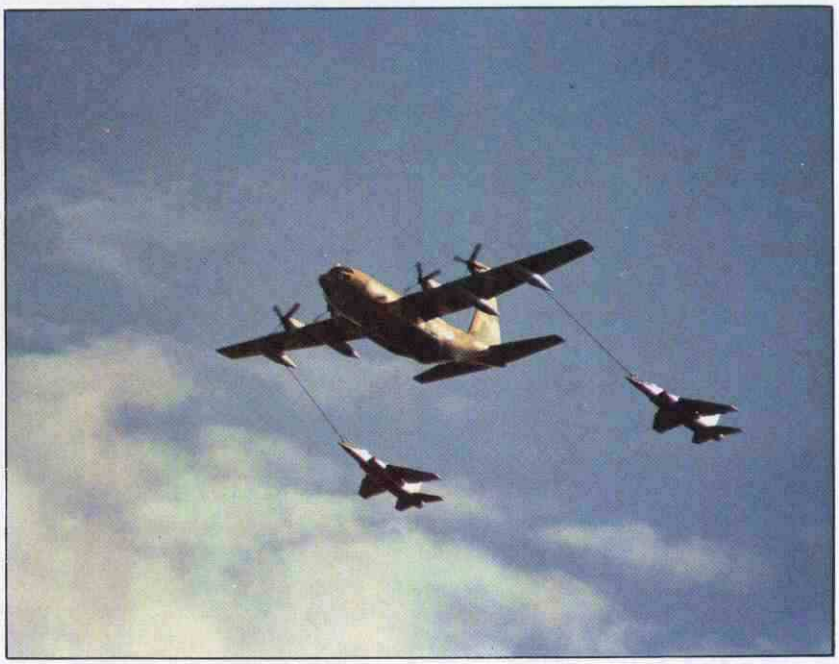
• **22 FEBRERO 1984.** El comandante Sanz de Julián y el capitán Del Moral alcanzan la cifra de las **50.000 horas realizadas por el Ala núm. 12 con avión F-4C "Phantom".**

• **23 MARZO 1984.** En el aeródromo de **Cuatro Vientos** y en las instalaciones del 803 Escuadrón, se recibe el **último helicóptero "Super-Puma" HD-21** de los doce adquiridos para el Servicio de Búsqueda y Salvamento.

• **6 AGOSTO 1984.** El **equipo del Ejército del Aire español se proclama campeón del mundo** en el XXIX Campeonato Internacional de **Pentathlon Aeronáutico**, celebrado en Srydstrup (Dinamarca). Los capitanes Plaza y Luengo obtuvieron la medalla de plata y bronce, respectivamente, en las pruebas individuales.

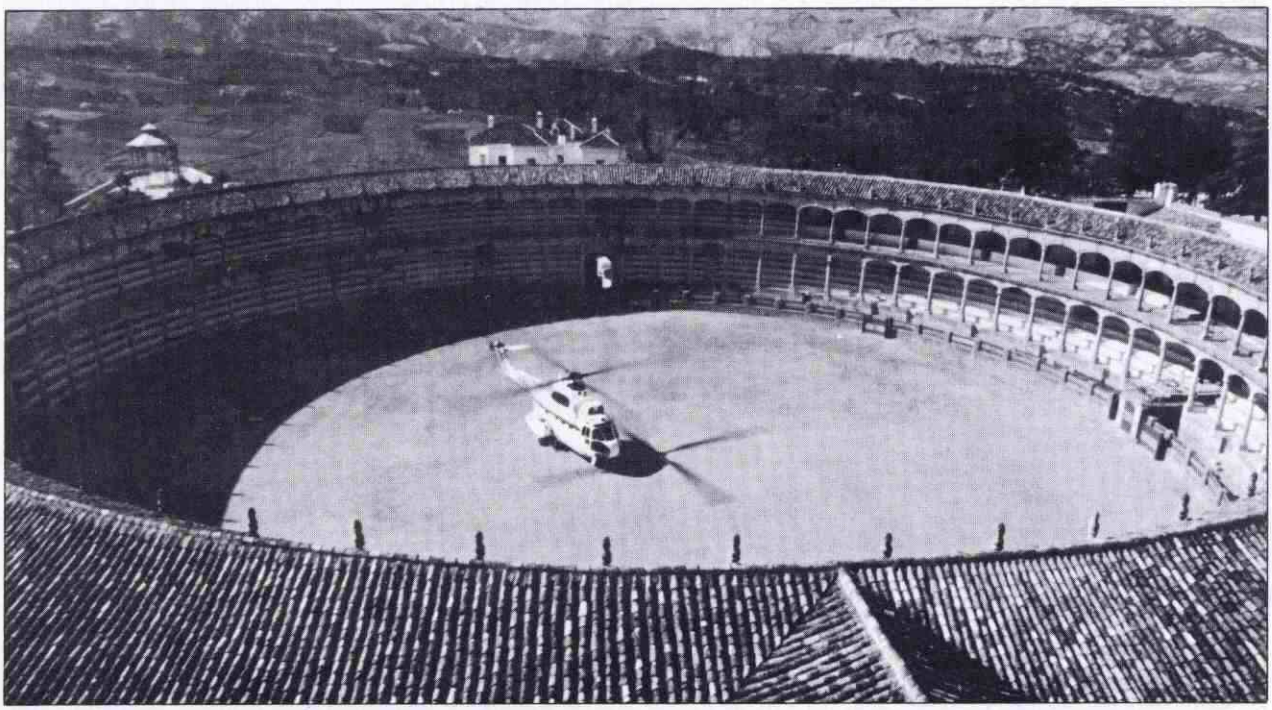
• **14 MAYO 1985.** Dentro del programa de intercambio con las Fuerzas Armadas de otros países, **aviones del Ala 14 se desplazaron a la Base Aérea de Oldenburg**, en la República Federal de Alemania, en tanto que aviones Alpha Jet del Ala 43 de las Fuerzas Aéreas Alemanas lo hacían a la Base Aérea de Albacete.

• **1 JULIO 1985.** Se inicia el **desplazamiento de los aviones Canadair CL.215 del 43 Grupo,** a las bases secundarias de Palma, Reus, Valencia, Santiago de Compostela y Jerez de la Frontera, **para participar,** en colaboración con ICONA, en la **extinción de incendios forestales de la estación estival.**



***26 AGOSTO 1983.*** *Se realiza sobre los cielos de Canarias los primeros ejercicios de reabastecimiento en vuelo con participación de los aviones "Hércules" del Ala 31 y de los "Mirage" F.1 del Ala 46 de Gando.*

*Años atrás tuvieron lugar ya ejercicios de este tipo con aviones KC-97 y Phantom del Ala 12.*



***22 FEBRERO 1984.*** *Un helicóptero Puma del 402 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, en cumplimiento de un servicio, se posa exactamente en el centro del ruedo de la Plaza de Toros de Ronda. Pilotaba el helicóptero el general Martínez Eiroa, Jefe de la Agrupación del Cuartel General del Aire.*

1983-1985

# noticiario noticiario noticiario

***27 MARZO 1985.*** *SS.MM. los Reyes Hussein de Jordania y Juan Carlos I de España, visitan la Base Aérea de Los Llanos. Tras recorrer las instalaciones de la Base y presenciar una exhibición aérea de la patrulla acrobática "AMIGO", ambos monarcas pilotaron sendos aviones CASA C-101. En la fotografía, los Reyes con los pilotos de la patrulla "AMIGO".*

***12 SEPTIEMBRE 1985.*** *El Ministro de Defensa, Sr. Serra acompañado del Teniente General Jefe del Estado Mayor del Aire don José Santos Peralba, el Teniente General Jefe de Mando de Material don Gabriel de la Cruz Jiménez y otras autoridades visitan la Maestranza Aérea de Albacete con motivo de la entrada en Revisión General (GV-1) del primer avión Mirage F.1 en el nuevo hangar de reactores de la Maestranza.*

- **22 SEPTIEMBRE 1985.** Se realiza el ejercicio **"CERROJO-85"** que tiene como finalidad el **control de tráfico marítimo del Estrecho.** Intervinieron aviones P.3 del Ala 22 y cooperaron en misiones de vigilancia aviones C.212 del 801 Escuadrón.

- **26 SEPTIEMBRE 1985.** El **General Inspector de la Luftwaffe**, Teniente General Eimler **hace entrega** al General Jefe del Estado Mayor del Aire don José Santos Peralba **un avión F.104 "Starfighter"** de la Luftwaffe para el Museo de Aeronáutica y Astronáutica. El General Jefe del Estado Mayor del Aire entregó a su colega alemán una moneda de 100 pesetas como precio simbólico del avión.

- **22 NOVIEMBRE DE 1985.** Se celebra el acto de **presentación del primer EF-18 en las instalaciones de McDonnell Douglas** situadas junto a la confluencia del Missouri con el Misisipi en los Estados Unidos. Asistió una nutrida representación del Ejército del Aire español.

- **10 JULIO 1986. Toman tierra en la Base Aérea de Zaragoza los cuatro primeros aviones EF-18** de los 72 adquiridos para el Ejército del Aire español. El ministro de Defensa, saludó y dió la bienvenida a los pilotos españoles y americanos que habían tripulado los aviones en su viaje desde la factoría de McDonnell en Saint Louis.

1985-1986

# noticiario noticiario noticiario

***24 MAYO 1986.*** *Fallece en Madrid el Teniente General don Eduardo González Gallarza, uno de los últimos grandes protagonistas de la época heróica de nuestra Aviación. Formó parte de la Escuadrilla Elcano en el famoso vuelo a Manila en el año 1926. Participó en la guerra civil y fue el primer Jefe de Estado Mayor del recién creado Ministerio del Aire. En 1945 fue nombrado Ministro del Aire, cargo que desempeñó hasta 1957. Estaba en posesión de la Medalla Militar Individual, ganada por su actuación en la guerra de Africa, y de la Medalla Aérea que le fue concedida por sus extraordinarios méritos aeronáuticos.*

• **21 JULIO 1987.** El Ejército del Aire recibe en la Base Aérea de Zaragoza el **primero de los dos simuladores del F-18 desarrollados por CESELSA.** En este acto, ostentaba la representación del Jefe del Mando de Material el general don Antonio Espinosa Paredes y durante él se realizó un vuelo de demostración en el simulador, pilotado por el general Ostos González, piloto de EF-18 y anterior Jefe del Ala.

***28 NOVIEMBRE 1986.*** *SM. el Rey don Juan Carlos visita la Base Aérea de Zaragoza para tomar contacto con el Ala núm. 15, nueva Unidad del Mando Aéreo de Combate y volar en el EF-18, máximo exponente de nuestra aviación de combate para los años 90.*

***27 MARZO 1987.*** *El Jefe del Estado Mayor del Aire teniente general Federico Michavila Pallarés hace entrega del Primer Premio de Seguridad de Vuelo del Ejército del Aire al Coronel Jefe del Ala 11, en un acto celebrado en la Base Aérea de Manises. El Trofeo de Seguridad de Vuelo ha sido creado para hacer un reconocimiento público de los méritos acreditados por el personal de Seguridad de Vuelo de los Mandos y Unidades Aéreas, así, como de hechos extraordinarios llevados a cabo individualmente por pilotos y miembros de tripulaciones.*

1986-1987

# noticiario noticiario noticiario

**12 OCTUBRE 1987.** *En la celebración del Día de la Fiesta Nacional en Zaragoza, participó por primera vez en un desfile aéreo a nivel nacional el Ala 15.*

**12 OCTUBRE 1987.** *Se celebra por primera vez el Día de la Fiesta Nacional de España con una parada militar en Madrid en la zona del Paseo de la Castellana, Paseo del Prado y Plaza de la Lealtad. Portaba la Bandera de la Academia General del Aire, en este Desfile, el Príncipe Don Felipe de Borbón, que durante este curso sigue sus estudios como cadete en ese Centro.*

1987

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 40 años
### Accidente

**Getafe 21 noviembre 1958**

Cuando a las 17 horas una pareja de "Sabre" procedentes de Manises se disponía a aterrizar en esta base, uno de ellos, el C.5-148 (de los conocidos por "ala dura"), al virar ceñido sobre la cabecera de pista, entró en pérdida sin que su piloto, el comandante Balanzategui, pudiera recuperarlo estrellándose en sus proximidades y perdiendo la vida en el trance.

José Luis Balanzategui Bordenave (35) perteneciente a la 1ª Promoción AGA y ostentando aquel momento el mando del 12 Escuadrón (Ala de Caza nº 1), había formado parte de la Patrulla Acrobática de "Sabre", mandándola ya con el título de "Ascua" en su última exhibición en Sevilla, hacía escasamente un mes. En el aspecto humano podemos recordar que, cuando las catastróficas inundaciones asolaron Valencia el año pasado, fue uno de aquello valientes aviadores de Manises que, pié a tierra o con agua hasta el cuello, se jugaron la vida heróicamente en socorro de sus semejantes.

### Hace 60 años
### Llegan los aviones

**Logroño 29 noviembre 1938**

Con el fin de incrementar el potencial de los grupos de asalto y cooperación, procedentes de Italia y al mando del teniente coronel Rafael Martínez Pisón, han llegado a este aeródromo los primeros bimotores Caproni Ca-310.

Habiendo partido de Taliedo en saltos de poco más de dos horas, con aterrizajes en Guidonia, Alghero (Cerdeña), Alcudia y Alfamén, en 55 minutos han alcanzado desde aquí su destino final.

### Hace 15 años
### "Otoño-83"

**Las Bardenas 29 noviembre 1983**

Bajo la presidencia de S.M. el Rey, y con la participación de 49 aviones (36 de combate y 13 de transporte) se ha celebrado en este Polígono de Tiro el Ejercicio "Otoño 83", consistente en la destrucción de una base aérea imaginaria así como su ocupación por zapadores paracaidistas para su rehabilitación.

Precedido de un "briefing" en el que el JEMA, teniente general García Conde pronunció un importante discurso, el ejercicio, con una duración de 45 minutos, mostró como novedades el lanzamiento desde dos C.12 de sendas bombas de 1.000 Kg. guiadas por laser; el reabastecimiento en vuelo a baja cota de dos C.14 por un TK.10 y la destrucción de un TDU-11B lanzado por un A.9, por el AIM-9 procedente de un C.14.

### Hace 60 años
### Desfile

**Barcelona 28 noviembre 1938**

En el acto de homenaje de despedida a los combatientes de las Brigadas Internacionales, cien cazas sobrevuelan la ciudad.

Testigo de excepción de esta demostración ha sido el piloto nacionalista capitán Julio Salvador, quien sacado ex profeso de la prisión donde se encuentra, tras su derribo el 3 de octubre pasado, fue llevado por los comandantes Hernández Franch y Vallejo para presenciarla.

### Hace 65 años
### Homenaje

**Sevilla 12 noviembre 1933**

Bajo la presidencia del jefe del Gobierno, se ha celebrado en la base Aérea de Tablada el homenaje póstumo que la ciudad de Sevilla dedica a los malogrados aviadores Barberán y Collar. En el acto, en cuyo transcurso evolucionaron varias escuadrillas, intervinieron con sendos parlamentos, el alcalde de la ciudad, el jefe del aeródromo comandante Barrón y el jefe del Gobierno .Sr. Martínez Barrio.

Terminados los discursos, se descubrió una magnífica lápida conmemorativa, fijada en los muros del hangar que alojó al "Cuatro Vientos" antes de emprender su vuelo a Cuba.

### Hace 10 años
### Proyecto EFA

**Madrid 4 noviembre 1988**

En el Consejo de Ministros celebrado hoy, se ha tomado el acuerdo de que, con un desembolso de 150.000 millones de pesetas, España participe en la fase de desarrollo del avión de combate europeo (ECE/EFA). A la mencionada cifra hay que añadir los 25.000 millones invertidos hasta ahora y el coste del centenar de aviones que nuestro país adquirirá, al precio estimado de 3.600 millones por unidad.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 55 años
## Nuevos aviones

**Albacete 1 diciembre 1943**

Procedentes de Tolouse-Francazal y pilotados por aviadores españoles, al mando del teniente coronel Lapuente de Miguel, han llegado al aeródromo de Los Llanos diez

magníficos bombarderos Junkers Ju-88, los cuales, juntamente con los que de dicho modelo habían sido internados, constituirán el 13 Regimiento de bombardeo estratégico.

### Hace 25 años
## 10.000 horas

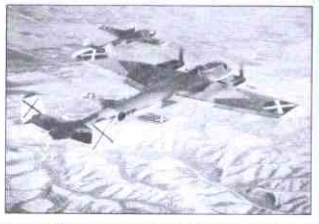
**Manises 12 diciembre 1973**

Tras cumplir una misión de interceptación nocturna, con el aterrizaje a las 19,40 del C.11-20 pilotado por el capitán Carlos Gómez Mira, se alcanzaban las 10.000 horas de vuelo del Ala de Caza nº 11. Esperándolo en la plataforma, se encontraba el coronel jefe de la unidad César Elvira Pisón y los jefes de los respectivos escuadrones, quienes felicitaron al piloto y adornaron el avión con una guirnalda de laurel.

### Hace 60 años
## Carambola

**Artesa de Segre 27 diciembre 1938**

La artillería antiaérea republicana, que últimamente se había mostrado sumamente hostil, alcanzaba hoy al punto izquierdo de una formación de cuatro "Bacalaos" (Do-17) que en formación de rombo, para lograr una mayor concentración de sus bombas, se disponía a bombardear posiciones en la carretera Artesa-Cubells. Ha querido la fatalidad que el avión tocado colisionara con el punto derecho y ambos cayeran incendiados a tierra. Esta trágica carambola ha costado seis hombres al Grupo español 8-G-27.



*Nota de El Vigía:* Tras la búsqueda, que se prolongó durante semanas, no se encontraron rastros del W-8 hasta el 8 de abril, en que a 170 kilómetros de Orán, apareció el casco sin alas ni motores. Días después, se encontraban en el acantilado los restos de tan infortunados aviadores.

### Hace 70 años
## Accidente

**Atalayón 31 diciembre 1928**

Con el fin de prepararse para la "Vuelta al Mediterráneo" en la que tenían puesta tanta ilusión, esta mañana partió con destino Barcelona el hidroavión Dornier Wal W-8, pilotado por el comandante Francisco Rodríguez Caula y el teniente Pedro Tauler, a quienes acompañaba el cabo mecánico Juan Martínez Morillas. De regreso a Melilla con escala en Los Alcázares, dado el temporal reinante, sus compañeros de esta base les aconsejaron que retrasaran la partida, pero terco en su equivocado amor propio, el comandante no quiso ver el peligro, desapareciendo en el trayecto.

### Hace 60 años
## Nuevo asentamiento

**Valladolid 10 diciembre 1938**

Después de impartir tres cursos en el campo de Gallur, especializando a 71 alumnos, la escuela de Caza se ha trasladado al nuevo aeródromo de Villanubla, donde con instructores italianos al mando del mayor Guido Nobile, ha dado comienzo el cuarto curso.

### Hace 60 años
## Derribo

**Escatrón 24 diciembre 1938**

Cuando los Fiat de este aeródromo al mando del comandante Morato, protegían a Junkers y Savoias, sobre Cap de la Serra sorprendieron a una formación de Natachas; en el combate subsiguiente, si bien se alcanzó un gran éxito, ha habido que lamentar la pérdida del jefe de la 7ª escuadrilla (3-G-3), capitán Rafael de Mendizábal y Amézaga, quien "tocado" su avión, hubo de arrojarse en paracaidas sobre territorio enemigo.

*Nota de El Vigía:* Hecho prisionero, las gestiones que se hicieron para su canje no impidieron que antes de se produjera su liberación, el 25 de enero fuera fusilado. Se da la triste circunstancia, de que su hermano Ramón (24) como alférez de piloto a los mandos de una "Oca", había caido el 11 de febrero anterior en el frente de Badajoz.

### Hace 40 años
## Medalla Aérea

**Washington 26 diciembre 1958**

En el transcurso de un sencillo acto celebrado en la Embajada de España, el embajador José María de Areilza, ha impuesto al coronel Miguel Guerrero García, la preciada Medalla Aérea.

Piloto desde 1932, con 575 servicios y 13 derribos fue uno de los "Ases de la caza en la guerra civil", lo que le valió la Medalla Militar y un ascenso. Especializado en reactores en los años 50, fue nombrado jefe de la primera unidad de cazas a reacción. En la actualidad desempeña el cargo de agregado aéreo en Washington.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
### Visita Regia

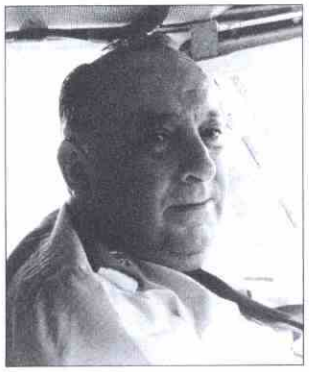
**Sevilla 31 enero 1924**

S.M. el Rey Don Alfonso XIII visitó esta mañana la base aérea de Tablada. Cumplimentado por su jefe el comandante Rementería, saludó a los oficiales que formaban junto a sus aparatos, deteniéndose ante el capitán Angulo para interesarse por su estado, tras el accidente que, como se sabe, recientemente sufrió al caer al mar cuando volaba a Larache.

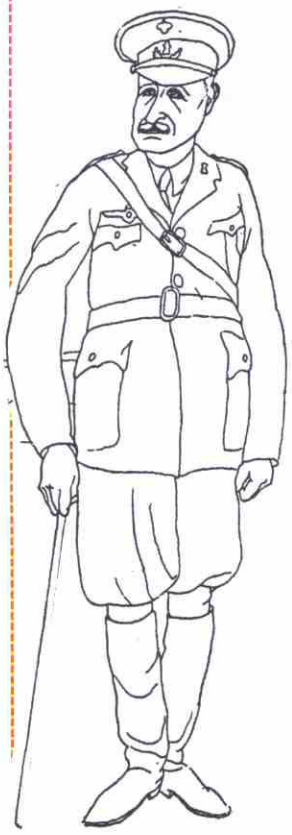
### Hace 20 años
### Medalla Aérea

**Barajas 15 febrero 1979**

En acto presidido por SUS SS.MM. los Reyes y con la asistencia del presidente del Gobierno y altas autoridades del Estado, en la sede del 401 Escuadrón, el Rey Don Juan Carlos ha impuesto la Medalla Aérea al coronel Luis Arancibia Resines. Coincidente con el referido acto, se ha celebrado la conmemoración de un hecho relevante, el cumplimiento de las primeras 20.000 horas de vuelo de la citada unidad.



### Hace 75 años
### Nombramiento



**Madrid 24 enero 1924**

Habiendo pasado a la reserva, por edad, el general Echagüe, ha sido nombrado director de Aeronáutica Militar el general Jorge Soriano Escudero. Prestigioso jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos en 1921, en la actualidad desempeñaba la jefatura del Servicio de Aviación.

### Hace 90 años
### Nacimiento

**Sestao (Vizcaya) 4 febrero 1909**

En esta localidad fabril ha nacido Andrés García Calle.

*Nota de El Vigía:* Ingresado a los veinte años voluntario en Aviación, tras formarse como piloto en 1932, con el grado de sargento fue destinado a la escuadra de Sevilla y al año siguiente a la de Getafe, donde le sorprendió la Guerra Civil en la que intervino muy activamente al servicio de los gubernamentales. Con varios ascensos por méritos de guerra, en febrero de 1937 se le confirió el mando de la primera escuadrilla española de "Chatos" donde puso en evidencia sus grandes dotes de cazador. Nombrado con posterioridad jefe del Estado Mayor de la Escuadra de Caza, participó en los amargos días de las últimas ofensivas, terminando la guerra con el grado de capitán y más de una docena de derribos, considerándosele como el héroe de la caza republicana. Exiliado en Méjico publicó sus vivencias en la obra "Mitos y verdades".

### Hace 75 años
### Raid

**Tenerife 30 enero 1924**

Quedando accidentado en Gando el "Gran Canaria", con el aterrizaje en el campo de Arico de los aeroplanos "Archipiélago Canario" y "Tenerife", ha concluido el interesante raid llevado a cabo por la patrulla de Breguet XIV al mando del comandante Guillermo Delgado Brackembury.

Como saben los lectores, partiendo de Larache acompañados de un Dornier Wal y con escalas en Casablanca, Mogador, Agadir y Cabo Juby, en medio del entusiasmo de la población, que por vez primera contemplaba las alas militares españolas, arribaron el pasado día 17 al páramo de Gando.

En esta su etapa final, las malas condiciones del terreno, motivaron el capotaje de uno de los aparatos por lo que el regreso lo harán embarcados.

### Hace 20 años
### Estandarte

**Morón de la Frontera 17 enero 1979**

En la base aérea se ha celebrado el acto de entrega del nuevo estandarte que el Ayuntamiento de esta ciudad ha ofrecido al Ala 21. La ceremonia ha estado presidida por el jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Emiliano José Alfaro, actuando de madrina su esposa Lourdes García-Alfonso quien pronunció una breve alocución; por último, agradeció la ofrenda el coronel jefe del Ala 21 Antonio Galbe Pueyo. El acto finalizó con un desfile de las unidades participantes, mientras que por el aire lo hacían sendas formaciones de F-5 y "Super Saetas".

## Hace 20 años

# Traslado inusual

**Torrejón 21 febrero 1979**

Tras un exhaustivo estudio de las posibilidades, por primera vez un helicóptero "Chinook" de la UHEL-V ha transportado a un "Phantom" de esta base hasta la factoría CASA de Getafe, con ello se han evitado los desmontajes innecesarios y muy costosos que hubiera requerido su transporte por carretera.

## Hace 60 años

# Muerte de un "As"

**Posadas 23 enero 1939**

Cuando la escuadrilla Fiat de este aeródromo, al mando del capitán Vázquez, protegía a una formación de bombarderos, avistó un grupo de quince "Chatos" a los que persiguió, pero viendo que se alejaban del frente y yendo cortos de combustible, ordenó a sus aviones el regreso al campo. El, sin embargo, continuó con su patrulla, hasta entablar un desigual combate entre Cabeza Mesada e Hinojosa del Duque, en el transcurso del cual resultó gravemente herido, pudiendo no obstante arrojarse en paracaidas. Recogido por el enemigo fue trasladado a un hospital donde falleció horas después.

*Nota de El Vigía*: Piloto civil del Aero Club de Andalucía, Manuel Vázquez Sagastizábal (28) contaba con tan sólo 107 horas de vuelo cuando se incorporó a las avionetas militarizadas de su Club en julio de 1936; a lo largo de su meteórica carrera "Patiño" -como se le apodaba cariñosamente- realizó más de 400 servicios de guerra e intervino en 40 combates, en los que obtuvo 22 victorias. Por su ejemplar y heroico historial, a título póstumo se le concedió la Medalla Militar individual y la Cruz Laureada de San Fernando.

## Hace 100 años

# Nacimiento

**La Coruña 24 febrero 1899**

Nace en esta ciudad José Orduna López.

*Nota de El Vigía*: Siguiendo la tradición familiar, eligió la carrera de las armas, ingresando a los dieciséis años en la Academia de Infantería de Toledo. Ya teniente, durante sus tres años de permanencia en Larache, participó en numerosas acciones bélicas, pero atraído por el valor que derrochaban los aviadores se inscribió en el curso de pilotos (1924) y aunque no lo terminó, dado su entusiasmo, se le consintió continuar en el Servicio de Aviación, realizando al año siguiente el curso de observador.

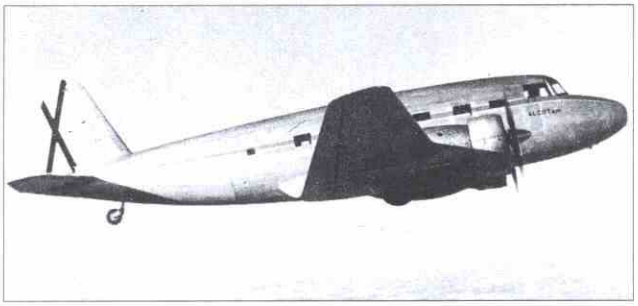
Destinado a los hidros de Melilla, en los Dornier Wal, prestó continuados servicios de guerra, resultando en uno de ellos herido por bala enemiga en una mano. Pocas semanas después, el 2 de octubre de 1925, reciente aún su participación en el histórico desembarco de Alhucemas, cuando a bordo del Wal nº 2 llevaba a cabo una misión de bombardeo en el sector de Axdir un tiro de fusil volvía a herirle de nuevo; tan gravemente esta vez, que aún trasladado urgentemente al hospital de Melilla falleció al siguiente día. Rodeado el féretro de autoridades y compañeros, el general García Aldave procedería a imponer en su cuerpo inerte la Medalla Militar. Con posterioridad, el capitán Orduna, que había perdido a su hermano Angel (observador de Carrillo) el año anterior, a título póstumo sería ascendido a comandante por méritos de guerra.

## Hace 50 años

# Primer Vuelo

**Getafe 11 febrero 1949**

Pilotado por Rodolfo Bay, con toda felicidad ha realizado su primer vuelo el bimotor de transporte de proyecto y fabricación española CASA 201 "Alcotán". Se trata de un bimotor de construcción metálica capaz para diez pasajeros o 1.300 kgs. de mercancías.

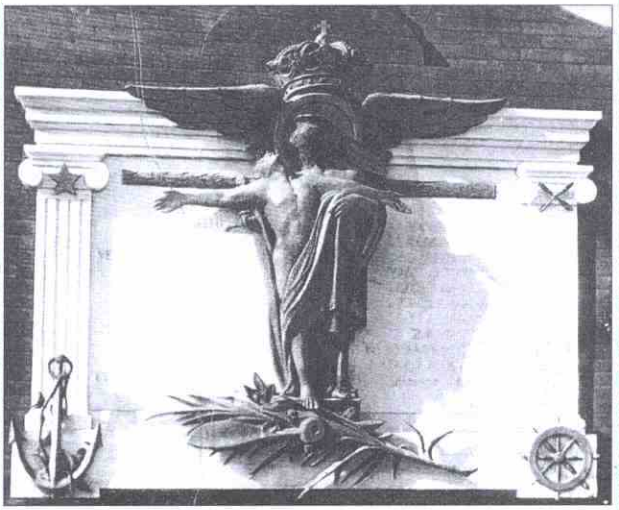


## Hace 75 años

# Homenaje

**Carabanchel 15 enero 1924**

En el cementerio de esta localidad, donde reposan los restos de numerosos aviadores víctimas de sus peligrosos deberes, se ha inaugurado un hermoso monumento que por iniciativa del general Echagüe, les ha sido dedicado por sus compañeros de Cuerpo.



# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
## Bravura

**Tauima 23 marzo 1924**

Comprobada fotográficamente la existencia del rumoreado avión adquirido por Abd el Krim y ordenada por el Mando su destrucción, numerosos aviones de este aeródromo, en espectacular ataque con bombas y fuego de ametralladora, arrasaron el refugio donde se encontraba. Hostilizados a su vez los atacantes, con nutrido fuego de fusil, ametralladora y cañón, el teniente Juan Antonio Ansaldo que pilotaba el Havilland nº 51, fue alcanzado por un impacto que lo hirió gravemente en una pierna. Decidido a terminar la misión, dando muestras de una abnegación y bravura sin igual, continuó sus pasadas rasantes hasta que hubo agotado la munición. Luego de volar en precarias condiciones hasta Tafersit, consiguió aterrizar, salvando al avión y a su observador. Tan heróica acción, ha merecido la inmediata propuesta para la Laureada.

*Nota de El Vigía:* La R.O. de 7 de diciembre de 1926, concedía al teniente Ansaldo la Cruz Laureada de San Fernando.

### Hace 20 años
## Cumpleaños

**Talavera la Real 16 marzo 1979**

Bajo la presidencia de SS.MM. los Reyes se ha celebrado en esta base la conmemoración de las Bodas de Plata de la Escuela de Reactores, cuya efeméride realmente se cumplió el pasado 10 de diciembre. Los actos comenzaron con una misa, oficiada por el Vicario General Castrense, a la que siguieron los discursos pronunciados por el jefe del E.M. del Aire teniente general Emiliano J. Alfaro y el jefe de la Escuela coronel Sequiros Bores. Tras las interpretación del himno del Ejército del Aire, se inició el desfile terrestre y aéreo en el que intervinieron aviones de las distintas unidades del Mando Aéreo de Combate. Con la inauguración de un monumento al T-33 y un lunch, en el que SS.MM. departieron con todos los asistentes, se rubricó la brillante y emotiva jornada.

### Hace 60 años
## Valentía

**Pollensa 6 marzo 1939**

Cuando el hidro Cant Z-501 (62-9) de esta base pilotado por el alférez Gonzalo Hevia y cuatro tripulantes, en misión de reconocimiento sobrevolaba a baja altura la plaza de Cartagena, donde se tenían noticias de que se había producido un alzamiento contra el gobierno, inesperadamente se vio perseguido y atacado por tres "Chatos" que lo "tocaron" en distintas partes e hirieron al mecánico. Forzado a tomar agua, volvió a repetirse el ataque, defendiéndose el hidro con la ametralladora superior, manejada por el referido alférez. Pero, como quiera que el mar llevaba el aparato hacia la costa, donde presumiblemente sus tripulantes serían hechos prisioneros, con el riesgo que suponían las averías que el ataque aéreo le habían producido, Hevia consiguió a duras penas despegar y alcanzar Formentera. La bravura del joven alférez sería premiada con la Medalla Militar.

*Nota de El Vigía:* Hevia, integrante más tarde de la 3ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia (foto) sobresaldría como excelente cazador consiguiendo 11 victorias.

### Hace 75 años
## Bautizo

**Granada 6 marzo 1924**

En los días trágicos de Tifarauín, cuando culminaba el asedio rifeño a la posición, nuestros aviadores manifestaron su extremado arrojo realizando grandes proezas.

En aquella luctuosa jornada, hubo de distinguirse muy especialmente el joven oficial de Infantería, piloto agregado al Servicio de Aviación, Bernardo Salgado y Fernández de Villabrille, consiguiendo heroicas hazañas que, asombro de los propios compañeros, fueron causa de su gloriosa y prematura muerte.

El Servicio de Aviación acordó, como justa recompensa, apadrinar al primogénito del héroe que esperaba su esposa, Enma Wilhelmi Manzano, y este acto se ha verificado hoy en el Salón del Trono del palacio arzobispal, imponiendo su ilustrísima a la neófita, el nombre de María de Loreto, siendo apadrinada en nombre de los aviadores, por Luis y Berta Dávila Ponce de León y Wilhelmi.

### Hace 60 años
## Entrega

**Barajas 28 marzo 1939**

De acuerdo con las negociaciones de paz llevadas a cabo en Burgos, acerca de la entrega de las Fuerzas Aéreas de la República, ostentando marcas blancas de identificación, ha tomado tierra en este aeródromo la 2ª Escuadrilla de "Chatos" ("los pinguinos") compuesta por 10 aviones, así como dos escuadrillas de "Katiuskas" y otras tantas de "Natachas", integradas por 14 y 16 aviones respectivamente.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 20 años
## Ejercicio

**El Carmolí 28 abril 1979**

Brindando con champán por el éxito alcanzado, a mediodía terminó el ejercicio Creta 1-79, que durante seis días se ha celebrado en este campo, contando como base de apoyo logístico la Academia General del Aire.

Programado para comprobar en la práctica los diferentes sistemas de lanzamiento de cargas (CDS, PDS y LAPES) bajo la dirección del general Fernando Timón Lara, han intervenido en él, sendas parejas de T.10 "Hércules", T.12 "Aviocar" y T.9 "Caribou"; noventa jefes oficiales y suboficiales especialistas, ochenta caballeros legionarios paracaidistas y veinticinco del Ejército del Aire. En su fase final, entre otras cargas se han lanzado vehículos "Ebro" CJ-3, "Land-Rover" y una muy especial, junto a la que se encontraban las copas y la botella de champán, que con gran alborozo se descorchó.

### Hace 75 años
## Refuerzo

**Tauima 26 abril 1924**

Procedentes de Cuatro Vientos y con escalas en Sevilla y Tetuán, han tomado tierra en este aeródromo siete aparatos de bombardeo De Havilland DH-4. Se da la feliz circunstancia, que como pasajero de uno de los biplanos, viajara el director de Aeronáutica Militar general Soriano, quien confiando plenamente en sus pilotos, realizó con ellos la peligrosa travesía Tetuán-Melilla, siguiendo la abrupta costa enemiga, que en una distancia de más de 200 kilómetros, se extiende desde Río Martín a Tres Forcas.

### Hace 40 años
## Tradición

**Manises 4 abril 1959**

Para hacer efectivo el Decreto, por el que se designaba al Ala de Caza nº 1, depositaria y continuadora de la tradición de la gloriosa Caza española, representada por la 7ª Escuadra de García Morato, con la presencia de medio centenar de miembros de la legendaria unidad, se ha celebrado en esta base un solemne acto.

Tras las emotivas palabras del coronel Salas, antiguo jefe de la 7ª Escuadra, éste hizo entrega al coronel Murcia, entonces jefe de escuadrilla de la referida unidad y hoy jefe del Ala de Caza nº 1, del banderín de combate, condecorado con tres Medallas Militares. Con la vibrante arenga por parte de éste, el vuelo de modernos cazas a reacción y el desfile de las fuerzas, han puesto el broche de oro a tan emotiva ceremonia.

### Hace 60 años
## La victoria enlutada

**Griñón 4 abril 1939**

Apenas habían transcurrido cuatro días desde que se alcanzara la ansiada paz, cuando esta mañana, luego del rodaje del combate simulado entre un "Rata" que pilotaba el capitán Barranco y el Fiat del comandante García Morato, éste inició una temeraria exhibición acrobática y para rubricarla, quiso repetir lo que tantas veces al regresar victorioso al campo realizaba: la pasada rasante viento en cola, seguida de un "renversement" a cuya salida ponía las ruedas en el suelo. Pero lamentablemente, faltándole altura se ha estrellado de panza en el límite del campo. Así, de una forma absurda, ha perdido la vida "el mejor entre los mejores", quien saliera indemne de 511 servicios de guerra, 123 ametrallamientos y 144 combates, en los que logró 40 victorias y la Cruz Laureada de San Fernando.

Sin reponerse aún los cazadores de la terrible desgracia que acababan de vivir, con estupor recibían la noticia de que una formación de tres "Bacalaos" (Do-17) al mando del comandante José Mª Ibarra Montis, que desde Alfamén se dirigía a Azuqueca de Henares (Guadalajara), en su afán de llegar a Madrid a pesar de la mala meteorología, se había estrellado fatalmente en Alcolea del Pinar pereciendo once aviadores.

*Nota de El Vigía*: Compañeros y rivales en las competiciones acrobáticas de la preguerra, los entonces capitanes Ibarra (izquierda) y García Morato, aparecen en la foto durante el "meeting" de 1935 en Amadora (Portugal).

### Hace 10 años
## Visita Real

**Getafe 25 abril 1989**

En el curso de la apretada visita que realizó hoy al Ala 35 S.M. el Rey ha tenido ocasión de informarse sobre el quehacer y carencias de la unidad. Tras presenciar una exhibición del T.12 "Aviocar" y visitar los talleres de mantenimiento, acompañado del coronel Lombo ha realizado un vuelo en el nuevo T.19 (CASA CN-235). Por último, queriendo tener un contacto con los aviadores del Ala 35 destacados en Namibia, Don Juan Carlos ha mantenido una conversación telefónica, incluso con uno de los aviones que en ese momento se hallaba en vuelo en aquel lejano país.

### Hace 65 años
## Emotivo homenaje

**Ifni 11 abril 1934**

Recibida con entusiasmo en Cabo Juby la noticia de la ocupación pacífica de este territorio, portando la bandera partió anoche apresuradamente para el campo provisional establecido aquí, el teniente González Botija acompañado por el brigada Hermández Labarga; pero quiso la desgracia que el Breguet XIX que pilotaban sufriera un grave accidente en el desierto que les costó la vida.

Por ello, sin duda ha resultado emotivo, especialmente para los aviadores de la Escuadra nº 31 de Getafe destacados aquí, el solemne acto de izar esta tarde la primera bandera de España en la improvisada Comandancia cívico-militar de la región, ya que fue, precisamente, la que había envuelto el cuerpo sin vida del teniente Francisco González-Botija.

# el vigía

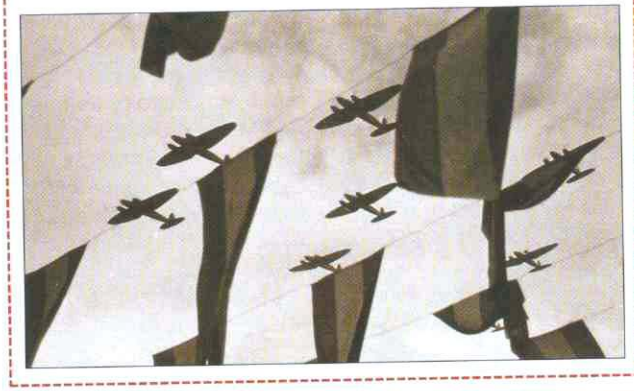
## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 60 años
## Revista y desfile

**Madrid 12-19 mayo 1939**

Presidida por el generalísimo Franco y con la participación de 227 aviones de la Aviación Nacional, 146 de la Aviación Legionaria y 76 de la Legión Cóndor, se ha celebrado en Barajas una espectacular revista aérea. Siete días después, la Aviación tomaba parte en el imponente y brillantísimo Desfile de la Victoria, llamando particularmente la atención el paso de la caza, que con 54 Fiat y 8 Heinkel He-112 formó en el cielo el nombre de Franco.



### Hace 45 años
## Con las botas puestas

**Cuatro Vientos 8 mayo 1954**

Cuando en el transcurso del Festival Aéreo Internacional celebrado esta tarde ante 200.000 espectadores, el capitán Vicente Aldecoa realizaba su exhibición acrobática, al efectuar un doble looping, sin espacio apenas para salir del segundo invertido, la "Jungmeister" que pilotaba se desplomó a tierra en caida mortal de necesidad. Sin reponerse aún el público de los momentos de intensos dramatismo que acababa de vivir, el Príncipe Cantacuzeno y las patrullas de reactores portugueses, norteamericanos e italianos trazaban en el cielo sus acrobacías, en homenaje al bravo y pundonoroso aviador.

*Nota de El Vigía*: por su brillante actuación en la Campaña de Rusia (3ª Ella. Azul) el alférez Aldecoa había sido premiado con la Medalla Militar y la Cruz de Hierro alemana de Primera Clase.

### Hace 60 años
## Laureada

**Sevilla 30 mayo 1939**

En el transcurso de un solemne acto celebrado en la plaza de España, el general Queipo de Llano, ha impuesto al comandante Carlos Martínez Vara de Rey, la Cruz Laureada de San Fernando.

*Nota de El Vigía*:: el 18 de julio de 1936 aún sin alzarse Sevilla, el entonces capitán Vara de Rey, dando muestras de un valor excepcional y aún a riesgo de su vida, a tiros de mosquetón consiguió inutilizar un Douglas DC-2 de LAPE, que procedente de Madrid había llegado a Tablada con el fin de bombardear a las fuerzas del recién sublevado Ejército de Africa..

### Hace 40 años
## Espectacular

**Madrid 3 mayo 1959**

A lo largo del paseo de la Castellana, se celebró esta mañana el XXI desfile conmemorativo de la Victoria, despertando verdadera simpatía la presencia como gastador, dando escolta a la Bandera de la Academia General del Aire, del Príncipe don Juan Carlos de Borbón. Entre las formaciones aéreas, que han sumado un total de trescientos aviones, ha causado admiración, la constituida por 84 "Sabres" cuyos pilotos habían puesto en evidencia su pericia, al despegar en bloque de la base de Torrejón.

## Hace 50 años

### Suerte

**León 6 mayo 1949**

Cuando el alumno de esta Academia, teniente José Antonio Pérez Guardiola, pilotando un HS-42, realizaba sobre el aeródromo prácticas de acrobacia, al recoger un picado, ante el asombro de sus compañeros que en tierra presenciaban el vuelo, debido a la rotura del larguero, se le desprendieron los planos. Ha querido la suerte que el referido oficial consiguiera saltar en paracaidas y que éste, aún a pesar de la escasa altura, llegara a abrírsele, salvando su vida.

## Hace 60 años

### Homenajes

**Griñon 20 mayo 1939**

En el solemne acto presidido por el general Kindelán, se ha celebrado en este aeródromo la inauguración del monolito de granito arrancado de la Sierra de Guadarrama, que como sencillo monumento ha sido levantado en el lugar donde murió Joaquín García Morato. Tras una misa oficiada por el obispo auxiliar de Toledo, éste procedió a la bendición del precioso guión de combate que la Marquesa del Mérito, madrina de la Escuadra de Caza, quiso haber entregado al propio García Morato y que hoy ha puesto en manos de su sucesor, el comandante José Muñoz Jiménez.

En el transcurso del acto, de una gran emotividad, algunos aviones sobrevolaron a escasa altura arrojando pétalos de flores, interviniendo la Banda Municipal de Madrid y la de la Legión Cóndor.

## Hace 30 años

**Jerez 14 mayo 1969**

En lamentable accidente, acaecido en las cercanías del cabo de Gata, ha perdido la vida el teniente coronel jefe del 206 Escuadrón de Lucha Antisubmarina, Federico Garret Rueda y los siete tripulantes que, a bordo del Grumman AN 1-4, le acompañaban.

*Nota de El Vigía*: en reconocimiento a su brillante carrera aeronáutica, a título póstumo le sería concedida al teniente coronel Garret la Medalla Aérea.

## Hace 40 años

**Getafe 25 mayo 1959**

Ha llegado a esta base el primer Douglas DC-1 que como T.4-1 ha quedado encuadrado en el Ala de Transporte nº 35.

## Hace 75 años

**Albacete 17 mayo 1934**

Bajo la presidencia del general Soriano se ha inaugurado oficialmente el aeródromo de La Torrecica y la escuela que la Compañía Española de Aviación, tiene en él establecida.

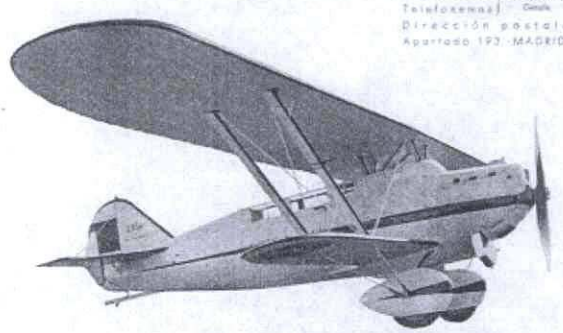
## Hace 65 años

**Cartagena 27 mayo 1934**

Con asistencia del ministro de la Guerra, se ha celebrado en esta ciudad el acto de entrega al grupo de hidroaviones nº 6 con base en Los Alcázares, de la bandera ofrecida por el Ayuntamiento cartageno.


CONSTRUCCIONES AERONÁUTICAS, S. A.

GETAFE (Madrid)
Telegramas: CASAIRE
Teléfonos nos.
Dirección postal:
Apartado 193 - MADRID



Avión Super-Falcon BRÉGUET - C. A. S. A., con depósitos para 5.500 litros de gasolina y dispuesto para radio de acción de 8.500 kilómetros

Patentes:
AVRO • BLACKBURN
BRÉGUET • C. A. S. A.
DORNIER • HAWKER
JUNKERS • SUPERMARINE
VICKERS

FUNDICIÓN de toda clase de aleaciones ligeras y ultraligeras de aluminio y magnesio. SILUMINIO • ELEKTRÓN

Construcción en serie de toda clase de aviones e hidroaviones militares, comerciales, de escuela y turismo.

Talleres en Getafe y Cádiz, con superficie cubierta de 20.000 metros cuadrados.

## Hace 100 años

**Oviedo 25 Mayo 1899**

Nace Manuel Mertínez Merino.

*Nota de El Vigía*: procedente del Arma de Infantería en 1922 pasó al Servicio de Aviación, participando activamente en la campaña de Marruecos. Experto hidrista en 1926 formó parte de la "Patrulla Atlántida" en el raid Melilla-Guinea. Director de la Academia de Aviación de León en 1943, puso de manifiesto sus cualidades intelectuales publicando "Arte Militar Aéreo". Director General de Aviación Civil. En 1962 era nombrado jefe del Estado Mayor del Aire.

## Hace 30 años

**Torrejón 9 mayo 1969**

Al accionar el mecanismo de lanzamiento de asiento de un "Sabre" para desguace que se encontraba en un hangar de esta base sale despedido y resulta herido grave el soldado Antonio Tobar Barrueco.

## Hace 20 años

**Cuatro Vientos 11 mayo 1979**

Procedente de la base aérea de Son San Juan y pilotado por el capitán Ferragut ha tomado tierra el Grumman AD.1B-8 "Albatross" que en adelante se exhibirá en el Museo del Aire, como testimonio de su buen hacer en las unidades SAR.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 50 años
## MAU

**Villafría 20 junio 1949**

Creada por Decreto de 24 de julio de 1947, la Milicia Aérea Universitaria con objeto de formar oficiales y suboficiales de complemento del Ejército del Aire entre los estudiantes universitarios, con el discurso de bienvenida de su director, el laureado coronel Carlos Martínez Vara de Rey, ha dado comienzo en este aeródromo-escuela el primer curso, constituido por 318 caballeros aspirantes.

### Hace 25 años
## Medalla Aérea

**Torrejón 17 junio 1974**

Con la asistencia de SAR el Príncipe de España, los ministros de los tres Ejércitos y numerosas personalidades militares, este mediodía tuvo lugar el acto de imposición de la Medalla Aérea, al comandante del Ala nº 12 y jefe de esta base aérea, coronel Rafael Lorenzo Vellido. Tras los discursos de los tenientes general Salvador y Cuadra, quienes expusieron las virtudes castrenses del coronel Lorenzo, el Príncipe don Juan Carlos impuso el galardonado la preciada condecoración. El vuelo de una formación de reactores y el desfile de las fuerzas que habían rendido honores, pusieron la rúbrica al acto.

*Nota de El Vigía*:: Aviador nato, desde sus días de "balilla" tripulante, en la legendaria "cadena" de Romeo, en el curso de piloto, en la postguerra, pondría en evidencia sus grandes dotes para el vuelo.

Probador de distintos prototipos producidos por nuestra industria, profesor en las escuelas de Morón y Talavera, transmitiría a sus alumnos sus vastos conocimientos y el espíritu del auténtico piloto de combate español. Jefe del Grupo de Experimentación en Vuelo, del Ala de Caza nº 16 y agregado aéreo en Washington, así y todo, para el referido acto de imposición, el coronel Lorenzo, no pudo evitar calarse las gafas ahumadas, puesto que, según nos confesó: era demasiada emoción.

### Hace 75 años
## Nuevo material

**Melilla 16 junio 1924**

Con gran alborozo han sido recibidos en el aeródromo de Tauima, los aviones Potez XV (Lorraine 400 cv) traídos de París por pilotos españoles, quienes como premio a su labor individual y como un descanso en la diaria labor de la guerra, habían sido comisionados al extranjero para tal fin.

Una vez recepcionados y realizadas las correspondientes pruebas, los aparatos partieron de París, el día 10 y con escalas en las localidades Tours, Casaux y Burgos, llegaron a Madrid donde, con motivo de la visita al aeródromo Cuatro Vientos del Rey de Italia, permanecieron en la capital de España hasta el día 13. Finalmente, tras una escala en Granada, han llegado aquí para iniciar de inmediato su actuación bélica.

### Hace 75 años
## Visita regia

**Cuatro Vientos 11 junio 1924**

Finalizada la fiesta militar que, con una vistosa participación de la aviación, se celebró en el campamento de Carabanchel, en honor de los Reyes de España e Italia, Sus Majestades se trasladaron al aeródromo de Cuatro Vientos. Luego de serles rendidos los honores de ordenanza, acompañados del general director de la Aeronáutica Militar, a bordo de varios automóviles, pasaron revista a las cuatro escuadrillas de reconocimiento y las dos de caza procedentes de Getafe, que alineadas frente a los hangares, presentaban un brillantísimo conjunto. Más tarde, desde la torre del faro, adornada con tapices y plantas, presenciaron el desfile de honor de los aviadores; primero los oficiales y luego las clases y tropa en columnas de ocho, constituyendo cuatro grupos al mando de los comandantes Gonzalo, Herrera, Baquera y marqués de Borja, al frente de los cuales marchaba el teniente coronel Bernal. Antes de abandonar el aeródromo Sus Majestades fueron obsequiados con un lunch.

*Nota de El Vigía*: Debió de ser entonces, cuando al Rey Victor Manuel le llamó la atención la preciosa Medalla Militar que, costeada por sus compañeros, lucía en su pecho el capitán José Carrillo y muy amable, en italiano le preguntó: ¿Y cuándo hae ganado Vd. esta bella condecoración? Carrillo, firme, haciendo gala de su peculiar humor y de una cara dura impresionante, le respondió: *In illo tempore...*

## Hace 40 años
# Veterano animoso

**Getafe 10 junio 1959**

Especialmente invitado por el general de la USAF Donovan y en el curso de un vuelo, a bordo de un F-100 "Super Sabre" pilotado por el capitán Moore, José Ortiz Echagüe consejero delegado de Construcciones Aeronáuticas S.A. pasó esta mañana la "barrera del sonido".

Se da la circunstancia de que don José, que cuenta 72 años, fue en 1911 el tercer piloto militar español y quien fundara, doce años después, la mencionada empresa, donde precisamente se había llevado a cabo la revisión IRAN del reactor, en el que ha colmado una íntima aspiración.

Satisfecho por la experiencia, el veterano aviador ha recibido de manos del representante de Nort American Aviation Inc, el diploma acreditativo de su ingreso en el Club "Mach Busters"

## Hace 60 años
# Condecoración

**Ciampino 19 junio 1939**

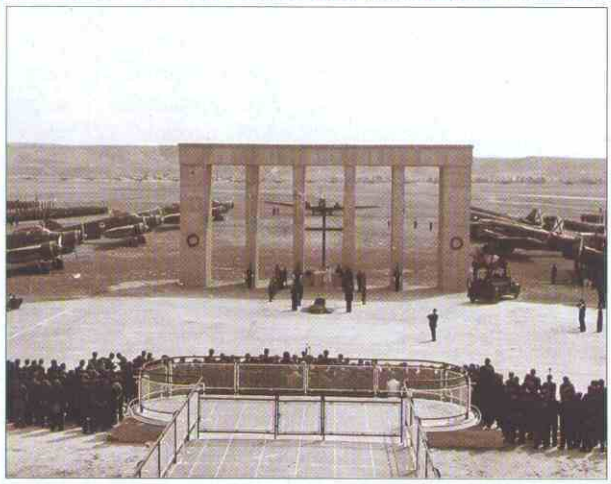
Concedida, por el gobierno italiano la Medalla de Oro al Valor, a título póstumo, al comandante Joaquín García Morato, hoy con motivo de la visita a Italia de una nutrida representación de la Aviación Militar Española, se ha celebrado en este aeródromo el emotivo acto de entrega al general Kindelán, por parte del general Valle de la preciadísima condecoración.

## Hace 20 años
# Evacuación y ayuda

**Zaragoza 13 junio 1979**

Ante la tensa situación de guerra civil que se está viviendo en Nicaragua y a fin de cumplir una tarea humanitaria, a primera hora de la tarde, con nueve tripulantes al mando del teniente coronel Angel Conejero, ha despegado de esta base un T.10 "Hércules" del Ala 31, con destino Azores, de donde partirá para aquél país centroamericano con objeto de llevar a cabo la evacuación de los residentes españoles.

*Nota de El Vigía:* En los intensísimos 15 días que duró la misión "Fuerza Aérea Española 04", evacuarían a Costa Rica 1.500 personas, de ellas 460 españoles; transportando asimismo a Nicaragua 24 toneladas de material enviado por la Cruz Roja. En otras dos expediciones posteriores, los evacuados ascenderían a 740 siendo 49 las toneladas de material transportado, además de las 26 correspondientes a un hospital de campaña y 34 personas. La prensa dio buena cuenta, del esfuerzo llevado a cabo por el Ejército del Aire en general y sus tripulantes en particular.



## Hace 60 años
# Homenaje

**Barajas 18 junio 1939**

Tras un solemne homenaje celebrado en este aeropuerto, a bordo del Ju-52 "Navarra", escoltado por Savoias 79, han sido trasladados a Pamplona, camino de Estella, su tierra natal, los restos del comandante Julio Ruiz de Alda, héroe del "Plus Ultra" y víctima de la Guerra Civil.

## Hace 60 años
# Despedida

**Salamanca 4 junio 1939**

En el espléndido marco de la Plaza Mayor de esta ciudad, se ha celebrado el acto de despedida e imposición de distintas condecoraciones a los voluntarios portugueses participantes en la Guerra Civil, entre los que figuraban una docena de aviadores. Recibió la Medalla Militar el teniente José Caetano da Rocha Sepulveda Velloso; entregándose asimismo la que, a título póstumo, ha sido concedida al alférez legionario piloto Jao Manuel Machado Soares d'Oliveira.

## Hace 40 años
# Prueba

**San Pablo 25 junio 1959**

Con el fin de evaluar su comportamiento a bajas velocidades, remolcado por un "Heinkel" pilotado por el capitán Ramón Gutiérrez, ha realizado el primer "salto" sobre la pista de este aeropuerto, el planeador HA-300P con el capitán Pedro Santa Cruz a los mandos. Se trata de un modelo a escala real del futuro caza supersónico proyectado por la Hispano Aviación S.A. con la "colaboración" del profesor Messerschmitt.

*Nota de El Vigía:* El Plan de Estabilización de 1959 acabaría con aquel ambicioso proyecto, que fue vendido a Egipto, donde si bien se construyeron dos prototipos que propulsados por Bristol Orpheus 703 (2.200 kg. de empuje) volaron en 1964 y 1965, y dotado con el motor egipcio E-300-A de 4.800 kg., estaba en vías de hacerlo un tercero, la Guerra de los Seis Días frustró definitivamente el programa.

## Hace 20 años
# Presencia española

**Le Bourget 8-17 junio 1979**

La industria aeronáutica española ha estado presente en el 33º Salón de París destacando por lo novedoso, el prototipo del entrenador avanzado CASA C-101, el cual, pilotado por el comandante Verano, ha despertado gran curiosidad. También ha participado el CASA C-212 "Aviocar" Serie 200, que realizó demostraciones de lanzamiento de cargas por sistema de extracción a baja cota y cuyos fabricantes con satisfacción anunciaban la venta de 173 aviones a un total de 13 países.

## Hace 55 años
# Primer vuelo

**Getafe junio 1944**

Pilotado por el capitán Reixa Cadenas, ha efectuado su primer vuelo, el primer Junkers Ju-52 de la serie de 170, que con licencia de la firma alemana, fabricará C.A.S.A. bajo la denominación C-352L.

## Hace 40 años
# Festival

**Castellón 28 junio 1959**

El Ejército del Aire, con "Bücker" de la A.G.A., paracaidistas de la Escuela de Alcantarilla y "Sabres" del Ala de Caza nº 1, ha participado en un festival aéreo en el campo de vuelos de la Playa castellonense del Pinar.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años
### Regalo

**Cuatro Vientos 23 julio 1919**

Con la asistencia del general Weyler que representaba al Monarca y del coronel Soriano, director accidental de Aeronáutica, en la mañana de hoy se celebró el acto de entrega del avión Ansaldo SVA-9 que la firma constructora italiana ofrece a SM el Rey. Tras la firma del acta de recepción, se procedió a su bendición, actuando de madrina la condesa de Sommati. Luego de un vuelo de exhibición por parte del piloto Mario Stoppani, tomó los mandos el capitán Martínez de Aragón, quien poniendo en evidencia su pericia y las inmejorables cualidades del avión, fue muy felicitado.

### Hace 75 años
### Rescate

**Tauima 30 julio 1924**

Cuando el teniente de Infantería José Rodríguez y Díaz de Lecea, pilotando el Martinsyde nº 3, bombardeaba objetivos en Ifermin, por causa de un disparo que le inutilizó el motor, tuvo que planear en dirección a Midar, siendo perseguido por un grupo de unos treinta moros a caballo, que en algunos momentos se adelantaron al aparato. Al observarlo, el piloto rectificó la dirección, ganando ventaja a la caballería enemiga.

Poco antes de aterrizar, el teniente Lecea vio salir de la cabila de Midar, a un moro a caballo que, yendo a su encuentro, hacía fuego a los rebeldes; y cuando momentos después, repuesto de la conmoción sufrida por el brusco aterrizaje, se disponía a prender fuego al aeroplano, el referido moro luego de advertirle "Estar amigo de España" lo hizo subir a la grupa de su caballo y sin cesar de disparar, porque los rebeldes se aproximaban, el indígena emprendió veloz regreso a Midar, donde salvador y salvado se abrazaron, a la vez que aquel proclamaba que ya era como hermano.

El heroico proceder del moro Mohamed Abd-el-Mohand, ha merecido la felicitación personal del general Sanjurjo, quien además gratificarle espléndidamente en metálico, le ha propuesto para una condecoración.

### Hace 70 años
### Vuelo real

**Santander 26 Agosto 1929**

A bordo del Dornier "Wal" n 16, pilotado por el comandante Eduardo González Gallarza, SM el Rey D. Alfonso XIII voló por primera vez en aeroplano. Fue a las once de la mañana cuando, acomodado el Monarca en el puesto del 2° piloto, despegó el hidra, y tras sobrevolar la bahía, que con las escuadras española, francesa y el acorazado británico "Royal Oak", ofrecía un espléndido aspecto, puso rumbo hacia Bilbao volando diez minutos sobre altamar. Ya de vuelta y ante el requerimiento del Monarca, Gallarza le cedió los mandos, pilotando admirablemente, con la misma naturalidad con que la víspera, patroneando el "Hispania V", se había proclamado vencedor en las dos regatas internacionales.

Luego del amerizaje, el Rey se dirigió al Club Marítimo, donde le esperaba la Reina doña Victoria, a quien se dirigió diciéndole: " He satisfecho mi deseo de volar en un aparato de nuestra Aviación y he gozado de las delicias del viaje. Estoy realmente encantado".

Gallarza a su vez, se mostraba satisfecho de haber sido el primer aviador que ha tenido el honor de llevar al Monarca en su primer viaje aéreo.

*Nota de El Vigía:* Recordaremos que el Rey había recibido su bautismo del aire el 7 Febrero de 1913 en el dirigible "España".

### Hace 75 años
### Valentía

**Uad-Lau 5 Julio 1924**

Ante la angustiosa situación del destacamento de Coba Darsa, sitiado desde días atrás por el enemigo y soportando bajo el sol achicharrante, el tormento de la sed, recibieron los aviadores la orden de suministrar hielo y medicamentos. Para llevar a cabo dicha misión, a todas luces crucial para aquellos y de innegable riesgo para éstos, se prestó voluntario el jefe de la escuadrilla capitán Eduardo González Gallarza, llevando como observador al capitán Ramón Ochando.

Apenas el Breguet XIV se acercó a la posición, fue blanco de los impactos que desde las alturas causaba el fuego de los rebeldes, uno de los cuales hirió al piloto en el muslo izquierdo; no obstante, y a pesar de la hemorragia, continuó su vuelo rasante a fin de que pudieran arrojarse los sacos de hielo dentro de la posición, cuyos heroicos defensores poseídos de un renovado espíritu y gratitud, aclamaron a los aviadores.

El aparato volvió a pasar una y otra vez, recibiendo Gallarza una nueva herida en la mano izquierda y solamente cuando hablan terminado el abastecimiento se dirigió a Uad-Lau, donde tomó tierra, salvando el aparato. Los médicos que le atendieron, certificaron que si bien sus heridas eran menos graves, le imposibilitaban en absoluto el pilotaje y sólo pudo llevarlo a cabo por un supremo esfuerzo de voluntad.

El heroico proceder del capitán Gallarza ha merecido ser propuesto para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando.

## Hace 60 años

# Flechas del Aire

**Málaga julio 1939**

Con su presentación pública en esta ciudad, ha comenzado sus actividades la primera Centuria de Flechas del Aire que lleva el nombre de García Morato y de la que es madrina Marujita, una hija del heroico aviador.

Habrá siete mil flechas -ha declarado el comandante Iglesias verdadero impulsor de esta modélica organización juvenil- distribuidos en treinta escuelas. Las enseñanzas se harán en dos grupos, uno para flechas, que ingresan al cumplir los doce años y Oiguran como tales hasta los catorce, pasando entonces al grupo de cadetes; estos, podrán asistir según sus cualidades y preferencias, a las escuelas de vuelo sin motor o de aprendices especialistas.

## Hace 70 años

# Desgracia

**Tablada 11 julio 1929**

A las 9,30 horas, procedente de Larache, aterrizó en esta base, el Breguet XIX n° 49 pilotado por el capitán Ricardo Guerrero López, quien a prisa y corriendo se dirigió al jefe de guardia, y atónito y horrorizado, manifestó que había perdido en el aire a sus dos pasajeros Se trata del capitán aviador Alfredo Castro Miranda, el cual iba a casarse esta semana, y el teniente de Caballaría Antonio Esquivias Salcedo, que viajaba para asistir a su boda.

A fin de iniciar su búsqueda, a bordo de un avión acompañando a Guerrero, partió inmediatamente el capitán Sampil, y tras intenso rastreo, localizaron a los infortunados, de cuyos restos se ha hecho cargo la expedición terrestre que se organizó para tal fin.

Respecto a la tremenda desgracia, hemos podido saber que habida cuenta de las circunstancias especiales, accedió el capitán Guerrero a transportar dos pasajeros en un avión biplaza, acomodándose sentados uno encima de otro. Al cruzar el Estrecho, les sorprendió un imponente temporal de Levante viéndose obligados a tomar altura; así y todo, sacudido el aparato por continuas ráfagas, convirtiose en un juguete del viento. Para pasar los montes de Tarifa, el piloto hubo de elevarse a 1.400 metros y fue entonces cuando al coger un tremendo "bache" sobre Facina (Cádiz), sintió un extraña sacudida, y al volver la cara hacia atrás, vio con el natural horror como salían despedidos sus pasajeros.

## Hace 70 años

# Homenaje

**San Sebastián 23-26 julio 1929**

De auténtico éxito, pueden calificarse las pruebas aéreas que, con la participación de aparatos civiles y militares, se han celebrado en homenaje a la Aviación Española. Los bautismos del aire, concursos de velocidad, bombardeo, caza de globos y prueba de parejas, llevados a cabo en el aeródromo de Lasarte, en la bahía de la Concha o a lo largo de la incomparable costa guipuzcoana, han hecho las delicias de un publico, que siguió con interés las evoluciones de los aeroplanos. Como asistentes o participantes se han visto figuras tan renombradas como Franco, Jiménez, Iglesias, Rada, Ortiz, Haya, Ansaldo, Rexach, Fernández Longoria, duque de Estremera o... María Bernaldo de Quirós, primera mujer que ha obtenido el título de piloto en nuestro país.

## Hace 70 años

# Nuevo aeropuerto

**Burgos 20 julio 1929**

Con un sencillo acto, que contó con la presencia del general Soriano y todas las autoridades de la ciudad, así como un publico estimado en mas de 6.000 personas, se ha inaugurado el nuevo aeropuerto, enclavado en el pueblo de Villafría a 7 kilómetros de la capital. Con tan fausto motivo se celebró una prueba aérea en la que participaron aparatos civiles y militares procedentes estos, tanto del cercano Gamonal, como de Logroño y Madrid. A pesar del gran aguacero que cayó durante la tarde, la concurrencia aguantó ávida de presenciar la llegada de los distintos. aeroplanos. A la noche y en honor de los aviadores, se ha celebrado en la Sociedad Salón de Recreo, un banquete y baile de etiqueta.

## Hace 60 años

# Ministro del Aire

**Barajas 18 agosto 1939**

A bordo de un DC-2 militar, ha llegado a Madrid el recién nombrado Ministro del Aire general Juan Yagüe Blanco, quien aparece en la imagen saludando al teniente Gil Delgado, en presencia del coronel Moreno Abella y los tenientes Coroneles González Gallarza (Eduardo) y Rodríguez y Díaz de Lecea.

*Nota de El Vigía:* Creado el Ministerio del Aire por Ley de fecha 8 de Agosto, el posterior nombramiento contra todo pronóstico, de un militar ajeno al Arma de Aviación como Yagüe; cuando, por lógica, había de recaer dicho puesto en el general Kindelán, suscitó, aún a pesar del prestigio de aquél, el descontento general de los aviadores.

## Hace 65 años

# Concurso

**Getafe 4 Julio ] 924**

En brillante acto celebrado en esta base aérea, el presidente de la República ha hecho entrega de los premios del III Concurso de Patrullas Militares, organizado por Revista de Aeronáutica. Los tenientes José Alvarez Pardo y Julián del Val del Grupo 23 (Logroño) y el teniente Alejandro Manso de Zúñiga del Grupo 11 de Getafe, recibieron los primeros premios correspondientes a la modalidad de reconocimiento y caza respectivamente.

# Periplo

**Los Alcázares 16 Julio 1924**

Con el amerizaje en aguas del Mar Menor, ha finalizado la meritoria vuelta a la Península e islas Baleares protagonizada por el Grupo de Hidros n° 6 de esta base y una patrulla de Atalayon, al mando todos del comandante Franco.

## Hace 75 años

# Heroísmo

**Sania Ramel (Tetuán)**
**21 agosto 1924**

De regreso la escuadrilla Breguet XIV, de una comprometida misión de abastecimiento a la cercada posición de Solano, con urgencia y con cuidado el personal del aeródromo ha debido de afanarse para sacar del aparato al cabo piloto Gómez del Barco quien se encontraba en grave estado, tarea a la que contribuyó con ahínco, su observador el alférez Iruretagoyena, Atendido inmediatamente por el médico, que comprobó la importancia de sus heridas, le preguntó si había perdido mucha sangre, respondiéndole el aviador: Aún me queda la última gota.

Poco después Iruretagoyena declararía, que en dos ocasiones en las pasadas rasantes sendos proyectiles habían herido en la sien y en el hombro a su piloto, y aunque le sugirió regresar, se negó a ello hasta tanto no se hubiera arrojado el último saco de hielo. Su heroica conducta ha merecido la propuesta para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando.

*Nota de El Vigía:* Resuelto favorablemente el juicio contradictorio, al año siguiente le fue concedida mas preciada condecoración militar.

# el vigía

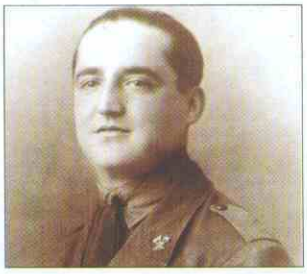
## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
## Valor

**Sania Ramel 26 septiembre 1924**

Prácticamente "cosido" a impactos de fusilería, aterrizó en este aeródromo el "Napier" (DH.9A) nº 63 de la escuadrilla de Auámara, pilotado por el capitán Gómez Spencer, cuyo observador, el también capitán Ramón Ochando y Serrano, llegaba en gravísimo estado.



Según informó el piloto, habían recibido varias descargas, cuando con su fuego apoyaban a una columna atacada en las cercanías del Zoco el Jemis de Beni Aros; uno de cuyos proyectiles alcanzó en el muslo al observador, atravesándoselo de abajo arriba. Presumiendo la gravedad de la herida -continuó relatando Spencer- inició el viraje para regresar al aeródromo, a lo que Ochando se negó hasta tanto no arrojara hasta la última bomba.

Desvanecido por efecto de la hemorragia, trabajosamente ha sido extraído del avión y trasladado en estado crítico al Hospital Militar de Tetuán para ser intervenido quirúrgicamente.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente no pudieron evitar su fallecimiento 16 días después. Propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, le fue concedida a título póstumo, así como el ascenso a comandante por méritos de guerra. Tenía 29 años.

### Hace 75 años
## Periplo

**Getafe 5 septiembre 1924**

Con el aterrizaje del Avro 504K, que lucía el popularísimo perrito de Xaudaró y sobre la escarapela nacional el escudo de Sevilla, ha finalizado la minuciosa vuelta a España, emprendida por el comandante jefe de este aeródromo Guillermo Delgado Brackembury y el teniente Alfredo Gutiérrez López el 8 de julio pasado. Tan largo periplo ha tenido por objeto obtener datos prácticos relativos a terrenos aprovechables para el aterrizaje. En su recorrido efectuaron 39 tomas de tierra de las cuales, solamente siete en aeródromos preparados.

Como el lector puede imaginar, una excursión de dos meses, llegando a lugares donde jamás habían visto un avión, ha sido pródiga en incidentes y anécdotas que lamentablemente se escapan de los límites de la noticia. Tan sólo señalaremos que tras su aterrizaje con motor parado en el pueblecito portugués de Leñoso para el despegue desde un pequeño prado, rodeado de arbolado y elevadas montañas, hubo que aligerar el aparato retirando uno de sus depósitos de gasolina, y quedándose en tierra el comandante Delgado. También diremos que, si bien en algunos lugares las autoridades, incomprensiblemente, se desentendieron del aeroplano y sus tripulantes, el rey Don Alfonso XIII, de verano en Santander, se desvivió con ellos, sentándolos a su mesa en el palacio de la Magdalena. *"Es el mejor amigo* -dijo el comandante Delgado Brackembury- *que hemos encontrado en la fatigosa excursión por todo el litoral de España".*

### Hace 40 años
## Homenaje

**Alcantarilla 17 septiembre 1959**

Por Orden publicada en el BOA la Escuela Militar de Paracaidistas establecida en este aeródromo, se denominará en lo sucesivo Méndez Parada, en recuerdo del heroico capitán jefe de Escuadrilla.

*Nota de El Vigía:* Había sido José Antonio Méndez Parada, el primer aviador militar español que saltó desde un avión para estudiar las posibilidades del paracaidas en el salvamento de tripulaciones. Destinado en Cuatro Vientos de capitán, al mando de una escuadrilla y al frente de la sección de Paracaidas, el 7 de marzo de 1930 cuando efectuaba un vuelo en el Havilland (DH-9) acompañado del soldado Fortunato de la Fuente, una grave avería hizo ver al piloto la inminencia de un irremediable accidente. Presto dio orden al

soldado para que se arrojara en paracaidas, pero cuando lo hizo, por la precipitación del salto, se enganchó en los timones de cola del avión. El sentido de responsabilidad y el valor del piloto, le impidieron usar su paracaidas, antes de asegurar el salvamento del soldado, maniobrando con el avión hasta conseguir liberarle de tan difícil situación. Sin embargo, agotados los escasos segundos disponibles para que pudiera atender a su propia salvación, el capitán Méndez Parada (30) encontró así una muerte heróica, sacrificándose por salvar la vida de su subordinado.

## Hace 60 años
# Bautismos

**Barajas 17 septiembre 1939**

Al igual que en el resto de los aeródromos españoles, se ha celebrado el "bautismo del aire" de 50 flechas y cadetes de la Organización Juvenil de FET (primer grupo de los 500 apuntados). Tras su llegada a primera hora de la mañana, una vez formados se les dio lectura de una encendida alocución del ministro del Aire general Yagüe...*A todos se os abrirá paso en este Ejército del Aire que empezó a forjarse en los tres años de nuestra guerra, y que ha de ser en las manos del Caudillo uno de los más eficaces instrumentos de nuestra grandeza...*

*¡Para todos hay un sitio en los aviones del Imperio!...*

Luego, el capitán Sanchíz, explicó a los muchachos diversas nociones teóricas y prácticas, acerca del funcionamiento de los mandos de un avión, antes de que con gran entusiasmo, en distintos grupos, emprendieran el vuelo. Terminados estos, pasaron el resto del día en el campo de aviación visitando todas sus dependencias.

## Hace 75 años
# Héroe

**Tetuán 28 septiembre 1924**

La ansiedad y desolación ha cundido entre los aviadores cuando, a primera hora de la tarde, al regresar al aeródromo los Havilland Rolls del "Grupo Carrillo" se ha echado en falta el avión de su jefe precisamente.

A requerimiento del Mando, aún a pesar de una infame climatología, habían salido a la mañana al sector de Zoco el Arbaa para apoyar la comprometida y angustiosa situación que estaba viviendo la columna del general Riquelme. Si bien el servicio lo hicieron por parejas, el capitán José Carrillo llevando de observador al suboficial José Amat, lo hizo sin protección.

A las cuatro, con la preocupación sobre la suerte que hubiera podido correr, han salido a buscarlo dos aviones, regresando sin encontrar rastro alguno. Por fin, a última hora se ha recibido la noticia que nadie quería oir, un aparato había caído en las inmediaciones de Fondak de Siriamin incendiándose y estallando sus bombas.

*Nota de El Vigía:* Carrillo volaba gravemente herido, de ahí sus dos vanos intentos, debido a estar ocupado por tropas, de tomar tierra en el pequeño aeródromo de Zoco el Arbaa y dirigirse a muy baja altura hacia Tetuán; no pudiendo evitar estrellarse contra la ladera de una montaña. El hecho de no haber arrojado las bombas, confirma igualmente tal creencia.

Pepe Carrillo lo fue todo. Observador, piloto, jefe de escuadrilla y finalmente mandó el "Grupo Carrillo". Su valor le había hecho merecedor de la Medalla Militar y el recientísimo ascenso a comandante por Méritos de Guerra. De él se escribió: ..."cabeza y corazón de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, investido de todas las virtudes de los héroes; cuando el número de sus hazañas rayaba ya en lo increíble, cuando se aproximaba al millar el número de balazos que había recibido en su avión, cuando ya volando con él habían sido muertos o heridos tres observadores, cayó". (En la foto, aparece a la izquierda, junto a uno de ellos, el teniente Angel Orduna caído 24 días antes que su jefe)

## Hace 35 años
# Exito

**Bilbao 13 septiembre 1964**

Con la participación de once naciones, durante ocho días se ha dispuesto en el aeropuerto de Sondica el III Campeonato Mundial de Vuelo Acrobático. El equipo español, en su debut como tal, pilotando aviones Zlin Z-326 checoslovacos, ha alcanzado un gran éxito, al clasificarse en segundo lugar, al tiempo que el capitán Tomás Castaño de Meneses se proclamaba campeón del mundo en la categoría individual.

## Hace 100 años
# Nacimiento

**Pedroñeras 10 septiembre 1899**

En esta localidad manchega ha nacido Félix Martínez Ramírez.

*Nota de El Vigía:* Procedente de Infantería, pasó en 1924 al Servicio de Aviación. Destinado al Grupo de Escuadrillas de Tetuán luego de pronunciar la célebre frase: "Me quedo aquí estampado contra una roca, o me gano la Laureada" en las numerosas acciones en las que participó, su acometividad rayó en el heroísmo. Pero su ya acreditado valor culminaría el 11 de mayo de 1926 cuando, pilotando el Breguet XIV nº 101, bombardeaba grupos rebeldes en Imamegait en sus cuatro pasadas rasantes resultó sucesivamente herido, no abandonando el objetivo hasta que, con los cargadores vacíos, regresó al aeródromo. Propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando dicha recompensa le fue otorgada dos años después. Tras cuatro largos meses de hospitalización, regresó a Marruecos obteniendo el ascenso a capitán por méritos de guerra y la Cruz de la Orden de María Cristina.

Estuvo destinado en 1928 en Cabo Juby, y de vuelta a la península, se incorporaba como profesor a la Escuela de Alcalá de Henares. El 6 de marzo de 1931, en un accidente absurdo pilotando el Avro 504K nº 7 perdía la vida uno de los más valientes aviadores españoles.

## Hace 60 años
# Flechas

**Palma 24 septiembre 1939**

En el aeródromo de Son Bonet se ha celebrado con sencillez no exenta de solemnidad, el acto de inauguración de la unidad de Flechas del Aire creada en nuestra ciudad. Tras una impresionante exhibición acrobática a cargo del alférez José Luis Aresti pilotando un Fiat CR-32 de caza, a bordo de un Savoia S-81 de bombardeo, pilotado por el capitán Federico Pérez Esteve, 40 flechas han recibido emocionados el bautismo del aire.

## Hace 75 años
# Fallido

**Gijón 28 septiembre 1924**

A primera hora de la tarde, debido a una inoportuna avería en el sistema de suministro de combustible, ante la sorpresa general ha tomado tierra en la playa de San Lorenzo un Breguet XIX tripulado por el capitán Mariano Barberán y el teniente Ignacio Jiménez Martín. Respondiendo a los informadores, los aviadores relataron que habían partido de Cuatro Vientos a las 8,40 horas, dispuestos a batir el récord de permanencia y recorrido en un solo vuelo. Su plan incluía dos etapas estimadas en 18 horas de vuelo; en la primera, sobrevolando La Coruña, San Sebastián y Figueras, alcanzarían Barcelona; en la segunda, desde la Ciudad Condal, sobrevolarían Cartagena y Huelva para terminar en Madrid.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 60 años
## Homenaje

**Badajoz 19 octubre 1939**

Cuando en medio de una intensa emoción, procedentes de Lisboa retornaban a España los restos gloriosos del general Sanjurjo, al llegar a la estación de esta ciudad, una escuadrilla de aparatos de la Escuela de Las Bardocas, al mando del capitán Fernández de Tudela, ha evolucionado sobre el convoy arrojando gran cantidad de flores.

### Hace 60 años
## Alarde

**Madrid 29 octubre 1939**

Bajo la presidencia del Caudillo y ante 50.000 espectadores, se ha celebrado en el Estadio Metropolitano la II Demostración de la Organización Juvenil Española.

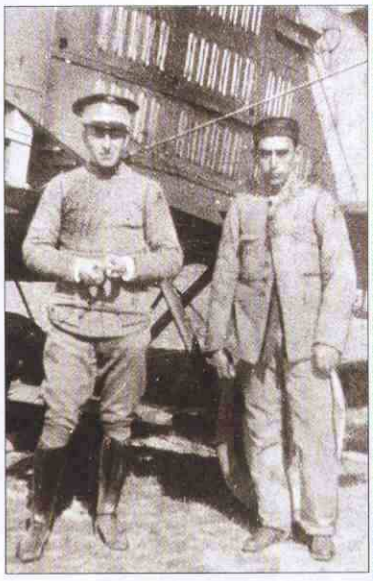
Como colofón de la grandiosa concentración, la Aviación ha tenido una vistosa participación. Mientras se escuchaban las salvas de la artillería, una escuadrilla de trimotores "Junkers" volando a escasísima altura, arrojó gran cantidad de flores. Mas tarde, cuando miles de voces, entonando los himnos del Movimiento, daban por finalizado el grandioso espectáculo, un grupo de Heinkel He-51, haciendo alarde de su portentosa pericia y causando admiración y entusiasmo en la muchedumbre, ha ejecutado sobre el estadio una simulación de ataque, realizando la célebre "cadena".

*Nota de El Vigía:* La víspera, cuando los He-51 de la 31 Escuadra, al mando del capitán Jiménez Ugarte, hacían un ensayo sobre Campamento, el avión pilotado por el alférez Juan Miguel Prado y Pintó, envistió al que pilotaba el alférez Miguel Martínez-Vara de Rey y Teus. Ambos se lanzaron en paracaídas, pero si bien éste lo hizo felizmente, por desgracia, al engancharsele a Prado el paracaídas en la cola de su avión, cayó a tierra arrastrado por él.

### Hace 80 años
## Récord

**Tetuán 28 octubre 1919**

Procedentes de Cuatro Vientos y al mando del capitán Díaz Sandino han llegado a Sania Ramel los primeros Breguet Br-XIV de bombardeo adquiridos en Francia por el Servicio. Había gran expectación, pues se tenían noticias de que uno de ellos, el pilotado por el teniente Carlos Morenés y Carvajal, pretendía batir el récord nacional de distancia en un solo vuelo. Y así ha sido, cubriendo el joven oficial, en tan solo tres horas y cuarto, los 550 kilómetros del trayecto. Tanto él, como el mecánico Gravino que le acompañaba, han sido objeto de calurosas felicitaciones.



### Hace 75 años
## Aguante

**Cuatro Vientos 11 octubre 1924**

Una gran satisfacción se percibía esta tarde en el aeródromo cuando, concretamente a las 17,10 horas, tomaba tierra el Havilland DH-4 del capitán Luis Martínez Delgado. Había despegado a las 7 de la mañana y tras permanecer en el aire 10 horas y 10 minutos, batía su anterior marca de duración. En tan prolongado vuelo el esforzado aviador ha recorrido 990 kilómetros en trayectos de ida y vuelta a Guadalajara..

### Hace 75 años
## Héroe

**Auámara 9 octubre 1924**

Según comunican de la posición de Taatof, en sus cercanías tomó tierra el Bristol nº 57 de este aeródromo, pilotado por el capitán Ricardo Burguete Reparaz, quien habiendo resultado gravemente herido en el transcurso del ataque a los rebeldes, que asediaban tanto aquel como otros campamentos cercanos, no quiso abandonarlo hasta tanto no hubiera agotado la munición. Por tan heroica acción, ha sido propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando.

*Nota de El Vigía:* Resuelto favorablemente el juicio contradictorio, Burguete sería premiado con tan preciada condecoración, que le fue impuesta por el Rey Don Alfonso XIII el 5 de octubre de 1927 en el campamento ceutí de Dar Riffien. En la fotografía, junto a su padre también laureado y a la sazón director de la Guardia Civil.

### Hace 45 años
## Condecoración

**Torrejón de Ardoz 26 octubre 1954**

En la sede del Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica, ante el ministro del Ejército teniente general Muñoz Grandes y altos jefes del Ejército del Aire, se ha celebrado el acto de imposición de la

Gran Cruz del Mérito Aeronáutico al profesor Willy Messerschmitt. Tras el discurso del ministro del Aire, elogiando la personalidad del genial ingeniero y proyectista, el teniente general Eduardo González Gallarza condecoró a tan ilustre personalidad, quien tuvo palabras de gratitud hacia España y su Aviación.

## Hace 45 años
## Viaje

**Barajas 1 octubre 1954**

Pilotados por oficiales españoles acompañados de sus instructores norteamericanos, procedentes de la base de Furstenfelbruck (Alemania) a las cinco de la tarde han tomado tierra 5 reactores de enseñanza T-33.

Debido a una pequeña avería, un sexto avión hubo de regresar a su base, aunque se cree que en las próximas horas reemprenderá el viaje.

Aunque no era el objeto principal, uno de los motivos del viaje ha sido que uno de los pilotos españoles consiguió la oportuna autorización para trasladarse a la capital de España, con el fin de pedir la mano de su novia. Se trata del capitán José Santos Peralba Giráldez que mañana, acompañado de sus familiares, pedirá la mano de la señorita Mercedes Baño que se ha trasladado de Alicante hasta Madrid con este único fin.

*Nota de El Vigía:* Además del citado oficial, formaban parte de la expedición los capitanes Parés, Sepúlveda, Pérez de Guzmán, Alvarez Valera y el teniente Roa Labra (Vicente).

## Hace 80 años
## Regalo

**Cuatro Vientos 24 octubre 1919**

En acto presidido por el embajador del Reino Unido y su esposa, el agregado militar de dicha Embajada y el director de Aeronáutica Militar, general Echagüe, que representaba al Monarca, de viaje en el extranjero, se ha celebrado la entrega del aparato Avro 504.K, que construido expresamente, la prestigiosa firma británica regala a SM el Rey Don Alfonso XIII.

Tras los discursos, la esposa del embajador, en calidad de madrina, rompió contra la hélice del aeroplano la tradicional botella de champagne antes de que el capitán R.L. Truelove, hijo por cierto de madre española, realizara una demostración en vuelo que llamó poderosamente la atención.

## Hace 60 años
## Primer vuelo

**Jerez de la Frontera 14 octubre 1939**

En el aeródromo de La Parra y pilotado por el alférez José Luis Aresti, ha tenido lugar el vuelo inaugural del primer "Rata" (Polikarpov I-16) que, bajo la dirección del ingeniero Luis Arias Martínez, ha sido construido por el Taller Experimental del Aire. El acontecimiento ha sido celebrado con un almuerzo extraordinario, en el que ha participado la totalidad del personal del Taller. Con la prevista serie de 35 aparatos, se equipará el 26 Grupo de Caza que tendrá su base en Tablada.

## Hace 75 años
## Habilidad

**Tetuán 8 octubre 1924**

Cuando un cabo de Ingenieros piloto aviador, cuyo nombre no nos ha sido dado a conocer, volaba sobre territorio enemigo, divisó un pastor moro al cuidado de su ganado. Ni corto ni perezoso, a base de pasadas y con algún que otro disparo intimidatorio, consiguió espantar a cuatro vacas que con gran habilidad ha conducido hasta el mismo aeródromo. Ni que decir tiene que la inesperada llegada de los animales ha sido recibida con el natural alborozo.

## Hace 65 años
## Cooperación

**Oviedo 10 octubre 1934**

Aunque limitada por la meteorología, la Aviación complementada con un autogiro de la Aeronáutica Naval, continúa su cooperación con el ejército para sofocar el movimiento revolucionario desatado en la cuenca minera. Hoy, cuando 12 "Breguet" en vuelo rasante procedían al abastecimiento de víveres a los sitiados en el cuartel de Santa Clara, un balazo hirió gravemente en un pulmón al teniente Manuel Tomé Laguna, a pesar de lo cual conservó los mandos el tiempo preciso para que su observador, el teniente Carlos Rute Vilanova lograra introducir el asta de una bandera de señales en el alojamiento de la inexistente palanca de mando, consiguiendo así regresar a León.

*Nota de El Vigía:* A ambos les sería concedida la Medalla Militar.

## Hace 65 años
## Socorro

**Gijón, octubre 1934**

Procedentes de Valladolid han tomado tierra en la playa de San Lorenzo tres avionetas "Tiger Moth" y una "Fleet" que, pilotadas por profesores de la Escuela de Vuelos y Combate de Alcalá de Henares, transportan al equipo quirúrgico nº 9, que sin dilación comenzó a atender a los numerosos heridos a consecuencia del movimiento revolucionario.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años
## Nacimiento

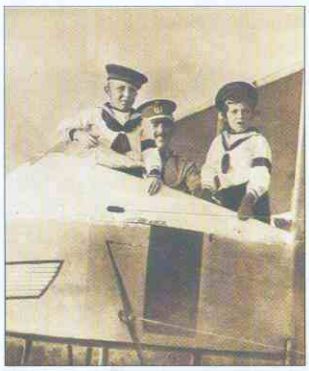
**Ciudad Rodrigo 20 noviembre 1899**

Nace Julián Rubio López.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Infantería, en 1924 ingresaba en Aviación participando como piloto en la guerra de Marruecos, donde voló en los Breguet XIV, confiriéndosele pronto el mando de una escuadrilla, siendo herido en dos ocasiones. Al terminar la campaña de 1927, fue ascendido a comandante por méritos de guerra.

El inicio de la guerra civil le sorprendió al mando del aeródromo de León, consiguiendo con valentía en tan críticos momentos, que aquella importante unidad se sumara al Alzamiento. Posteriormente, ostentó la jefatura de las Fuerzas Aéreas del Norte y tras desempeñar el cargo de 2º jefe del E.M., pasaría a mandar la 4ª Escuadra.

General de Brigada en 1942, tomó el mando de la Región Aérea Atlántica con sede en Valladolid. En 1956, al crearse el Mando de la Defensa Aérea, ya teniente general, fue nombrado su primer jefe.



### Hace 85 años
## Visita

**Cuatro Vientos 9 noviembre 1914**

El Príncipe de Asturias y el Infante Don Juan han visitado el aeródromo, deteniéndose interesados en los aparatos Farman, acerca de cuyas características, escucharon las explicaciones que les dieron el Infante Don Alfonso de Orleans y el ilustre capitán Kindelán.

### Hace 30 años
## Un hito

**Talavera la Real 15 noviembre 1969**

Bajo la presidencia del teniente general Salas Larrazábal, jefe de la 2ª Región Aérea, se ha celebrado en esta base, el acto de conmemoración de las 100.000 horas de vuelo de la Escuela de Reactores. Tan importante hito, se alcanzó el pasado día 3, en el curso de vuelo del T-33 (731-11) pilotado por los comandantes Matías Lozano y Jorge Mora y atendido por el sargento mecánico Felipe Cáceres.

Como recordó en su alocución su director, el coronel Luis Azqueta, a esta cifra se ha llegado tras casi 15 años de esfuerzo ininterrumpido por parte del personal a sus órdenes; desde el instructor de vuelo, hasta el más modesto soldado, haciendo hincapié en el que silenciosamente lleva a cabo el sufrido equipo de especialistas. Todos ellos, han hecho posible la formación de 44 promociones de pilotos.

### Hace 60 años
## Tragedia

**Segovia 9 noviembre 1939**

Según comunican de Hontabilla a las 11,20 horas se estrelló, incendiándose en una zona montañosa de las proximidades de Lastras de Cuéllar, el Savoia S-81 (21-52) perteneciente al 113 Grupo con base en Villanubla. A consecuencia del siniestro, han perdido la vida siete aviadores y un conductor militarizado, salvándose cuatro, al hacer uso del paracaidas.

*Nota de El Vigía:* El, hasta entonces, más grave accidente de la historia de nuestra Aviación Militar, provocado por un sólo avión, habría de costar la vida a tres burgaleses, los tenientes Santiago de la Cuesta, José Luis Plaza y Andrés Vicente, así como a los tenientes Alfonso Ponte y Francisco Ramírez, quienes constituyendo una escuadrilla al mando del teniente Ignacio Alfaro, burgalés también, viajaban como pasajeros a Mallorca, para recoger aviones con destino al 26 Grupo de Caza de León. La mala climatología y el hecho de que los pasajeros, a excepción del teniente Alfaro -que se salvó- no llevaran ajustados los paracaidas, fue una de las causas para que la tragedia alcanzara tal magnitud.

En la fotografía, ejemplo de la "cara y cruz" del destino, vemos al teniente Alfaro (derecha) junto a su gran amigo Santiago de la Cuesta.

El 17 de marzo de 1988, pocos días después de haber participado en los actos del 75 aniversario de nuestra Aviación Militar, fallecía en Madrid.

## Hace 70 años
## Exigencia

**Madrid 11 noviembre 1929**

El diario ABC publica la carta del ingeniero de Caminos Tomás G. Acebo; quien, sensibilizado por el reciente y desgraciado accidente ocurrido en Tablada, hace un llamamiento a las autoridades de Aviación en defensa del uso obligatorio del paracaídas, implantado ya en todas las naciones adelantadas. Sostiene razonablemente el citado señor que "permitiría a los aviadores lanzarse desde el aparato, cuando ya su presencia en el resulta inútil, por ser imposible procurar un aterrizaje normal".

*Nota de El Vigía:* El referido accidente, no era otro que, el que acaecido cuatro días antes, costó la vida a los capitanes de Infantería Alfonso Esteban Anzuela (28) y José Martínez Mejías (27) cuando en vuelo sobre el aeródromo y sin que se sepan las causas, se rompió el plano derecho del Breguet XIV que pilotaban.

## Hace 60 años
## Academia

**Madrid 28 noviembre 1939**

Consecuente con el reciente Decreto, por el que se creaba la Academia de Aviación, se ha convocado la 1ª Promoción para oficiales provisionales y de complemento de Aviación. El curso tendrá una duración de 18 meses y la Academia se establecerá provisionalmente en el aeródromo de León.

## Hace 40 años
## Ejercicio

**Madrid 25 noviembre 1959**

El jefe de Estado acompañado de los ministros militares y altos jefes del Ejército, ha presenciado el ejercicio "milano" que, con gran espectacularidad, se ha celebrado en el polígono de Campamento (Carabanchel).

Bajo la dirección del coronel Montel, y con la participación de sesenta aviones, su finalidad era poner de manifiesto la potencia de fuego de las fuerzas aéreas y la coordinación de los organismos conjuntos para la cooperación tierra-aire.

La actuación de los Heinkel 111 de bombardeo y los "Messer" y T-6 de ataque, aún vistosa y efectiva, se vio empequeñecida ante la potencia, velocidad y maniobrabilidad de los reactores "Sabre", que llamaron poderosamente la atención.

En el intermedio de las dos fases de que constituyó el ejercicio, se celebró una exhibición de los prototipos de nuestra industria; el "Triana" y "Saeta" de la Hispano Aviación; el "Alcotán", "Halcón", "Azor" y Dornier 27 de CASA y por último, dos helicópteros de Aerotécnica.

## Hace 50 años
## Película

**Madrid 10 noviembre 1949**

En el cine Avenida y en función de gran gala, se ha estrenado la película "Alas de Juventud" la cual, a través de una sencilla trama, da a conocer el ambiente de la Academia General del Aire de San Javier. Dirigida por Antonio del Amo, cuenta como principales intérpretes a Nani Fernández, Rina Celi, Antonio Vilar, Carlos Muñoz, Tomás Blanco y Fernando Fernán-Gómez; participando como "extras", numerosos cadetes, así como los capitanes Fernando Lens y José Roa Lineros, quienes llevaron a cabo diversos vuelos de Bücker 131 y Bü 133 "Jungmeister", cuya filmación ha sido altamente valorada.

## Hace 60 años
## Homenaje

**Alicante 22 noviembre 1939**

Con motivo del traslado a El Escorial de los restos de José Antonio Primo de Rivera, esta mañana muchachas alicantinas, a bordo de aviones del aeródromo de La Rabasa, han seguido al cortejo por tierras de La Mancha, arrojando sobre el féretro gran cantidad de flores.

*Nota de El Vigía:* Durante las 11 jornadas que, día y noche, invirtió aquel impresionante cortejo fúnebre, en cubrir su recorrido a pie, en numerosos puntos, incluso de madrugada, fue acompañado por la Aviación. Así, por ejemplo, a su llegada a la provincia de Madrid, una escuadrilla de caza formó con sus aviones una cruz en el cielo.

## Hace 65 años
## Acrobacía

**Madrid 10 noviembre 1934**

Procedente de Lisboa, donde participó, en el festival a beneficio de la viuda del infortunado piloto D'Abreu, llegó ayer el instructor de la Escuela Militar de Praga, Frantisek Novak, quien a bordo de su Avia B.122-2, ha realizado hoy admirables exhibiciones de alta acrobacía en Cuatro Vientos y Getafe, siendo efusivamente felicitado por sus compañeros españoles.

## Hace 65 años
## Brillante desfile

**Oviedo 21 noviembre 1934**

Presidido por el general López Ochoa y con la asistencia masiva de un público enfervorizado, se celebró esta mañana el homenaje a las tropas que intervinieron en la defensa de la ciudad y liberación de la provincia, del gravísimo movimiento revolucionario. A las 11 de la mañana aparecieron en el cielo varios aviones del aeródromo leonés Virgen del Camino, los mismos que contribuyeron tan eficazmente a la solución del conflicto. Al verlos, las gentes les saludaron entusiásticamente agitando pañuelos.

Tras volar en un principio a ras de los tejados, elevaronse después, en espera de la formación de las tropas, para evolucionar sobre ellas en el transcurso de su brillante desfile.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Ceuta 28 diciembre 1899**

En el seno de una familia de gran raigambre militar, ha nacido Alfonso Carrillo Durán.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Artillería, en 1924 pasó al Servicio de Aviación interviniendo en la campaña Marruecos; primero como observador en el Grupo de Breguet XIV popularmente conocido como "La Balumba" y más tarde en el "Grupo Carrillo" que mandó su heroico hermano "Pepe". Tras realizar el curso de piloto regresó a Marruecos, formando parte de un grupo Breguet XIX, en el que junto a su observador, el teniente Nombela, protagonizó una azarosa aventura. Debido a una avería y para no caer en territorio enemigo, hubo de posar su avión sobre el mar; tras alcanzar penosamente la costa a nado y caminar de noche, escondiéndose de día, ambos consiguieron ponerse a salvo.

Ascendido a capitán por méritos de guerra, pasó destinado a Cuatro Vientos y más tarde a Sevilla donde en una época estuvo al frente del Parque Regional Sur.

Al inicio de la Guerra Civil participó en el primer puente aéreo de la historia, transportando a la península el ejército de Africa y tomando parte, asimismo, en el meritorio aprovisionamiento al Santuario de Santa María de la Cabeza. Luego, al mando de diferentes grupos voló en las "Pavas" de cooperación y en los bombarderos Junkers 52, Savoia 79 y 81, siendo condecorado con la Cruz de Guerra con Palmas.

Ya en la paz, mandó el 13 Grupo (Savoia 79) de Tablada, y más tarde el 11 Regimiento y el Ala de Bombardeo Ligero nº 25, dotados ambos de Heinkel He-111, desempeñando, por otro lado, durante más de 11 años el mando de la base de Tablada.

Ya general de Brigada, fue nombrado jefe de Estado Mayor de la 2ª Región Aérea y en 1962, al alcanzar el empleo inmediato, jefe de la Zona Aérea de Canarias, año en el que como premio a su meritísima trayectoria profesional, le fue concedida la Medalla Aérea. Al pasar a la reserva en 1967 fue ascendido a teniente general, falleciendo en Sevilla el 29 de septiembre de 1987.

### Hace 60 años
## Donación

**Getafe 10 diciembre 1939**

Con la asistencia del embajador de Italia, general Gambara, del general Saliquet y de los ministros de Marina, almirante Moreno, y del Aire, general Yagüe, además de una nutrida representación del Ejército, en el transcurso de un solemne acto, la Aviación italiana ha hecho entrega a sus compañeros españoles de una imagen de Nuestra Señora de Loreto.

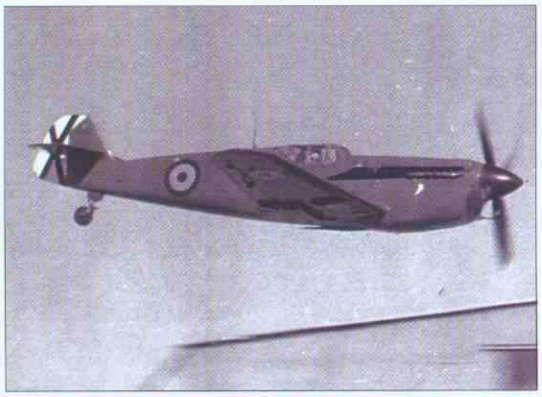
Conducida procesionalmente en artística carroza, por oficiales del C.T.V., fue traslada hasta el hangar principal, donde se había levantado un altar, flanqueado por los famosos "Chirris" de caza.

Tras la celebración de la santa misa, oficiada por el obispo de Madrid-Alcalá, el general Gambara, en vibrantes y sentidas palabras, hizo el ofrecimiento de la venerada imagen, respondiéndole el general Yagüe para expresar su agradecimiento en nombre de la Aviación Española. Por último, se celebró un desfile de fuerzas de Aviación, ante las autoridades y el numerosísimo público que, a pesar del día frío y desapacible, acudió masivamente al aeródromo.

### Hace 45 años
## Incendio

**Madrid 3 diciembre 1954**

Alrededor de las once y media de la noche y por causas que aún no se han podido determinar, se ha producido un aparatoso incendio en la factoría que Aeronáutica Industrial S.A. tiene en Carabanchel. La actuación de los bomberos no pudo evitar que 40 avionetas modelo I-11B totalmente terminadas y 60 motores fueran pasto de las llamas.



### Hace 45 años
## Voló

**Sevilla 29 diciembre 1954**

Pilotado por el capitán Fernando de Juan Valiente, ha realizado su primer vuelo el avión de caza Ha-1109 M1L. Se trata de un Messerschmitt construido por la Hispano Aviación S.A. al que le ha sido acoplado el motor británico Rolls Royce "Merlín". Aunque en el Ejército del Aire, dicho modelo lacónicamente es conocido como C.4K, el gracejo sevillano de sus constructores, ya le ha atribuido el sobrenombre de "buchón", debido al aspecto que le proporciona su voluminoso motor.

## Hace 65 años
# Autogiros

**Cuatro Vientos 30 diciembre 1934**

Reciente aún la destacada actuación en Asturias de los autogiros de la Aeronáutica Naval, procedentes del Reino Unido y tripulados por aviadores de aquél país, han llegado a este aeródromo dos autogiros del modelo C-30, adquiridos por la Aviación Militar.

## Hace 60 años
# La Patrona

**Sevilla 10 diciembre 1939**

En la base aérea de Tablada, bajo la presidencia del coronel inspector de la 2ª Región Aérea, don Alfonso de Orleans y Borbón y la presencia de todas las autoridades sevillanas, los aviadores celebraron con brillantez la fiesta de su Patrona. Tras una misa oficiada por el cardenal Segura en uno de los barracones, donde se había erigido un artístico altar, las fuerzas desfilaron ante una imagen de la Virgen de Loreto, que condujo en su aparato el coronel Juan Antonio Ansaldo, escoltado por una escuadrilla de caza, al mando del capitán Julio Salvador; quien para cerrar el acto, realizó una serie de arriesgadas acrobacias, entre los aplausos de la concurrencia.

**Jerez de la Frontera 10 diciembre 1939**

Como en todos los aeródromos españoles, con la celebración de diversos actos se ha honrado a la Patrona de la Aviación; en el aeródromo Haya tras el oficio religioso ha destacado la exhibición de arriesgadas acrobacias, a cargo del alférez José Luis Aresti, quien pilotando el primer "Rata" construido en el taller experimental del Aire, despertó gran admiración, siendo aplaudido con entusiasmo.

## Hace 75 años
# Salto

**Getafe 12 diciembre 1924**

Con gran alborozo, ha sido recibido el autogiro La Cierva C-6, construido en los talleres de Aviación Militar, que pilotado por el capitán Joaquín Loriga, procedía del aeródromo de Cuatro Vientos. El trayecto, en el que ha invertido 8 minutos y 12 segundos, volando a unos 60 metros de altitud, sin el menor contratiempo, es el primero que se realiza entre dos aeródromos.

Según declaró el genial inventor: "Las observaciones del intrépido y diestro piloto se han ajustado exactamente a mis previsiones, confirmando la fácil gobernabilidad del aparato, su estabilidad en el aire y la placidez de su aterrizaje". Asimismo, expresó su gratitud a los aviadores Spencer, Lecea y Ureta, quienes tanto se arriesgaron en las primeras pruebas y, sobre todo, al capitán Loriga, que nada le arredró al efectuar la prueba definitiva, y que sonriendo al prepararse a partir, oía comentar jovialmente: "Cuando pases por encima de Leganés, vas a oir a los locos pidiendo que les suelten a ellos o que baje el que vuela en el aparato".

MEDICAL (Bouclé). El mejor tejido de punto higiénico

## Hace 35 años
# Colisión fatal

**Trujillo 8 diciembre 1964**

Informan de Las Cumbres, que en la finca Las Caballerizas y debido a haber colisionado con un buitre de grandes dimensiones, se estrelló esta mañana el avión AISA I-115 matrícula E.9-159. En el trágico accidente ha perdido la vida su único ocupante, el comandante Antonio Vázquez-Figueroa González (38) perteneciente a la 1ª promoción de la Academia General del Aire.

## Hace 40 años
# Escolta

**Zaragoza 21 diciembre 1959**

Cinco "Sabres" del 21 Escuadrón (Ala de Caza nº 2) de esta base, al mando del comandante López Viciana han participado en la escolta del avión del presidente de los Estados Unidos, general Eisenhower. Denominada operación "Castilla", se ha llevado a cabo desde la vertical de Bilbao, hasta el área de control de Madrid. Un sexto avión hubo de aterrizar, debido al desprendimiento de un álabe en el despegue.

## Hace 750 años
# Cara y cruz

**Larache 8 diciembre 1924**

Según comunican de la posición de Aulef, uno de los DH-9 "Napier" que participaba en su apoyo, fue alcanzado por el fuego enemigo, provocándole el incendio inmediato. En tan comprometida situación, su piloto, el teniente de Infantería José Antonio Díaz-Sánchez Guadarmino, intentó un aterrizaje forzoso, capotando violentamente y saliendo su observador, el capitán de infantería Pedro Sanz Prieto, despedido a 20 metros del aparato. Ello le salvó la vida, ya que los esfuerzos que se hicieron por sacar a Guadarmino de aquella hoguera, fueron estériles.

*Nota de El Vigía:* Repuesto de sus heridas, Sánz Prieto continuaría volando y aún sufriría algún percance más; hasta que casi dos años después caía en Cuatro Vientos, tras haber sufrido a lo largo de su intensa vida aeronáutica, seis accidentes graves.

## Hace 40 años
# Ascenso regio

**Madrid 10 diciembre 1959**

Por Decreto de la fecha se promueve al empleo de teniente del Arma de Aviación (SV) a Su Alteza Real el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón y Borbón, quien había cursado sus estudios en la Academia General del Aire.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 40 años
### Rescate

**Alicante 20 enero 1960**

Las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, empleando grandes máquinas, han llevado a cabo el rescate de las 55 personas que, desde hace tres días, se encontraban aisladas por la nieve, en la estación de radar de Aitana, a 1.580 metros sobre el nivel del mar. Como ya es sabido, dicho personal, compuesto por 44 militares pertenecientes a la USAF, ocho al Ejército del Aire y tres civiles españoles, sin apenas abrigo y alimentos, ha soportado bajísimas temperaturas, que en el exterior se cifraban entre 14 y 16 grados bajo cero.

### Hace 65 años
### Emoción

**Tablada 24 enero 1935**

Momentos de verdadera angustia se vivieron esta mañana en la base, cuando se pudo apreciar que el Nieuport Ni-52 de la escuadrilla de caza, que pilotaba el alférez Jesús Fernández Tudela, dejando tras de sí una estela de humo, había sufrido un incendio. Los pronósticos de si llegaría o no al aeródromo, se zanjaron de inmediato, cuando ante la emoción de numerosísimos testigos, el aviador optó por saltar en paracaídas. La escasa altura desde que lo hizo, desafortunadamente, motivó que cayera en las cercanías de donde los restos del aparato ardían, produciéndose algunas quemaduras, por suerte, de poca consideración.

*Nota de El Vigía:* "Tudelita", como cariñosamente era conocido por sus compañeros, el teniente coronel, Medalla Militar, Fernández de Tudela, aún habría de saltar, derribado en combate durante la guerra, en dos ocasiones más.

Casualmente, ahora se ha cumplido el 50 aniversario de su muerte, en el gravísimo accidente, de un Ju-52 de la AGA, que por no teñir exageradamente de sangre estas páginas, hemos preferido omitir.

### Hace 40 años
### Homenaje

**Guadalajara 20 enero 1960**

Presidido por el ministro del Ejército teniente general Barroso, y con la asistencia de más de 200 ingenieros militares llegados de toda España, se ha celebrado el homenaje que esta ciudad y el Ejército han rendido al general Pedro Vives y Vich, primer jefe del Servicio de Aerostación y de la Aeronáutica Española. Con tal motivo, ha sido inaugurado un hermoso monumento a tan distinguido pionero.

### Hace 65 años
### Reconocimiento

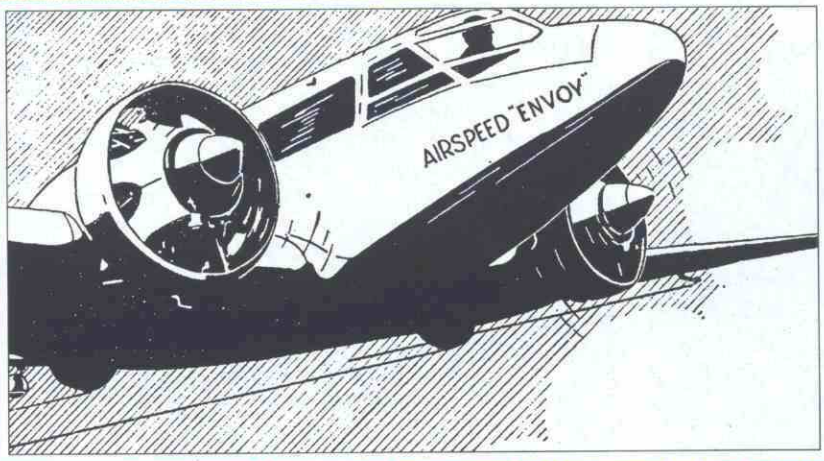
**Madrid 22 enero 1935**

El Diario Oficial del Ministerio de Defensa publica una disposición por la que: "Dados los extraordinarios servicios, prestados con motivo de las operaciones realizadas para la liberación de la provincia de Asturias, durante los sucesos ocurridos en el mes de octubre último...". A propuesta de la Tercera Inspección General del Ejército, el presidente de la República, con el beneplácito del Consejo de Ministros, ha tenido a bien conceder la Medalla Militar a la Primera Escuadra de Aviación.

### Hace 70 años
### Obsequio

**Getafe 23 enero 1930**

La desmedida afición al vuelo del comandante José




### Hace 65 años
### Exhibición

**Barajas 7 enero 1935**

Pilotado por el célebre aviador Sir Allan Cobham, se ha celebrado la demostración del bimotor británico Airspeed Envoy, en su versión colonial. Con tal motivo acudieron al aeropuerto el director general de Aeronáutica, señor Warleta, el jefe de Aviación Militar comandante Sáenz de Buruaga, el jefe de la Aviación Naval capitán de fragata Hermida, así como otras autoridades y representaciones aeronáuticas.

Luego de repetidas exhibiciones con uno y con dos motores, que confirmaron plenamente sus excelentes características, las autoridades citadas fueron invitadas a probarlo en vuelo.

Rodríguez y Díaz de Lecea, le ha llevado a impartir, desinteresadamente, clases a pilotos civiles, habiendo conseguido aventajados discípulos. Entre éstos, han hecho una suscripción a fin de regalar a "Pepe" Lecea una avioneta.

## Hace 50 años
## Ofrenda

**Sevilla 23 febrero 1950**

En solemnísimo acto, celebrado en el templo parroquial de San Isidoro, el general Rodríguez y Díaz de Lecea, en representación del ministro del Aire general González Gallarza, repentinamente indispuesto, ha hecho entrega de la corona que, por iniciativa de éste, ha sido donada por la Aviación Española a su Patrona la Virgen de Loreto; contribuyendo a ello, desde los ilustres generales de Aviación, hasta el más modesto soldado.

Tras su bendición, la corona fue colocada a la imagen por el prelado hispalense. Una compañía de Tropas de la base de Tablada, con estandarte y música, rindió los honores de ordenanza.

## Hace 40 años
## Ejercicio

**Torrejón 10 febrero 1960**

Con una duración ininterrumpida de 44 horas, y la participación de más de 200 interceptores, entre los que figuraban F-104 y F-86D de la USAF así como F-86 de las Fuerzas Aéreas portuguesas y españolas, se ha celebrado el primer ejercicio conjunto, de defensa aérea de la Península Ibérica.

El bando agresor, constituido por la II y VI Flota de los Estados Unidos, operó desde portaaviones situados en el Atlántico y el Mediterráneo.

En el Centro de Operaciones de Combate de la base de Torrejón, donde el teniente general Rubio, jefe del Mando de la Defensa Aérea, estableció su cuartel general, se llevó la dirección del ejercicio, siendo el resultado altamente satisfactorio.

## Hace 65 años
## Condecoraciones

**Tetuán 11 febrero 1935**

Con gran brillantez y solemnidad se ha celebrado el Homenaje al Ejército, que con iniciativa de la Junta Municipal, tuvo por escenario el paseo del Cónsul Cagigas y al que, desde el principio, se asoció todo el vecindario de la ciudad así como numerosísimas personas llegadas desde las ciudades de Ceuta y Tánger.

El acto, presidido por el Jalifa y el Comisario Superior, dio comienzo con la imposición de la Medalla Militar al teniente Lorenzi y al cabo señalero del "Canalejas", quienes acompañaron al hoy general Capáz, en su desembarco en Ifni. También recibió la preciada condecoración, el alférez de Aviación José Pérez Sánchez, primer aviador que tomó tierra en aquel territorio. Los condecorados, en medio de calurosos aplausos, se situaron frente a la tribuna, dando comienzo momentos después el desfile que resultó brillantísimo.

## Hace 80 años
## Viaje

**Cuatro Vientos 1 febrero 1920**

Con el fin de llevar el saludo de los aviadores españoles a sus compañeros portugueses, a las once y veinticinco partió de este aeródromo con dirección a Lisboa, la escuadrilla de aviones militares, que por vez primera viajaban al extranjero. La constituían un Salmson 2 tripulado por los capitanes Las Morenas y Peñaranda, un Ansaldo SVA-10 con el capitán

Martínez de Aragón y el teniente Mata, un Hispano-Barrón con los capitanes Sousa y González Anleo y un De Havilland DH-9 que pilotaba el capitán Manzaneque, acompañado por el teniente Chinchilla (foto). De todos, solamente este último, invirtiendo tres horas y media, alcanzó el aeródromo de Alverca en un solo vuelo, los restantes aparatos, tal como estaba previsto, hubieron de tomar tierra en Arroyo de Malpartida, con el fin de repostar, antes de continuar el vuelo, a excepción del que pilotaba el capitán

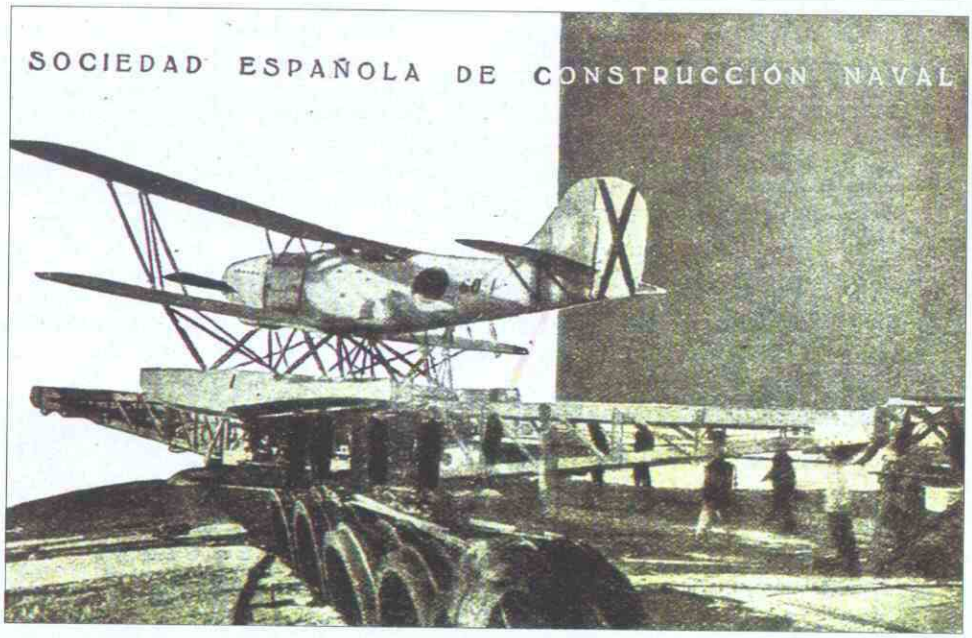
## Hace 70 años
## Refuerzo

**Burgos 4 enero 1930**

Tras realizar vistosas evoluciones sobre la ciudad, y para quedar afectos al aeródromo, procedentes de Madrid han llegado a Gamonal tres aparatos Loring R-III. Sus tripulantes, los capitanes Villalba, García López (Fernando) y el teniente González Botija, invirtieron poco más de una hora en cubrir el trayecto.

Martínez de Aragón, al que una inoportuna avería le impidió continuar el raid.

Recibidos por el jefe de la Aviación portuguesa, comandante Castilho Nobre, nuestros compatriotas han sido objeto de una calurosa acogida.




### Hace 80 años
## Inauguración
**Guadalajara 6 febrero 1920**

Sus Majestades los Reyes procedieron hoy a la inauguración oficial de la fábrica Hispano, en Guadalajara. Recibidos por el ministro de la Guerra general Villaba, el jefe del Servicio de Aviación, general Echagüe, numerosas autoridades y el Consejo de Administración en pleno, los Monarcas, acompañados por los señores Mateu y Aritio, presidente y vicepresidente de la Sociedad, recorrieron todas las secciones, interesándose Don Alfonso por las particularidades de la moderna maquinaria con que está equipada. Tras la detenida visita, y luego de retratarse junto al personal obrero, Sus Majestades se despidieron entre aclamaciones.

Ocho aviones del aeródromo de Getafe, pilotados en su mayoría por clases de tropa, y cuatro del aeródromo de Cuatro Vientos, escoltaron a la regia comitiva en su regreso a la Corte.

### Hace 40 años
## Accidente
**Getafe 3 febrero 1960**

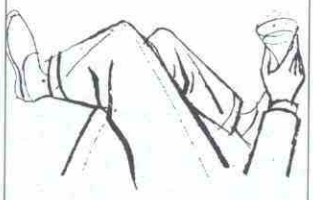
Declinando la tarde, hacia su aproximación a esta base, la pareja de Sabres, "sombrero 2" y "sombrero 3", pilotados respectivamente por los tenientes coroneles Lorenzo Lucas Fernández-Peña y Luis Azqueta. Si bien éste, aterrizó con toda normalidad, su pareja, tras dar a entender con su "pasada" a torre, que tenía averiado el equipo radio, incomprensiblemente, sin que se sepan aún las causas, se estrelló en la finca Valdecantos en el término de Pinto (Madrid), perdiendo la vida el citado teniente coronel Lucas.

*Nota de El Vigía:* "Balilla" tripulante, en los "Junkers" y Savoia 79 de la guerra, al terminar ésta, en mayo de 1940 obtendría sus alas de piloto. Apto para la caza, a continuación realizó el correspondiente curso y tres años después, formando parte de la 4ª Escuadrilla Azul (foto) con seis victorias, pondría de manifiesto en los cielos de Rusia, sus indiscutibles cualidades de cazador, siendo recompensado con la cruz de Hierro y el ascenso por méritos de guerra. Al modernizarse con los reactores, el Ejército del Aire, el ya teniente coronel Lorenzo Lucas, se integró en el 7º curso de Talavera la Real. Destinado en el Mando de la Defensa, formó parte de la patrulla de mando de aquella insólita formación de 84 Sabres, que el 3 de mayo de 1959, sobrevoló Madrid en el XXI desfile conmemorativo de la Victoria. Como reconocimiento a su brillante carrera, a título póstumo se le concedería la Medalla Aérea.


*volar en el*

**VISCOUNT**

*es una experiencia totalmente nueva*



Sin ruido, sin vibración a 8 kms. de altura y avanzando a 8 kms. por minuto gracias a sus motores de turbo-hélice y su espaciosa cabina acondicionada de aire y presión

Infórmese en cualquier Agencia (autorizada) o en nuestras oficinas de Madrid, Barcelona y Palma de Mallorca.

*vuele por*

BEA

LINEAS AEREAS BRITANICAS


### Hace 65 años
## Odisea
**Agoncillo 10 febrero 1935**

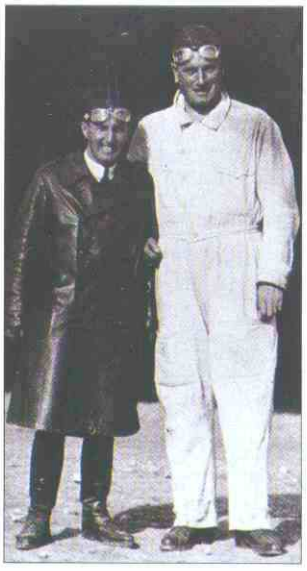
La incertidumbre que se vivió en Logroño, ante la falta de noticias del capitán Alejandro Manso de Zúñiga, quien habiendo partido de Getafe se le esperaba en este aeródromo, se desvaneció a última hora de la tarde, cuando el referido oficial telefoneó informando que se encontraba sano y salvo. Sorprendido por una tempestad de nieve, se había visto obligado a tomar tierra cerca de la localidad soriana de Ventosa de San Pedro; maniobra que se saldó con ligeras averías en el avión. A pié, y venciendo grandes dificultades, dada la enorme cantidad de nieve, pudo llegar hasta Yanguas, desde donde se trasladó a Enciso a fin de comunicar con su base.

Esta mañana, el bizarro aviador, acompañado de dos mecánicos que se desplazaron al lugar para reparar las averías, pretendió reemprender el vuelo; teniendo que desistir toda vez que el avión se halla bloqueado por la nieve.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.



### Hace 100 años
## Nacimiento
**Burgos 2 marzo 1900**

Nace Ricardo Bellod Keller.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Artillería, en cuya Academia había ingreso a los 14 años, el teniente Bellod atraído por la aviación, realizó el curso de observador en otoño de 1920. Destinado a la 3ª Escuadrilla de Marruecos, desplegada en el aeródromo de Larache, participó en numerosos servicios de reconocimiento y bombardeo, amén de audaces aprovisionamientos, como los que se llevaron a cabo a las posiciones de Monte Arruit y Zeluán.

El 22 de diciembre de 1921, cuando tres escuadrillas participaban en la operación de Ras Tikermin; Bellod, observador del "Havilland Rolls" nº 39, al comprobar que su piloto el teniente Hidalgo de la Quintana, había resultado gravísimamente herido, aún sin ser piloto, haciendo uso del doble mando, consiguió aterrizar en nuestras líneas; logrando así, salvar al piloto y al aparato, que de otro modo hubiera caído en poder del enemigo. Por esta singularísima acción, fue felicitado telegráficamente por S.M. el Rey, citado como muy distinguido, por el jefe de las Fuerzas Aéreas, y aunque propuesto para la Laureada, fue premiado con la Medalla Militar; impuesta por el Monarca, en solemne acto celebrado en el Retiro madrileño el 14 de junio de 1929.

Haciendo un paréntesis en su intensa actividad marroquí, tras el oportuno curso en las escuelas de Cuatro Vientos y Getafe, en marzo de 1923 obtenía el capitán Bellod las ansiadas hélices para su emblema. Destinado al Grupo de Escuadrillas de Melilla, se le confió el mando de una de ellas, en la que volvió a distinguirse por su pericia y valor.

Pacificado el territorio y de vuelta a la Península, fue nombrado jefe de la Escuela de Transformación de Guadalajara.

El 21 de octubre de 1932 pilotando un Breguet XIX, en compañía del capitán Luis Pardo Prieto, una avería le obligó a realizar un aterrizaje forzoso en un reducidísimo terreno, chocando inevitablemente con el muro de cerramiento. Allí, en las cercanías de San Clodio (Lugo) de una manera "tonta" para quien tanto había arriesgado a lo largo de su vida, hallaba la muerte el capitán Bellod, un aviador de cortísima estatura pero de un arrojo y valentía fuera de lo común.

(Contrastando con la corpulencia de Luis Pardo, el famoso "Herulo", vemos a Ricardo Bellod. Una vez más, la fotografía nos muestra la cara y la cruz del destino).

### Hace 60 años
## Entrenamiento
**Madrid 19 febrero 1940**

Se fijan las horas de vuelo que habrán de realizar durante el presente año como pilotos de avión de guerra, el personal destinado en unidades de vuelo.

Coronel y teniente coronel 50 horas, comandante 100 horas, capitanes y tenientes 120 horas.

Aquellos no destinados en unidades de vuelo, solamente cumplirán la mitad de ellas.

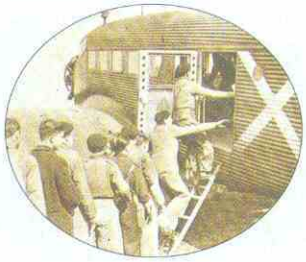
### Hace 60 años
## Escuela
**Madrid 15 marzo 1940**

A fin de "Proporcionar a los oficiales del Ejército del Aire los conocimientos teóricos y prácticos superiores para la ejecución del vuelo, así como a los oficiales diplomados y de la Escuela Superior del Aire y a los Ingenieros-Doctores en Aeronáutica, las prácticas de vuelo necesarias para perfeccionar y completar sus estudios teóricos". Por Decreto de la fecha se crea Escuela Superior de Vuelo.

Blanco y Negro. 1920

### Hace 65 años
## Polivalentes
**Sevilla 26 marzo 1935**

Para participar en un ejercicio de bombardeo en el aeródromo de Granada, que se suponía defendido por tropas de Artillería, de la base aérea de Tablada han despegado 15 Breguet XIX del Grupo 22. Los aparatos operaron a una altura de 3.000 metros y una vez finalizado el ejercicio, volaron sobre la capital arrojando prospectos anunciando las fiestas de Semana Santa en Sevilla.



## Hace 60 años
# Bautismos

**Barajas 3 marzo 1940**

En el curso de una simpática fiesta, organizada por "Educación y Descanso" en este aeródromo, han recibido el "bautismo del aire" centenares de obreros madrileños. Desde las 11 de la mañana hasta las 2 de la tarde, varios bimotores BR-20 y trimotores Junkers 52 realizaron con este fin vuelos sobre la capital.

## Hace 45 años
# Nuevo material

**Cuatro Vientos 28 marzo 1955**

Esta mañana se llevó a efecto por parte de Aeronáutica Industrial SA la entrega al Ejército del Aire de las primeras avionetas AISA I-11B, de las 182 contratadas. Ostentando en su deriva la nomenclatura L.8C, la número 1 ha sido trasladada al Escuadrón de Experimentación en Vuelo por los capitanes Careaga y Entrena.

## Hace 40 años
# Socorro

**Getafe marzo 1960**

Para prestar auxilio a la ciudad de Agadir que, como se sabe, un seismo la destruyó, causando cerca de 20.000 muertos, aviones T.3 y T.4 del Ala nº 35 de esta base, han establecido un puente aéreo, coadyuvando al salvamento de personas y transportando mercancías y medicamentos.

## Hace 20 años
# Record

**San Javier 27 marzo 1980**

Con el vuelo llevado a cabo por la "Mentor" E.17-16, se cumplieron hoy las 100.000 horas de vuelo de estas eficientes avionetas en la Academia General del Aire.

Esperándole en la plataforma de estacionamiento, se encontraban el coronel Michavila y otros mandos del centro, procediendo a imponerle en el morro la tradicional corona.

## Hace 40 años
# Repetición

**Zaragoza 17 marzo 1960**

Según informan de Burgo de Ebro, en sus inmediaciones se estrelló esta mañana un reactor de caza tipo "Sabre" C.5-125, perteneciente al 21 Escuadrón (Ala 2) cuyo piloto, el capitán Lorenzo Santandreu, salvó su vida accionando el asiento lanzable y paracaidas.

*Nota de El Vigía:* Aunque la eyección ya era un hecho corriente -hasta entonces cinco pilotos habían hecho uso del asiento lanzable- el que nos hagamos eco de la noticia, se debe a que su protagonista ya había salvado su vida con anterioridad, al saltar en paracaidas sobre el Mar Menor, tras ser embestida la Bücker EE.3-285 de la AGA, que pilotaba con otra avioneta del mismo tipo el 23 de febrero de 1953.

## Hace 20 años
# Renovación

**San Javier 27 marzo 1980**

Tras su entrega, el pasado día 17, al Ejército del Aire, han llegado a esta base los dos primeros CASA C-101, material que en un futuro próximo, llevará el peso de la enseñanza, en la Escuela Básica de la Academia General del Aire.

Frente a la torre, el coronel Michavila recibió a sus pilotos: comandante Sansano y capitanes Paino, Capel y Bonet, interesándose por sus apreciaciones acerca de este moderno avión.

## Hace 50 años
# Visita

**Madrid 10 marzo 1950**

Ante una nutrida representación del Ejército del Aire, los aviadores franceses de la escuela militar de Pau, que a bordo de 10 Morane "Vanneau" tomaron tierra ayer en Barajas, han realizado una vistosa exhibición de vuelos en formación, tras de la cual, invitaron a varios de sus compañeros españoles a volar en sus aviones.

Uno de los "Vanneau" pilotado por el teniente André Villen hubo de tomar tierra con el tren metido, sufriendo el aparato ligeras averías y resultando ileso el piloto.

Esta tarde, los aparatos franceses, acompañados por un tretramotor Halifax, en el que viaja el equipo técnico, continuarán su ruta con destino a Marruecos.

## Hace 45 años
# Capotaje

**Villanubla 16 marzo 1955**

Cuando un teniente del 33 Grupo, pilotando el "Curtiss" A.4-120, procedía a aterrizar en esta base, tuvo la desgracia de capotar y dar tres vueltas de campana. El accidente causó gran impresión y se temió por la vida del piloto. Pero en el momento en que marchaba en su auxilio el servicio de socorro, el piloto salió corriendo de entre los restos del destrozado avión. Por fortuna sus lesiones han sido calificadas de escasa importancia.

# Fin de curso

**Getafe 25 marzo 1955**

Volando a 760 kilómetros por hora y a 12.900 metros de altitud, procedentes de la base norteamericana de Furstenfeldbruck (Alemania), donde han realizado los cursos de pilotaje e instructor en aviones a reacción, a las dos de la tarde han llegado a esta base quince entrenadores a reacción T-33. La agrupación estaba compuesta por el teniente coronel Frutos, comandante Lorenzo, capitanes Martínez Pesquera, Delgado, Calvo Ugarte, Martínez Colorado y Linares; así como los instructores, capitanes Sepúlveda, Peralba y Pérez de Guzmán y los tenientes Parés y Roa. Junto a ellos, los instructores norteamericanos al mando de mayor Nickerson y dos sargentos mecánicos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años
### Nacimiento

**La Coruña 6 abril 1900**

Nace Luis Pardo Prieto.

*Nota de El Vigía:* Entre los aviadores que en su época alcanzaron renombre y popularidad, forzosamente hemos de referirnos a "El Herulo" -como entre sus compañeros se conoció al teniente general Pardo- cuya profesionalidad y simpatía, parejas con su estatura y fuerte complexión, hicieron de él una persona querida y respetada.

Oficial del Arma de Caballería, pasó en 1922 al Servicio de Aviación, interviniendo primero como observador, y más tarde como piloto, en la campaña marroquí, donde prestó numerosos y arriesgados servicios; distinguiéndose especialmente en las operaciones de Zoco el Jemis, donde pilotando un "Havilland Rolls" resultó herido.

En la guerra civil, se inició volando los Fokker para pasar luego a los "Junkers" y Savoia 79, cuyos primeros grupos (1-G-22 y 3-G-28) estuvieron a su mando.

Ya en la paz, continuaría vinculado a los veloces trimotores italianos, como jefe del 12 Grupo de Tablada y más tarde, de la 11 Escuadra.

Diplomado de Estado Mayor en 1942, su vida aeronáutica giró alrededor de Andalucía, desempeñando la jefatura de las Escuelas de Pilotos del Grupo Sur, del Sector Aéreo de Sevilla y del Estado Mayor de la Región.

En 1962 le fue concedida la preciada Medalla Aérea, y el 6 de julio de 1982, su querido Jerez de la Frontera lloraba la pérdida del teniente general Pardo.

### Hace 75 años
### Desgracia

**Granada 18 abril 1925**

Verdadera conmoción y pesar ha causado en esta ciudad, el accidente que, acaecido en el aeródromo de Armilla, ha costado la vida al tan querido y respetado comandante Luis Dávila Ponce de León y al soldado Juan Jiménez Ruiz, que le acompañaba.

Acababa de despegar pilotando el Bristol nº 34, cuando debido a una "pérdida", el biplano cayó a tierra, produciéndose una explosión y el consiguiente incendio. Desafortunadamente, nada pudieron hacer las asistencias, llegadas al lugar en pocos minutos.

*Nota de El Vigía:* El comandante Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi (46) procedía del Arma de Ingenieros, estimulado por la amistad fraternal de su amigo Emilio Herrera, luego de obtener el título de aerosteiro, en 1912 se hizo piloto militar, formando parte de la 3ª promoción.

Sus recursos económicos le permitieron dedicarse al servicio del Estado, como ingeniero, como militar y como aviador, sin cobrar ninguna retribución, caso extraordinario de desprendimiento y de afición a su profesión, que no creemos haya tenido similar. A él se debió el proyecto y la feliz realización del aeródromo de Armilla del que fue su primer jefe en 1922. A raíz de su muerte y para honrar su memoria, por soberana disposición, dicho aeródromo pasó a denominarse aeródromo Dávila.

### Hace 65 años
### Condecoraciones

**Madrid 14 abril 1935**

Con motivo de conmemorarse el IV aniversario de la República, bajo la presidencia del jefe del Estado, al que acompañaban el jefe del Gobierno, ministros y autoridades civiles y militares, se ha celebrado en la plaza de la Armería del Palacio Nacional el solemne acto de imposición de la corbata de la Medalla Militar a la bandera de la Primera Escuadra de Aviación.

Como se sabe, tan preciada condecoración le fue concedida "por sus extraordinarios servicios prestados, con motivo de las operaciones reali-

### Hace 50 años
### Cuatrimotor

**Barajas 29 abril 1950**

Para llevar a cabo la adquisición, por el Ministerio del Aire, de un avión cuatrimotor Junkers Ju-290-5 A, bajo la presidencia del comandante IA García Ontiveros, se ha constituido la Junta Receptora formada por el piloto probador comandante Gavilán, el coronel de intervención Aguiló y el capitán de intendencia Aldayturriaga. Asistiendo en representación del grupo bilbaíno vendedor Heliodoro Elorrieta.

"Tras la inspección en vuelo, cuyo resultado fue satisfactorio, y comprobados los inventarios, con los elementos de que están dotados, que funcionan a plena satisfacción, la junta receptora ha recibido de conformidad el citado avión".

*Nota de El Vigía:* El Ju-290, pilotado por el teniente coronel Pombo Somoza, había llegado esa mañana a Tetuán, a donde había volado la víspera, invirtiendo poco menos de dos horas. El 3 de mayo, con el mismo piloto a los mandos, se incorporaba a la Escuela Superior de Vuelo el, hasta entonces, mayor avión de la aviación Militar Española.

zadas para liberación de la provincia de Asturias, durante los sucesos revolucionarios ocurridos el pasado mes de octubre".

También a título individual, fueron condecorados con la Medalla Militar numerosos jefes y oficiales de distintas armas, por méritos contraídos en los mismos sucesos de Asturias, encontrándose entre ellos, el teniente piloto Manuel Tomé Laguna, así como el teniente Mariano González Cutre y el soldado Antonio Castro Adelantado, ambos de Aviación y protagonistas por tierra de una acción heroica.

Tanto durante el acto, como en el transcurso del posterior desfile, en el Paseo de la Castellana, evolucionaron en formación varias escuadrillas de Aviación.

## Hace 50 años
## Accidente

**Getafe 20 abril 1950**

Cuando el comandante Buenaventura Pérez Porro, (49), pilotando la Bücker "Jungmeister" ES.1-45 del Grupo de Entrenamiento y Transporte del E.M., rubricaba con un tonel de pasada el vuelo acrobático que sobre este aeródromo acababa de realizar, tuvo la desgracia de que la avioneta se estrellara aparatosamente contra el suelo, perdiendo la vida al referido jefe.

*Nota de El Vigía:* Los entrenamientos de Aresti para participar en una competición acrobática internacional, de los que se hizo amplio eco la prensa, desató en los aeródromos un desmesurado interés por la acrobacia. Muchos pilotos,que hacía tiempo no la habían practicado, comenzaron a "recordar tiempos", afrontando un indudable riesgo, y la tragedia se cebó en un apasionado aviador que, curiosamente, había perdi-

## Hace 45 años
## Demostración

**Getafe 20 abril 1955**

El ministro del Aire teniente general González Gallarza, acompañado de altos jefes de su departamento, ha presenciado en esta base una exhibición del helicóptero Aerotécnica AC-13A. Diseñado por el ingeniero francés Cantinieau y construido en el país vecino por SNCAN, tiene la particularidad de carecer de rotor antipar de cola, cuya función es suplida por el desviador lateral del chorro de gases de su turbina.

Sus evoluciones, incluyendo vuelos de traslación en todos los sentidos, causaron una muy grata impresión a los espectadores.

do un ojo, en accidente aéreo sufrido en 1926, pero dado su brillante historial iniciado tan sólo dos años antes, por gracia de S.M. el Rey, pudo continuar en la escala de vuelo.

## Hace 50 años
## Decepción

**Burdeos 27 abril 1950**

Si en principio fue la adversa meteorología, la que, reteniéndolo en nuestro aeropuerto, impidió al aviador español José Luis Aresti, continuar su vuelo a Villacoublay, donde como estaba anunciado, habría de participar en el "meeting" acrobático, hoy se ha sabido que, renunciando a su participación, regresará a su país tras recibir un telegrama de la superioridad conminándole en tal sentido.

*Nota de El Vigía:* Diversos "tiquismiquis", motivados sobre todo por su situación de supernumerario, influyeron sin duda en una inconcebible y absurda decisión, que privó de la presentación en el extranjero de un excelente piloto acrobático -como años después demostró- tirando por tierra asimismo un concienzudo entrenamiento y la puesta a punto de un aparato, el HM-5 que, con un desarrollo adecuado, podía haberse hecho un hueco en los Aero Clubs fundamentalmente.

La prensa, que ansiosa de triunfalismos, tanto alardeó su participación, corrió un tupido velo y nada volvió a saberse, hasta hace unos pocos años, cuando Aresti contó a este cronista toda la verdad.

## Hace 65 años
## Exhibición

**Barajas 10 abril 1935**

El presidente del Consejo de Ministros Alejandro Lerroux acompañado del director general de Aeronáutica Ismael Warleta, del jefe de Aviación Militar teniente coronel Saenz de Buruaga y otras autoridades, cursó esta tarde una visita a las dependencias de este aeropuerto. Durante la misma, tuvo lugar una demostración del caza norteamericano Boeing P-26A, pilotado por el teniente Towers. Los vuelos efectuados por el pequeño y veloz aparato, propulsado por un potente Pratt & Whitney de 600 cv., llamaron poderosamente la atención de los visitantes.

## Hace 60 años
## Destreza

**Madrid 1 abril 1940**

En el desfile conmemorativo del primer aniversario de la Victoria, el Ejército del Aire ha tenido una participación ciertamente singular. Aviones de caza y asalto, trenzaron en el cielo arriesgadísimas figuras, que el público aplaudió con entusiasmo; a la vez que agitaba los pañuelos para que los pilotos pudieran llegar a contagiarse de su emoción. Hubo un instante, sublime y angustioso a la vez, cuando una numerosa escuadrilla en cerrada formación, se adelantó vertiginosamente sobre el eje de la avenida del Generalísimo, y muy cerca de las tribunas, hizo un resbale para luego "rizar el rizo".

*Nota de El Vigía:* Sin duda se trataba del looping realizado por 13 "Super Chatos" de Manises, formando tres cuñas y un rombo, al mando del comandante Alejandro Manso de Zúñiga.

## Hace 45 años
## Presentación

**Madrid 1 abril 1955**

Tras varios años de ausencia, los aviones del Ejército del Aire han vuelto a dar el toque de espectacularidad en el desfile conmemorativo de la Victoria, y en esta edición con gran expectación han sido presentados públicamente los nuevos reactores de entrenamiento Lockheed T-33.

Dieciseís aviones al mando del coronel Gavilán, formando una columna de rombos han surcado veloces sobre el Paseo de la Castellana, causando la admiración del numeroso público que presenció su vuelo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

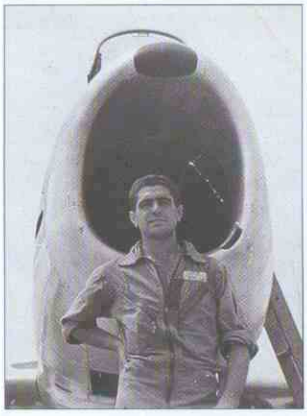
"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 60 años
### Academia

**León 14 mayo 1940**

Para proceder a la inauguración de la Academia de Aviación, a bordo de un trimotor que pilotaba el jefe del Estado Mayor, teniente coronel Eduardo González Gallarza, llegó al aeródromo "Virgen del Camino" el ministro del Aire general Yagüe. Tras ser recibido por las autoridades leonesas, acompañado del director de la Academia teniente coronel Eyaralar, se dirigió a la plaza de Armas, donde formaban los oficiales cadetes y 400 obreros de la Maestranza.

Al pie de la monumental cruz de los caídos, el director pronunció



### Hace 40 años
### Héroe

**Manises 24 mayo 1960**

Momentos de intensa emoción se vivieron al atardecer cuando, participando en el ejercicio "Side Door" despegó una patrulla de "Sabres" del 11 Escuadrón. Apenas había rebasado la cabecera de pista y alcanzado los 200 metros de altura, cuando el capitán Agustín Cabello Pérez, piloto del C.5-135, al comprobar fuego a bordo, tras declarar emergencia, retornaba a la base. Luego de lanzar en ella los "drops" que no explotaron, viento en cola (no cabía otra posibilidad) tomaba con el tren metido en la zona de hierba.

Aunque el avión acabó destruido, presa del fuego y las explosiones, su piloto, habiéndolo abandonado con rapidez, ha resultado ileso.

Resulta obligado destacar la irreprochable conducta del capitán Cabello, quien incumpliendo, aún a riesgo de su vida, los procedimientos de emergencia, que le indicaban que se lanzara con el "ejection seat", renunció a ello ante el peligro que para los moradores suponía la cercanía de zonas pobladas. Tan heroica conducta ha merecido el general elogio y la propuesta de sus jefes para una condecoración.

*Nota de El Vigía:* La valiente actuación del capitán Cabello fue premiada con la Cruz del Mérito Aeronáutico de primera clase con distintivo blanco.

### Hace 80 años
### Bendición

**Melilla 31 mayo 1920**

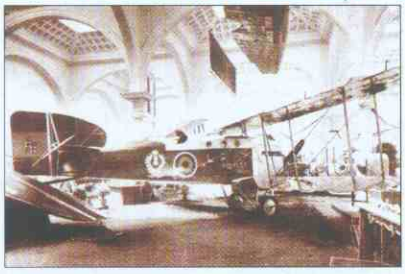
En el aeródromo de Zeluán, con la asistencia de los generales Fernández Silvestre y Monteverde, se celebró una simpática fiesta, en el transcurso de la cual fueron bendecidos los seis Havilland "Rolls" (DH-4) y dos "Mixtos", que componen la 2ª escuadrilla, al mando del capitán Fernández Mulero. Actuaron de madrinas la madre y esposa de los generales citados, la hija del coronel de ingenieros López Pozas así como las esposas del presidente de la Cámara de Comercio y de varios pilotos.

Durante la ceremonia, la policía indígena "corrió la pólvora" y como colofón, el jefe de la escuadrilla realizó con su aparato vistosas evoluciones, siendo muy aplaudido al aterrizar.

### Hace 75 años
### Exposición

**Barcelona 20 mayo 1925**

En el palacio del Parque Montjuich se ha inaugurad la IV Exposición del Automóvil y Aeronáutica en la que, ocupando una superficie de 28.000 metros cuadrados, se muestran más de 400 instalaciones. La aeronáutica militar concurre a la misma con un brillantísimo apartado que ha sido justamente elogiado. En él, hemos podido ver el elegante "Juanito" (foto) aeroplano construido, bajo la dirección del heroico capitán Boy, por soldados, montadores y mecánicos del aeródromo de Tetuán; según se nos dijo, aprovechando restos de otros aparatos inutilizados por accidente o por el enemigo. Esta flamante "limousine" tendrá un uso más pacífico, como



es el de conducir viajeros. También se encontraba el AME, acertadísima variante del "Bristol" construida en los talleres de Cuatro Vientos y destinada a operaciones de bombardeo; el Breguet XIX de CASA y el De Havilland DH-6 de escuela del que, con modificaciones del capitán Rentería, la Hispano construye en Guadalajara 50 unidades para la Aviación Militar.

También se podía admirar una reproducción del túnel y balanza aerodinámica de Cuatro Vientos, debidos al comandante Herrera, y que han merecido los honores de ser adoptados en varios países. En la sección de Armamento se mostraban numerosos tipos de bombas y una ametralladora sincronizada con el motor del avión.

No queremos dejar de mencionar a la Escuela de Mecánicos de la Aeronáutica Militar, que exponía una magnífica colección de piezas. Gracias a la labor de unos cuantos abnegados profesores, se ha formado ya un inteligente núcleo de expertos obreros mecánicos, completamente capacitado para cualquier trabajo que requiera su profesión.

Durante las horas de visita, el Servicio de Aviación Militar proyecta interesantes películas de vuelos de guerra, del raid a Canarias y de las más recientes pruebas del autogiro La Cierva.

unas palabras de salutación al ministro y autoridades, interviniendo a continuación el general Yagüe quien a lo largo de su encendido discurso dijo: "La Academia es el yunque, donde van a forjarse los oficiales del aire y de tierra en la disciplina, la abnegación y el espíritu de sacrificio, necesarios para ser en breve plazo futuros generales del EJército".

Se refirió también a las "inmediatas perspectivas de engrandecimiento que permitirán a este Ejército crecer en la proporción que España necesita". Refiriéndose por último, "al espíritu que han demostrado los caballeros alumnos de esta Academia, que llevan el pecho lleno de condecoraciones; con ellos, el Ejército del Aire de España será el primero del mundo, porque así lo garantiza el valor y el arrojo de estos oficiales alumnos".

## Hace 60 años
## Vigilancia

**Mallorca 24 mayo 1940**

Ante la delicada situación internacional, el 14 Grupo expedicionario de Savoia SM-79 destacado recientemente a Mallorca, se ha unido a las misiones de patrulla del Mediterráneo próximas a Baleares, que venían realizando los hidros de la 5ª Escuadrilla de Pollensa. Dicho grupo, al mando del comandante Luis Díez de Rivera, forma parte del 12 Regimiento con base en el aeródromo granadino de Armilla.

## Hace 70 años
## Desgracia

**Getafe 20 mayo 1930**

Serían alrededor de las doce del mediodía, cuando el teniente Filippo M. Monti, pilotando un aparato de su propiedad, traído recientemente de Turín, realizaba sobre el aeródromo una sesión acrobática como frecuentemente acostumbraba. En el curso de su tercer looping y al parecer, debido a una parada de motor, sufrió una "pérdida" de velocidad seguida de una barrena, que sin poder sacarla, llevó al avión a estrellarse contra el suelo, resultando el piloto muerto en el acto.

El desdichado aviador, que ostentaba el cargo de agregado aéreo interino a la Embajada de Italia en Madrid, era muy apreciado y gozaba de muchas simpatías.

## Hace 50 años
## Muestra

**Torrejón de Ardoz 30 mayo 1950**

Coincidiendo con el II Congreso Nacional de Ingeniería, los ministros del Aire e Industria y Comercio, han inaugurado en las instalaciones del INTA una gran exposición que muestra los logros de nuestra industria aeronáutica. Bajo las 600 toneladas de la cubierta del espléndido hangar, AISA, CASA, la Hispano Aviación e Iberavia, presentan un total de 12 aviones, dos veleros y un planeador. En 15 "stands" se exhiben los productos de la industria auxiliar, estando también representadas las Direcciones Generales de Aeropuertos, Protección de Vuelo, Industria y Material y Aviación Civil.

La muestra ha sido muy elogiada por el público asistente, y sin duda lo ha de ser por cuantos la visiten mientras permanezca abierta.

(En la fotografía, el entrenador de la Hispano HA-43).

ABC

DIARIO ILUSTRADO DE VIGILANCIA

## Hace 40 años
## Nueva unidad

**Madrid 24 mayo 1960**

Por escrito del jefe del Estado Mayor del Aire, se crea el 98 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, con la misión de facilitar tanto el desplazamiento entre las unidades del Mando de la Defensa Aérea, como el cumplimiento de las condiciones de vuelo del personal destinado en el mismo.

## Hace 40 años
## Homenaje

**Getafe 28 mayo 1960**

Con diversos actos celebrados en esta base, el Frente de Juventudes ha rendido un homenaje de admiración al Ejército del Aire, personalizado en el Ala de Transporte nº 35.

Formada en la plataforma de estacionamiento la Escuela Provincial de Mandos y una centuria de cadetes, junto a una compañía de soldados con bandera y música, se celebró una misa de campaña. Terminada ésta, el Frente de Juventudes hizo entrega al teniente general Castro Garnica, de un banderín y un espadín conmemorativos, en testimonio a los brillantes servicios, protagonizados por el Ala 35, en Ifni y Agadir. Tras las palabras de agradecimiento, se celebró un desfile, al que siguieron demostraciones de aeromodelismo y diversas competiciones deportivas. Como epílogo se llevó a cabo un "paseo por el aire" con el que el coronel jefe de la base premió a los chicos del Frente de Juventudes de Madrid.

## Hace 70 años
## ¡Hallados!

**Madrid 27 mayo 1930**

Después de días de incertidumbre y angustia, a las siete de la mañana de hoy, la Dirección General de Marruecos informaba haber tenido noticias a través de cabo Juby, de que tanto el laureado comandante Ricardo Burguete, como el capitán Carlos Núñez de Maza y sus acompañantes, se encuentran sanos y salvos a unos 20 kilómetros de cabo Bojador en el Sáhara español.

Como es sabido, dichos aviadores volando en pareja, y llevando como pasajeros al sargento mecánico Vicente Ferrer y al moro notable Talebuya, se dirigían el pasado día 21 desde Río de Oro a Cabo Juby, a cuyo aeródromo no llegaron, especulándose que debido a una avería se hubieran visto obligados a aterrizar.

Luego de una intensa pero infructuosa búsqueda, en la que han intervenido numerosos aparatos de cabo Juby, dos de la Aeropostal, e incluso el Ford de CLASSA, ante la falta de noticias se ha barajado la posibilidad de que pudieran hallarse en poder de alguna partida indígena, que probablemente exigiría un rescate por su liberación. Este hecho, al parecer ha sido confirmado, entablándose las inmediatas negociaciones.

## Puntualizando

*Nota de El Vigía:* En el número anterior y refiriéndonos a la presentación de los T-33 en el desfile de la Victoria, erróneamente atribuíamos el mando de la formación al coronel Gavilán quien, por cierto, no había ascendido aún a dicho empleo, siendo aquélla realmente mandada por el teniente coronel Frutos Rubio.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 65 años
## Periplo

**Alcalá de Henares 12 junio 1935**

Tras cubrir 2.400 kilómetros, ha regresado la escuadrilla de siete "Moth Major" que pilotadas por los profesores de la Escuela de Vuelo y Combate, al mando del comandante Rafael Gómez Jordana, ha llevado a cabo un vuelo en formación alrededor de la Península, con motivo de la finalización del curso. Con etapas en Sevilla, La Alberca, Amadora -donde asistieron al meeting internacional- La Guardia (Pontevedra), León, Vitoria y Logroño, han totalizado 16 horas de vuelo.

### Hace 70 años
## Liberado

**Cabo Juby 2 junio 1930**

Tras sufrir un cúmulo de penalidades, secuestrados por tribus indígenas que se disputaban su apresamiento, luego de la liberación del comandante Burguete el pasado día 31, hoy se han visto libres el capitán Núñez Maza y el sargento mecánico Ferrer.

Como saben nuestros lectores, el 21 de mayo, una avería en la refrigeración del motor de su avión, obligó a Burguete a tomar tierra a 300 kilómetros de su base, haciéndolo seguidamente su compañero, con el propósito de socorrerle. Ambos, junto a sus pasajeros, fueron capturados, siendo sus aparatos destruidos en poco tiempo, presa de la violencia de aquellos salvajes.

### Hace 75 años
## Demostración

**Madrid 24 junio 1925**

Los grandes deseos de nuestro Soberano, de ver en el aire el autogiro La Cierva, que tanta resonancia ha logrado en el mundo aeronáutico, se vieron cumplidos esta mañana en el aeródromo de Cuatro Vientos. Después de escuchar las explicaciones técnicas, que acerca del funcionamiento del aparato le ofreció su inventor, desde la torre, presenció una exhibición del mismo a cargo del capitán Lóriga, quien intencionadamente se elevó a escasa altura, para que el Rey apreciara mejor sus evoluciones. Estas fueron tan perfectas, tan admirables, que Don Alfonso felicitó calurosamente al señor La Cierva por el éxito de su invento y también al capitán Lóriga por la maestría con que había volado.

### Hace 50 años
## Ejercicio

**Madrid 13 junio 1950**

Sin alterar en absoluto el ritmo ciudadano, se han llevado a cabo estos días unos importantes ejercicios de defensa aérea de la capital. A cualquier hora, sin conocimiento previo y procedentes de cualquier rumbo, los Savoia S-79 y Ju-88 "atacantes" deberían ser interceptados por las fuerzas de defensa, constituidas por Fiat CR-32 del 21 Regimiento de caza, desplegado para la ocasión en el aeródromo de Torrejón (foto).

Según hemos podido saber, los resultados han sido altamente satisfactorios.

### Hace 65 años
## Meeting

**Lisboa 9 junio 1935**

Organizado por el Aero Club de Portugal se ha celebrado en el aeródromo militar de

### Hace 50 años
## Inauguración

**Bilbao 20 junio 1950**

El jefe del Estado, acompañado de los ministros del Aire e Industria y Comercio, ha procedido a la inauguración oficial del aeropuerto "Carlos Haya", situado en el municipio de Sondica, a 5 km. de Bilbao.

Recibido por las autoridades provinciales y locales, una compañía de honor de la 5ª Región Aérea le rindió los honores de ordenanza. Tras pasar revista a dos grupos de "Chatos" del 33 Regimiento de Asalto con base en Villanubla, Franco se dirigió al prototipo del "Alcotán", que fue objeto de su mayor atención, inspeccionándolo detenidamente y escuchando con interés las explicaciones que su proyectista, el coronel Huarte Mendicoa, le ofreció.

Amadora un importante festival de carácter internacional, en el que la Aviación española ha tenido una brillantísima intervención.

En las pruebas de acrobacía participaron la piloto alemana Luise Hoffmann con Bücker (Hirth 85 cv.), el checoslovaco Franz Novak con Avia 122 (Walter 350 cv.), el capitán Joaquín García Morato con Fleet (Kinner 125 cv.) el francés Marcel Doret con Dewoitine (Hispano Suiza 500 cv.) y los portugueses Costa Macedo con Caproni (A.S. 300 cv.) y Cabral con Fleet (Kinner 125 cv.).

Aunque al no tener carácter de concurso, no se efectuó clasificación alguna, atendiendo a la realización de los ejercicios, oficiosamente se reconoció a Novak como campeón, seguido de García Morato (foto), quien fue merecidamente aplaudido tras una exhibición valiente, realizada con una naturalidad y desenvoltura infinitas. Por cierto que, tan pronto el capitán español tomó tierra, Novak, a quien se le considera la máxima figura de la acrobacía mundial, se le acercó para decirle: "Se ha excedido usted con ese aparato. Le felicito de corazón. No se puede hacer más".

Representando a la Aeronáutica Naval, tomaron parte un autogiro, que llamó poderosamente la atención, así como una escuadrilla de Hispano Suiza E-30, de la base de San Javier, cuyas evoluciones en formación fueron muy elogiadas.

Completaron el festival lanzamientos de paracaidistas y una interesante exhibición de veleros, a cargo de los pilotos alemanes Fischer, "as" mundial de la especialidad, Oeltzer y la piloto femenino Hanna Reistch.

## Hace 65 años
# Concurso

**Getafe 29 junio 1935**

Con la participación de seis escuadrilla de reconocimiento y tres de caza, ha terminado el IV concurso de escuadrillas organizado por "Revista de Aeronáutica".

Partiendo de este aeródromo y regresando al mismo, los aparatos de reconocimiento cubrieron un recorrido que incluyó Sevilla, Los Alcázares León, Logroño y Barcelona, llevando a cabo distintos ejercicios, que incluían bombardeo real y ataque a un supuesto nido de ametralladoras. Ha resultado vencedora la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 (León) al mando del capitán Angel Chamorro.

Los cazas volaron a Los Alcázares, con paso por Albacete, de allí a Madrid y con paso por Zamora a León, desde donde regresaron a Madrid. Tras las correspondientes pruebas de despegues, aterrizajes, formaciones y tiro real con ametralladoras, se ha clasificado en primer lugar la 2ª Escuadrilla del Grupo 13 (Barcelona) al mando del capitán Luis Calderón Gaztelu .

En el transcurso de las pruebas, que incluyó una común presentación y disciplina en tierra, el personal volante ha podido demostrar su destreza, instrucción y perfecto conocimiento de las posibilidades del material, que han sido superadas merced al inteligente celo de nuestros mecánicos.

*Nota de El Vigía:* En la entrega de premios celebrada el 2 de julio en Getafe, vemos al presidente de la República, entregando su trofeo al capitán Chamorro, jefe de la Escuadrilla de reconocimiento, clasificada en primer lugar.

## Hace 25 años
# Recuerdo

**Madrid 18 junio 1975**

Con valor de 3 pesetas y una tirada de ocho millones de ejemplares, la Dirección General de Correos ha puesto en circulación un sello, recordatorio de la gesta del Santuario de Santa María de la Cabeza. En el mismo aparece una vista del templo y los emblemas de la Guardia Civil y Aviación Militar.

*Nota de El Vigía:* En aquella auténtica epopeya, en la que se vieron involucradas más de mil personas sitiadas en el Santuario, tuvo un trascendental protagonismo la Aviación, que en lucha en muchas ocasiones contra los elementos, desde el 15 de septiembre de 1936 al 1 de mayo de 1937, llevó a cabo 166 misiones (121 aprovisionamiento, 36 de bombardeo y 9 de reconocimiento). Alma de aquella odisea, fue el capitán Carlos Haya, cuyos restos con todos los honores, descansan en aquel bendito lugar, junto al heroico capitán Cortés.

## Hace 65 años
# Acróbata

**Cuatro Vientos 10 junio 1935**

De vuelta del "meeting" de Amadora, coincidieron en este aeródromo, la notable piloto alemana Louise Hoffmann y el capitán García Morato, que gentilmente invitado por aquélla, tuvo la oportunidad de probar su biplano Bücker. Con tal motivo, nuestro "as" realizó una preciosa exhibición de alta acrobacía y a escasa altura, seguida con verdadero deleite por cuantos se hallaban en el campo. Al aterrizar, el capitán entusiasmado dijo: "Se le saltan a uno las lágrimas volando estos aparatos. No he conocido avioneta más maniobrera, más suave de mandos y más acrobática, con tan baja potencia".

*Nota de El Vigía:* ¡Quién le iba a decir!, que no mucho después, habrían de llegar a España las primeras Bücker. Que en número de 450, se construirían en nuestro país y que durante más de 50 años sería el entrenador elemental de nuestra Aviación militar.

## Hace 65 años
# Fiesta

**Barajas 2 junio 1935**

Ante 40.000 espectadores, entre los que se encontraba el jefe del Estado, el presidente del Gobierno y los ministros de Guerra y Marina, se ha celebrado la anunciada fiesta de Aviación, organizada por la Federación Aeronáutica Española.

Se inició con la exhibición de las avionetas de construcción nacional, GP-1, Hispano Suiza HS-34 y Adaro "Chirta". A continuación, una escuadrilla compuesta por siete "Moth Major" de la Escuela de Vuelo y Combate de Alcalá, pilotadas por cabos de complemento, realizó diversas formaciones, destacando su espectacular rotura en picado. Fueron luego dos autogiros La Cierva C-30 de la Aviación Militar, quienes entusiasmaron a la multitud.

Más tarde, se celebró una carrera triangular, en la que participaron doce avionetas deportivas, proclamándose vencedora la Stinson "Reliant" de Cuesta y Del Barco.

Espectacular fue la emisión de humos de ocultación que realizó una patrulla Breguet XIX de León, y el público aplaudió la pericia demostrada por los profesores de Alcalá, al mando del comandante Gómez Jordana, quienes pilotando cinco "Moth Major" realizaron diversas maniobras, unidas entre sí por cintas elásticas de las que, para apreciarse mejor, pendían gallardetes.

Un número sorprendente fue el protagonizado por el Douglas de LAPE que despegó en formación con dos Nieuport 52, a cuyos mandos iban los tenientes Pascual y Mediavilla quienes simularon un duelo aéreo en el que resultó vencedor el primero, ganando el segundo la carrera.

Luego, hubo sendas demostraciones de vuelos en formación en las que intervinieron escuadrillas de reconocimiento de Breguet XIX y DH-9, así como los Hispano E-30 de la Aeronáutica Naval. Su perfecta sincronización, fue aún superada por los Nieuport 52 de las escuadrillas de caza de Barcelona y Getafe, que realizaron además brillantes acrobacías.

A continuación, los capitanes García Morato e Ibarra, en exhibiciones individuales de 15 minutos a bordo de una pequeña Fleet, pondrían en evidencia su virtuosismo en la alta acrobacia, proclamándose por mínima diferencia campeón el segundo.

Cerró el festival el salto en paracaidas desde un Fokker de LAPE, protagonizado por los capitanes Méndez, Lapuente, Alvarez y Del Valle y los tenientes Alvarez Cadórniga, Serrano de Pablo, Seibane y Gautier.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
### Bautismo

**Cuatro Vientos 15 julio 1925**

El Príncipe de Asturias, acompañado de su jefe de estudios y del ayudante de Su Majestad, visitó esta mañana el aeródromo. Recibido por el coronel jefe del Servicio de Aviación marqués de González Castejón, del teniente coronel Kindelán y todos los jefes y oficiales que prestan servicio en él, recorrió los distintos talleres y dependencias. Con especial interés, se detuvo Su Alteza en las líneas de aeroplanos, antes de presenciar las prácticas que en diversos aparatos realizaron varios alumnos de la Escuela.

El Príncipe de Asturias, entusiasmado, expresó el deseo de realizar un pequeño vuelo "para conocer las impresiones que se experimentan en la aviación" y con la autorización de S.M. el Rey, a quien previamente había pedido permiso, se instaló en un Avro 504K, que pilotado por el capitán Joaquín Lóriga voló durante 10 minutos sobre el aeródromo, campamento y pueblo de Carabanchel. Al descender del aparato, el Príncipe expresó la grandísima satisfacción que le había producido volar y la grata sensación que había experimentado; impresiones que poco después pudo transmitir a sus augustos padres cuando regresó a palacio.

### Hace 45 años
### Reactor español

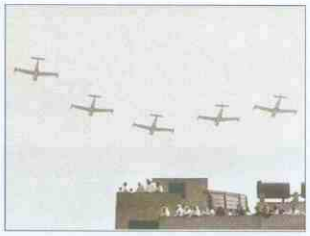
**Sevilla 16 agosto 1955**

Aun cuando el primer vuelo del primer reactor que se construye en España, había tenido lugar el pasado día 12 y a él siguieron algunos más, la presentación oficial del "Saeta" se celebró esta mañana en el aeropuerto de San Pablo. Al acto asistió el ministro del Aire, teniente general González Gallarza, numerosos jefes y oficiales de Aviación y los técnicos de La Hispano, entre los que se encontraba el asesor de la empresa, profesor Messerschmitt. Luego de ser bendecido el avión, el comandante Fernando De Juan Valiente realizó un vuelo a plena satisfacción, siendo felicitado por el ministro y demás asistentes.

### Hace 75 años
### Refuerzos

**Cuatro Vientos 15 julio 1925**

Si a fin de reforzar las fuerzas aéreas de Marruecos partió ayer para Tetuán la escuadrilla del capitán Eduardo Azcárraga, hoy, para intervenir en las próximas operaciones de Alhucemas ha despegado con destino Melilla, vía Granada, el grupo expedicionario de Breguet Br-XIX. Respecto a la primera, hemos podido saber que está compuesta por siete Fokker C-IV recientemente construidos por la empresa Loring; en cuanto a la segunda, se trata de una unidad formada con aparatos recientemente adquiridos, cuyo mando ha sido encomendado al capitán Díaz Sandino, con los capitanes Barberán y Arias Salgado como jefe de sus escuadrillas.



### Hace 40 años
### Exhibición

**El Cairo 23 julio 1960**

Por primera vez y con gran expectación, los "Saetas" adquiridos por Egipto a la Hispano Aviación S.A., han participado en el desfile conmemorativo del VIII Aniversario de la Revolución. Es de señalar que al frente de la formación de "Al Kahiras" -que así han sido rebautizados- figurara el comandante (IA) Francisco Esteva Salom ("El kaiser"), jefe de experimentación en vuelo de la empresa sevillana.

### Hace 50 años
### Galardón

**Madrid 10 agosto 1950**

El Boletín Oficial del Aire publica una disposición por la que, "En atención a los extraordinarios méritos que concurren en la insigne aviadora norteamericana Jacqueline Cochram, teniente coronel de la Reserva Aérea de la USAF, ganadora cuatro veces del trofeo Harmon, vengo a concederle, con motivo de su visita a España, el título de Piloto Honorario Aviación Española".

### Hace 40 años
### Acrobacia

**San Javier 13 julio 1960**

Con la participación de los alféreces-alumnos del cuarto curso y como

colofón del curso de vuelo básico, en la Academia General del Aire se celebró días atrás un campeonato de acrobacia. Quienes muy pronto recibirán sus despachos de teniente, pilotando el E.17 "Mentor", realizaron un programa que incluía siete figuras básicas enlazadas entre sí.

En la torre de mando, un jurado compuesto por el jefe de vuelos y el profesorado de la escuela básica, juzgó a los concursantes, al tiempo que los alumnos, junto a los hangares, hacían lo propio, emitiendo su juicio crítico particular.

Finalizado el concurso y realizado el escrutinio de votos, resultó vencedor el A.A. Juan Ignacio Lorenzo Torres, el simpático y popular "Cabra" quien, en medio de la estruendosa ovación de sus compañeros, ha recibido hoy el trofeo de campeón.

## Hace 100 años
## Nacimiento

**Barcelona 22 agosto 1900**

Nace Luis Rambaud Gomá. Procedente del Arma de Artillería, se hizo aviador en 1924. Destinado al Grupo "Bristol" de Marruecos, la campaña africana le permitiría demostrar su gran pericia para el pilotaje y el generoso celo puesto siempre en cuantos servicios realizó, prueba de ello es que fue derribado en tres ocasiones y herido gravemente en dos.

Pacificado el territorio, fue destinado a la Escuadrilla de Experimentación, donde probó los Breguet XIX que construía CASA, al tiempo que tomaba parte del primer curso de paracaídas. Más tarde, como supernumerario, pasó de probador a la empresa Jorge Loring interviniendo en los ensayos del autogiro C-19, con el que volaría de Madrid a Lisboa. El estallido de la guerra civil le sorprendió en Marruecos, colaborando en la protección del puente aéreo del Estrecho. A la llegada de los Heinkel 51, toma el mando de la primera escuadrilla y luego pasa a organizar los Grupos de Dornier Wal y Cant Z-501.

Ascendido a comandante, pone en práctica sus grandes dotes de organizador en la Jefatura del Aire, pero su afición por el vuelo le lleva a mandar las tripulaciones españolas integradas en los He-111 de la Legión Cóndor. En julio de 1938 toma el mando del Grupo 8-G-27 y tras participar con los "Bacalaos" (Do-17) en la cruenta batalla del Ebro, el 28 de octubre siguiente, perdía la vida al ser saboteado su avión. En atención a sus méritos, a título póstumo, le fue concedido el ascenso a teniente coronel y la Medalla Militar.

## Hace 75 años
## Héroe

**Melilla 13 agosto 1925**

Presidido por los generales Sanjurjo, Fernández Pérez y Andrade, a quienes acompañaba el jefe de las Fuerzas Aéreas teniente coronel Bayo Lucía, con gran emotividad se ha verificado el entierro del aviador argentino alférez Fausto Iglesias. Envuelto el féretro en las banderas española y argentina, fue depositado en la explanada próxima al hospital de la Cruz Roja, donde ante las fuerzas en formación el coronel de E.M. leyó la Orden del general en jefe del Ejército en campaña:

"En vista de las atribuciones que me confiere el reglamento de Recompensas, he tenido a bien conceder la Medalla Militar al piloto de Aviación alférez honorario Fausto Arturo Iglesias, que en el día de ayer desempeñó de manera admirable la misión de proteger la marcha de un convoy a Issen Lassen, descubriendo al enemigo al que, no obstante su nutrido fuego, con suma eficacia y desde muy escasa altura, batió y bombardeó, dando pruebas de gran valor, pericia y serenidad, hasta lograr el objetivo que se le encomendó. Herido mortalmente, conservó el dominio de su aparato para dirigirlo a Ben Tieb, a donde llegó muerto, ofrendando no sólo gloriosamente su vida a la Patria, sino que consiguió salvar la del observador y el avión que tripulaba".

A continuación, el general Sanjurjo impuso al cadáver del heroico aviador la preciada condecoración, momento en que apareció en el cielo una escuadrilla que evolucionando arrojó flores sobre el lugar.

*Nota de El Vigía:* El observador a que se hace referencia, era el teniente José Vento Pearce quien, sin haber hecho prácticas de pilotaje, tomando los mandos realizó la fase final de un aterrizaje que, dadas las circunstancias, resultó catastrófico. Herido de consideración, por fortuna se recuperó, pudiendo continuar su vida activa de aviador durante muchos años.

## Hace 50 años
## Avionetas

**Santander agosto 1950**

Para cumplimentar el pedido que el Ministerio del Aire cursó a la División Stinson de la Convair, procedentes de los Estados Unidos, han llegado a este puerto 42 avionetas Stinson modelo 108-3 (Franklin 165cv). Convenientemente embaladas en 21 cajas, tan pronto sean desembarcadas se trasladarán al aeródromo de La Albericia, desde donde una vez montadas, volaran a Madrid. Según hemos podido saber, el grueso de estos cuatriplazas de turismo servirá como enlace (L.2) en el Ejército del Aire, pasando 12 de ellos a los Aero Clubs.

## Hace 80 años
## Becerrada

**Madrid 1 julio 1920**

Conforme se había anunciado, en la plaza de Vista Alegre se celebró la becerrada en beneficio de la viuda e hija del aviador británico Tessimond Collier, quien como se sabe, resultó muerto en accidente aéreo ocurrido en la escuela de Zaragoza el pasado 24 de abril. El festejo, que contó con la actuación como matadores de distintos aviadores españoles y extranjeros, resultó un éxito.

## Hace 75 años
## Records

**Cuatro Vientos 28 agosto 1925**

Tras recorrer una distancia de 1.678 kilómetros en 12 horas y 27 minutos, han tomado tierra en este aeródromo el capitán Ignacio Jiménez Martín y el mecánico motorista José Vera, quienes a bordo de un Breguet XIX A.2 (Lorraine 400 cv) y a una velocidad media de 140 Km/h, han batido las marcas nacionales de duración y distancia en el recorrido Madrid-Larecha-Burgos-Madrid.

## Hace 75 años
## Vuelta a España

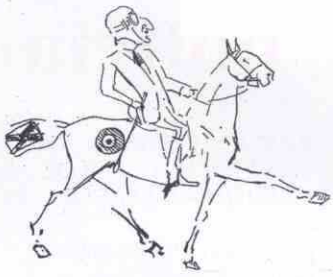
**Cuatro Vientos 31 agosto 1925**

Con el aterrizaje a las 17,45 horas del Breguet XIX A.2, sus tripulantes el capitán Ignacio Jiménez Martín y el mecánico José Vera, culminaban la vuelta aérea a España, que el año pasado una pequeña avería frustró. Partiendo de este aeródromo, a las 6 de la mañana de ayer, tras sobrevolar La Coruña, Mondoñedo, Reinosa, Durango, Alsasua, Balaguer, Barcelona, Castellón, y Valencia, a las 19,30 horas tomaban tierra en Alicante, donde pernoctaron. Hoy, habiendo despegado a las 6,35, luego de pasar por la vertical de Los Alcázares, Almería, Málaga, Huelva y Lisboa alcanzaban al fin Madrid. Así, sin bombos ni platillos, sin que le impulsara otro motivo que la satisfacción de realizarla, Jiménez ha dado la vuelta a España en dos etapas, que suman 3.249 kilómetros en los que ha invertido 24 horas 40 minutos de vuelo a una velocidad media de 125 Km/h.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.



### Hace 75 años
## Valor

**Melilla septiembre 1925**

Si ya bajo el prisma de ciertas personas, los aviadores eran considerados "distintos", no podemos imaginarnos qué pensarán quienes en vivo o a través de la presente fotografía, vean al alférez Vicente Valles, tomando el aire, sobre las alas de uno de los hidros Savoia S-16 de Mar Chica, en pleno vuelo sobre esta ciudad y sus alrededores.

### Hace 65 años
## Nuevo aeropuerto

**Vitoria 29 septiembre 1935**

Con gran brillantez y con la presencia de representantes de la aeronáutica civil y militar, así como numerosísimo público, se celebró esta mañana la inauguración del nuevo aeródromo. Enclavado en los terrenos de Zalburu, el campo de aterrizaje, ampliable en un futuro, mide 1.000 por 800 metros, ha recibido el nombre de Martínez de Aragón en homenaje al prestigioso aviador fallecido en accidente de vuelo hace ocho meses.

Al acto acudieron avionetas deportivas y numerosos aviones; desde una escuadrilla de Breguet XIX procedente de Logroño al mando del capitán Prado Castro, hasta el trimotor Fokker F-VII de LAPE con Juan Ignacio Pombo a los mandos que con sus evoluciones deleitaron a la concurrencia.

Se ha lamentado la ausencia de la anunciada patrulla de E-30 de Aeronáutica Naval, pero según se nos informó, camino de Vitoria, al tomar tierra en formación en el campo viejo de Alcalá por culpa de una zanja que si bien el jefe pudo salvarla, sus dos puntos quedaron "patas arribas".

### Hace 30 años
## Caída fatal

**Madrid 18 septiembre 1970**

Como consecuencia de un accidente de equitación, práctica que desde sus años mozos le apasionaba, ha fallecido el general de división Carlos Pombo Somoza, quien desempeñaba el cargo de subsecretario de Aviación Civil.

*Nota de El Vigía:* Oficial del Arma de Caballería, en 1927 pasó al servicio de Aeronáutica, donde a lo largo de una intensa carrera, llegaría a ser considerado como uno de los más prestigiosos aviadores militares. Reconocimiento que en 1952 se plasmó con la concesión de la Medalla Aérea. Su gran pasión por el vuelo le llevó a totalizar cerca de 15.000 horas en nada menos que 104 tipos de aeronaves distintas.

La ilustración, de la que él mismo fue autor, es una parte del divertido dibujo que dedicó a "Funcio" Ansaldo, haciendo referencia al raid Jerez-Madrid a caballo, que llevó a cabo en 1956, y que no fue el único que a lo largo de su vida realizó.

### Hace 50 años
## Especialistas

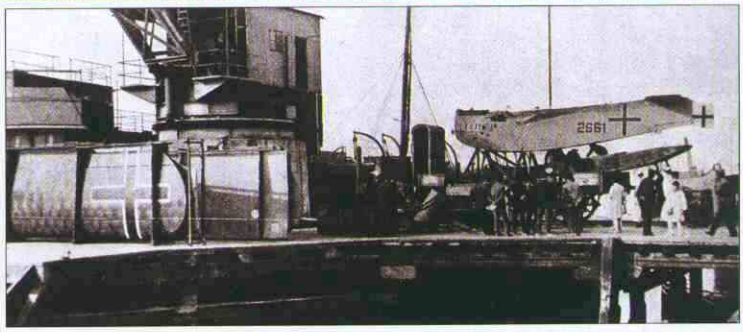
**León 15 septiembre 1950**

Hoy con la asistencia de más de 500 alumnos de todas las especialidades, ha dado comienzo el curso en la Escuela de Especialistas ubicada en el aeródromo

### Hace 80 años
## Al museo

**Santander 15 septiembre 1920**

Como ya lo hiciera el pasado mes de junio, de nuevo ha arribado a este puerto el buque de transporte de la Armada "Almirante Lobo", trayendo en sus bodegas una nueva remesa de material militar empleado por Alemania en la Guerra Europea. La descarga de todo tipo de armamento, que será trasladado a Madrid para su exposición en un nuevo Museo de la Guerra, ha llamado la atención de los santanderinos y muy en especial el hidroavión de reconocimiento Hansa Brandenburg W29.



Virgen del Camino y que hasta ahora tuvo su sede en Málaga. De esta manera, el Ministerio del Aire compensa a León el traslado de la Academia de Aviación a San Javier.

### Hace 75 años
## Cooperación

**Dar Drius 8 septiembre 1925**

Las Fuerzas Aéreas, con la participación de casi un centenar de aviones y 18 hidros de la Aeronáutica Naval, han tenido una intervención de suma importancia en el desembarco de Alhucemas, primera operación de este tipo que, con la intervención de fuerzas de tierra, mar y aire, ha sido llevada a cabo en el mundo.

### Hace 75 años
## Héroe

**Tetuán 9 septiembre 1925**

Según comunican de Sania Ramel, a mediodía, cosido a impactos, regresó el Breguet XIX nº 12 pilotado por el capitán Gallego, quien traía a su observador, el teniente Antonio Nombela gravemente herido. Habiendo partido en solitario, dadas las adversas condiciones meteorológicas, para abastecer con hielo, municiones y material sanitario, a la desesperada posición de Kudia Tahar, por las declaraciones del piloto se ha podido saber que, obligados a descender a una decena de metros para que el precioso suministro no cayera en poder del enemigo, que a muy corta distancia asediaba a nuestros soldados, convirtieron el sesquiplano en un blanco fácil. "En una de las pasadas -agregó el capitán- noté que habían herido gravemente al teniente, por lo que decidí dar por terminada la misión y regresar; en ello estaba cuando ante mi sorpresa, éste me pidió fervientemente que regresara y así lo hice, pudiendo Nombela arrojar el último paquete que le quedaba por lanzar".

Para el valiente aviador, que sufre gravísimas heridas, se ha solicitado la máxima condecoración militar.

*Nota de El Vigía:* Concedida a Nombela la Cruz Laureada de San Fernando con fecha 16 de noviembre de 1927, dicha preciada condecoración, le fue impuesta por SM El Rey en un solemne acto celebrado en el Paseo de Coches de El Retiro madrileño, el 14 de junio de 1929.


MOISÉS SANCHA

SASTRERÍA DE SPORT

*Equipos para Aviación. Monos para vuelos de altura. Monos de verano. Cascos en sus diferentes tipos. Guantes manoplas y reglamentarios. Botillones con suela de crepé y cuero. Gafas.*

Revista de Aeronáutica -IX-1935


### Hace 75 años
## Ambulancias

**Tablada 2 septiembre 1925**

Con la presencia de los infantes don Carlos y doña Luisa, del presidente de la Cruz Roja, marqués de Hoyos, damas de dicha institución y autoridades locales, se ha celebrado el acto de entrega a la Cruz Roja de dos aviones Junkers F-13 que, donados al Ejército por la Unión Aérea Española, han sido especialmente construidos para la conducción de heridos. Tras los discursos de elevados tonos patrióticos por parte del marqués de Rubí, en representación de U.A.E., y del presidente de la asamblea local señor Hazañas, intervino el infante, quién resaltó los abnegados servicios que la Cruz Roja presta a quienes luchan en África por la patria y la civilización. Dedicó un saludo a la Reina Victoria, presidenta de la Institución, y a los aviadores y terminó con vivas a España y al Rey. Acto seguido, el vicario general del arzobispado bendijo los aparatos y las medallas de Nuestra Señora de Loreto patrona de Aviación, que donadas por el padre guardián del convento que lleva tal advocación, la infanta impuso, tanto a los nuevos aviones como a otros 25 de la base. Terminada la ceremonia, los infantes y las autoridades fueron obsequiados con un lunch.

Hemos podido saber que el mando de la nueva unidad sanitaria, que inmediatamente comenzará a prestar sus servicios en Marruecos, le ha sido confiado al capitán de Artillería piloto aviador Joaquín Loriga.

### Hace 65 años
## Festival

**Albacete 17 septiembre 1935**

Con la participación de 17 aparatos civiles y militares provenientes de Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia, en el aeródromo de Los Llanos se ha celebrado la anunciada fiesta aeronáutica organizada por el ayuntamiento de esta ciudad y la Compañía Española de Navegación.

En primer lugar y con la participación de ocho avionetas, se disputó la carrera de velocidad sobre base, con tres vueltas al triángulo formado por el aeródromo civil, penal de Chinchilla y aeródromo militar de La Torrecica.

En la prueba de acrobacia, en la que destacó el capitán García Morato, se vivieron momentos de emoción cuando al salir de un vuelo invertido, a unos 60 metros de altura, debido a un fallo de motor, se precipitó al suelo el Avro "Cadet" del Aero Club de España que pilotaba teniente Ramiro Pascual. Pese a lo aparatoso del accidente, ya que el aparato resultó destrozado, el piloto por fortuna tan sólo sufrió lesiones leves.

Se exhibió en formación una patrulla de E-30 de la base aeronaval de San Javier al mando del teniente de navío Calvar y como colofón, dos Nieuport del 11 Grupo de Getafe pilotados por los tenientes Lorenzi y Serrano, realizaron arriesgados ejercicios. A la noche, en el palacio municipal se procedió a la entrega de premios.

### Hace 65 años
## Exhibición

**Cuatro Vientos 16 septiembre 1935**

En presencia de autoridades y numerosos aviadores, se han celebrado diversas pruebas del notable avión holandés Koolhoven FK-51. Se trata de un biplano propulsado por un Cheetah-Armstrong-Siddeley de siete cilindros de estrella, y una potencia de 275 cv.

Diseñado para entrenamiento o escuela es capaz, provisto de dos ametralladoras, de ser utilizado para reconocimiento de segunda línea.

Los vuelos, con el teniente Asjes de la Armada holandesa a los mandos, a quien acompañó también el capitán Joaquín Reixa, fueron muy elogiados.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
## Víctima

**Melilla 14 octubre 1925**

Como ya es sabido, cuando el Dornier Wal número 2 llevaba a cabo anteayer una misión de bombardeo en el sector de Axdir, un tiro de fusil hirió gravemente al capitán José Orduna quien cumplía las funciones de observador. Trasladado al hospital de esta ciudad, los esfuerzos de la ciencia no han podido evitar su fallecimiento. Hoy, antes de dar tierra al pundonoroso aviador, rodeado el féretro de autoridades y compañeros, en medio de un profundo y emocionante silencio, el general García Aldave ha procedido a imponerle la Medalla Militar.

*Nota de El Vigía:* En homenaje y recuerdo al simpático y voluntarioso coruñés, capitán Orduna, el mismo hidro en el que resultó mortalmente, herido, recibiría su nombre (foto). Un año después, a título póstumo, sería ascendido a comandante por méritos de guerra.

### Hace 50 años
## Operación "Calipso"

**Tetuán 14 octubre 1950**

La Aviación, con distintas escuadrillas desplegadas en las bases de Jerez y Tetuán, además del hidro Heinkel He-114 embarcado en el crucero "Miguel de Cervantes" (foto), intervendrá con servicios de exploración, descubierta y bombardeo, en las importantes maniobras que, con la participación de 45 unidades de la Armada, han dado comienzo en aguas del Atlántico, entre Cádiz y Canarias.

Ayer, cuando el Junkers Ju-88, B.6-18 del 13 Regimiento, que habría de participar en las mismas, ya anochecido regresaba al aeródromo de Sania Ramel, debido a un fallo en la iluminación de a bordo, tomó tierra a excesiva velocidad, lo que provocó la rotura de su tren de aterrizaje y el inmediato incendio. Aún cuando el avión resultó destruido, su tripulación, formada por el teniente coronel Borrás, el capitán Tizón Riveira (Domingo) y dos suboficiales, por fortuna salió ilesa del duro trance.

### Hace 45 años
## Reactores

**Manises 5 octubre 1955**

Procedentes de Getafe, han llegado a esta base los cinco primeros F-86 "Sabre", que equiparán el recién creado 11 Escuadrón, al mando del comandante Luis Azqueta Brunet. Se trata de la primera unidad de caza a reacción del Ejército del Aire y hemos de señalar que, hasta tanto la plataforma de estacionamiento no esté construida, los aviones utilizarán provisionalmente la zona de espera de la cabecera de la pista 30, junto a la cual se han montado sendas tiendas de campaña para los pilotos y mecánicos.

### Hace 70 años
## Detención

**Madrid 21 octubre 1930**

A consecuencia de la publicación de un artículo en el diario ABC, el capitán Ignacio Jiménez ha sido detenido. En él, se refería a la verguenza que representa tanto

### Hace 50 años
## Viaje

**Madrid 19 octubre 1950**

A bordo de un DC-4 de Iberia, pilotado por Teodosio Pombo y Rodolfo Bay, el jefe del Estado, que vestía el uniforme de verano de capitán general del Ejército del Aire, acompañado de su esposa y varios ministros, ha partido de Barajas con destino Sidi Ifni y territorios de Africa occidental española. En el trayecto ha sido escoltado por el Junkers Ju-290 y B-25 "Mitchell" de la Escuela Superior del Vuelo, pilotados respectivamente por el teniente coronel Pombo Somoza y el comandante Gavilán.

En la fotografía, Franco acompañado del ministro del Aire teniente general Eduardo González Gallarza, observa por la ventanilla.

para quienes visten uniforme, como para todo buen español, la campaña que, por todos los medios imaginables, están llevando a cabo numerosas personas de mala fe, alrededor de la disciplina de los institutos armados, especialmente de la Aviación Militar. Hacía asimismo un análisis del empobrecimiento a que ha llegado en estos momentos el Servicio y la urgente necesidad de revitalizarla dotándola un presupuesto mucho más elevado.

Según se ha podido saber el arresto tiene carácter gubernativo y no durará más que un mes.

## Hace 20 años
## Sellos

**Madrid 10 octubre 1980**

Coincidiendo con la apertura de la exposición filatélica Aviación y Espacio 1980, la Dirección General de Correos ha puesto en circulación una serie dedicada a los Pioneros de la Aviación Española. Compuesta de cuatro valores de 5, 10, 15 y 22 pesetas, corresponden a Pedro Vives, Benito Loygorri, Alfonso de Orleans y Alfredo Kindelán respectivamente.

*Nota de El Vigía:* No podemos resistirnos a transcribir algunos párrafos de la acertada crítica, que sobre la citada serie, se publicó en una revista de la época. "Merecían otra suerte los cuatro pioneros de la Aviación Española. Puestos a convocar un concurso de mediocridades, difícilmente hubieran llegado a la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre bocetos de peor gusto artístico que los que se han utilizado para la serie. Si ya en no pocas emisiones hemos asistido a un evidente deterioro de la calidad artística del sello español, con esta serie se ha tocado techo.

Son cuatro rostros hieráticos distantes, sin humanidad. Los artilugios voladores están como pegados entre las nubes sin mayor miramiento...

Se ha preferido el pastel, el colorete, lo facilón, y ahí está el resultado; el gesto hitleriano que le han dejado a Orleans..."

## Hace 45 años
## Reunión

**Málaga 12 octubre 1955**

En el templo catedralicio, se ha celebrado el enlace matrimonial de Mª José García Morato y Gálvez, condesa de Jarama, e hija mayor del heroico aviador, con don Miguel Larrea Santacruz. Bendijo la unión el reverendo padre Felix Martín Alonso, capellán que fue de "los moratos", actuando de padrinos el ministro del Aire teniente general González Gallarza y la hermana del novio, señorita Pilar Larrea Santacruz. Con tan fausto motivo y para asistir al evento, procedentes de todos los puntos de nuestra geografía, se han reunido en esta ciudad sesenta supervivientes de la 7ª Escuadra de Caza, que combatieron a las órdenes del comandante Joaquín García Morato. Bien de uniforme, los que continúan en activo, o de paisano, aquellos que al acabar la guerra se dedicaron a sus profesiones, todos lucían con orgullo el famoso emblema de la caza con su célebre lema de "Vista suerte y al toro".

## Hace 70 años
## Récords

**Tablada 11 octubre 1930**

No se había apagado aún la admiración que, en el mundillo aeronáutico, produjo el pasado día 8 el récord mundial de velocidad en circuito cerrado de 5.000 km., establecido en 208 Km/h por nuestros compatriotas el capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el teniente Carlos Haya; cuando hoy, a bordo del mismo aparato, el Breguet nº 71 tipo "Gran Raid" construido por CASA, han batido de nuevo otra marca mundial. Se trata de la de 2.000 km. con 500 kg. de carga útil, a una velocidad media de 220 Km/h.

*Nota de El Vigía:* Una semana después, en concurridísimo banquete, el Real Aero Club homenajeaba a los aviadores. A los postres, el general Goded en representación del ministro del Ejército, pronunció un polémico discurso, queriendo justificar la actitud del Gobierno respecto a los exiguos presupuestos de Aviación.

## Hace 50 años
## Desfile

**Cádiz 30 octubre 1950**

En aguas de Trafalgar y como culminación de las maniobras llevadas a cabo por la Escuadra, el Caudillo, a bordo del crucero "Canarias" ha presenciado la mas importante revista naval efectuada desde hace muchos años. Cerca de 50 buques cuyas tripulaciones sumaban 10.000 hombres, desfilaron a la estela ante el buque insignia, formando una línea de 25 kilómetros. Durante la hora que duró la revista, 250 aviones, desde cazas y bombarderos hasta los HS-42 y Bücker de la AGA, sobrevolaron los buques a escasa altura. El estruendo de las salvas, mezclado con el rugir de los motores de aviación, dieron un toque de auténtica emoción al maravilloso espectáculo.

## Hace 40 años
## Festival

**Barcelona 9 octubre 1960**

Con motivo de la LIII Conferencia General de la FAI, a la que han asistido delegaciones de treinta y cinco países, en el aeropuerto de El Prat y organizado por el Aero Club Barcelona-Sabadell, se ha celebrado el más sensacional y completo festival aéreo, de cuantos se han visto hasta la fecha en España. En un ambicioso programa, que ha contado con la participación de los "Crusader" y "Demon" de la VI flota norteamericana, de las patrullas "Getti Tonanti" (italiana), "Skyblacers" (USAF), "Black Arrows" (RAF) y el matrimonio paracaidista Colette Duval-Gil Delamare, el Ejército del Aire ha tenido una más que honrosa actuación. Aunque se echó en falta a la patrulla "Ascua", se pudo admirar el majestuoso vuelo de un escuadrón de "Sabres" del Ala de Caza nº 4 (Son San Juan) y de la patrulla Bücker 131 de la AGA. También evolucionaron los modelos españoles "Azor", "Saeta" y el helicóptero Aerotécnica AC-12, haciendo las delicias del público Sebastián Almagro con su velero Lo-100 y José Luis Aresti quien, pilotando su "Jungmeister", realizó una virtuosa y arriesgada exhibición acrobática. Se exhibió asimismo un S-55 de la 57 Escuadrilla del SAR y el paracaidismo estuvo representado por una patrulla de instructores de la Escuela "Méndez Parada" y una compañía de Alcalá de Henares.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Madrid 1 noviembre 1900**

En el barrio de Carabanchel Alto, nace Senén Ordiales González.

*Nota de El Vigía:* Oficial de Artillería en 1921, luego de haber recibido su bautismo de fuego y demostrado su valor en Marruecos, en 1924 obtenía las alas de piloto militar, lo que le iba a permitir regresar a la campaña, formando parte de una de las escuadrillas expedicionarias. Entre los numerosos y siempre arriesgados servicios de guerra en los que participó, se distinguió muy especialmente el 19 de abril de 1925. Bombardeando en vuelo rasante el Zoco el Had de Beni Buyari, al observar que uno de los "Bristol" de su escuadrilla había sido abatido, sin dudarlo un instante aterrizó en sus cercanías y tras comprobar que la tripulación había fallecido, junto a su ametrallador a tiros de fusil defendió los cadáveres de sus compañeros, hasta la llegada de un harca amiga, despegando entonces, a fin de proteger su retirada. Por este hecho le fue concedida la Medalla Militar.

### Hace 45 años
## Exhibición

**Getafe 17 noviembre 1955**

El ministro, acompañado de altos jefes del Ejército del Aire, visitó esta mañana la factoría de CASA, presenciando una exhibición del "Alcotán" con motores Alvis "Leonides" y del nuevo C-207 "Azor". Finalizada ésta, el general Gallarza, acompañado del presidente de la sociedad José Ortiz Echagüe, realizó un vuelo en el "Azor", que, según declararía, le produjo una gran satisfacción.

Más tarde, el ministro y acompañantes, visitaron los talleres donde CASA lleva a cabo la revisión y puesta a punto de los F-86 "Sabre", en virtud al convenio firmado recientemente con la North American; examinando asimismo los planes de ampliación de la factoría, con vistas al incremento de estas revisiones..

Seis meses después, aquel bravo teniente Ordiales evidenciaría de nuevo su heroísmo, cuando a los mandos de un "Bristol", en misión de reconocimiento sobre Yebel Amekran, al atacar en vuelo rasante un cañón que iba a ser emplazado contra las posiciones españolas, resultó herido en la cabeza por proyectil enemigo. Así y todo, insistió en el bombardeo y al realizar una nueva pasada, recibió un segundo balazo en la muñeca derecha, que le produjo una gran pérdida de sangre. Tras hacerse el torniquete, casi exánime continuó su vuelo hasta arrojar todas las bombas y destruir el cañón. Gravemente herido aterrizó entre Malmusi y Cala Quemado, salvando el aparato y a su observador. Propuesto para el ascenso por méritos de guerra, renunció al mismo, pero incoado expediente para la Cruz Laureada de San Fernando, ésta le sería concedida en 1927 e impuesta por S.M. el Rey.

Ascendido a capitán se le confirió el mando de la escuadrilla de "Havilland Hispano" de Nador, y ya finalizada la guerra, la de Potez XV. Destinado más tarde a la Península, quedó al frente de la Escuadrilla de Experimentación. Al producirse el alzamiento militar de 1936 y negarse a prestar servicio al gobierno del Frente Popular, fue encarcelado y el 18 de agosto asesinado.

### Hace 60 años
## Despliegue

**Melilla 1 noviembre 1940**

A fin de garantizar la neutralidad en la zona de ocupación, ha partido para Tánger una patrulla de cazas Heinkel He-112, pertenecientes al 27 Grupo de Persecución y Asalto con base en el aeródromo de Tauima.

### Hace 45 años
## Muestra

**Madrid 23 noviembre 1955**

El ministro del Aire, teniente general González Gallarza, ha visitado hoy la I Exposición de Aeronáutica que, organizada por la revista Avión, fue inaugurada recientemente en el edificio "Príncipe Pío" del paseo Onésimo Redondo. Se trata de una amplia muestra, en la que junto a diversos elementos fabricados por nuestra industria, pueden incluso contemplarse aviones enteros, como el "Alcotan" de CASA, una esbelta AISA I-11B del Grupo de Estado Mayor o la Bücker 131. Llaman particularmente la atención, las aeronaves históricas como el "Jesús del Gran Poder", presentado por el Museo del Aire y el autogiro La Cierva C-19, exhibido en el stand del RACE. Distintos motores fabricados por ENMASA, maquetas de aeropuertos y de aviones antiguos y modernos, fotografías, aeromodelos construidos en las escuelas del Frente de Juventudes y el casco de vuelo del malogrado comandante García Morato, además de una variada selección de películas, es todo -que no es poco- lo que por cinco pesetas se tiene la oportunidad de ver; de ahí la notable afluencia de visitantes.

## Hace 45 años
# Nuevos aires

**San Javier 16 noviembre 1955**

En la Academia General del Aire se ha celebrado el acto de relevo en su dirección, entregando el coronel Ricardo Guerrero López el mando al coronel Julio Salvador Díaz Benjumea. La inusual llegada del nuevo director, pilotando un T-33 al frente de una escuadrilla de la Escuela de Reactores, donde el prestigioso aviador acababa de terminar el curso, ha sido todo un acontecimiento para los alumnos, quienes con gran alborozo, desde la zona de vuelos, presenciaron la exhibición acrobática que antecedió a la toma de tierra.

En la foto, el coronel Salvador (derecha) al pie del reactor, saluda a su antecesor.

## Hace 65 años
# Precoz

**Barcelona 10 noviembre 1935**

En el aeródromo civil se ha celebrado el festival aéreo, organizado por la Escuela de Aviación "Progreso", con motivo de la presentación de las nuevas avionetas y la entrega del título a Jorge Luis Muntadas Claramunt, quien a sus 18 años se ha convertido en el piloto más joven de España. Al festejo, que resultó de lo más vistoso y entretenido, acudió numeroso público que disfrutó con los distintos vuelos que se efectuaron, recibiendo tanto el nuevo aviador, como su instructor Juan Balcells (a la izquierda en la fotografía) muchas felicitaciones.

*Nota de El Vigía:* Pocos meses después, en el transcurso de la guerra civil, "Muntaditas" se revelaría como uno de los más distinguidos pilotos de la Aviación Nacional, obteniendo, durante su actuación en la caza, cinco victorias. Lamentablemente, en la inmediata postguerra, un desgraciado accidente, cuando en emergencia se disponía a tomar tierra en la playa malagueña de Manilva, habría de costar la vida a aquel joven y prometedor aviador.

## Hace 70 años
# Gigante

**Santander 20 noviembre 1930**

Con la lógica expectación de los santanderinos, a mediodía amerizó en las revueltas aguas de la bahía, azotada por un temporal del Sur, el gigantesco hidroavión Dornier Do-X. Pilotado por Herr Christiansen, procedía de Burdeos y entre sus pasajeros, junto al matrimonio Dornier y especialmente invitado, figuraba el director general de Aeronáutica general Soriano.

## Hace 70 años
# Vuelo

**Getafe 8 noviembre 1930**

Entusiasmado, tras la visita que, para admirar el gigantesco G-38, realizara ayer, a las nueve llegaba de nuevo el Infante D. Jaime. Recibido por el general Kindelán y otros jefes de Aeronáutica, luego de examinar distintos tipos de aeroplanos, a bordo de un Breguet XIX pilotado por su tío, el Infante D. Alfonso de Orleans, ha realizado un vuelo de nada menos que hora y media de duración. Evolucionando sobre Madrid, encontráronse con el cuatrimotor alemán, que escoltado por otro caza, efectuaba también vuelos sobre la Corte. Los aparatos sobrevolaron El Retiro precisamente cuando SM el Rey inauguraba la Exposición de Horticultura. El Infante D. Jaime descendió satisfechísimo de su excursión aérea.

## Hace 70 años
# Fuga

**Madrid 24 noviembre 1930**

Según se ha podido saber, a primeras horas de la madrugada se evadió del centro de prisiones militares de la calle de los Santos, el comandante Ramón Franco. Detenido el pasado 11 de octubre, cumplía arresto por sus actividades revolucionarias y las recientes y escandalosas declaraciones a la prensa cordobesa, calificadas como una grave falta a la disciplina de todo jefe militar. La evasión, en compañía de su amigo el ex comandante Reyes, se llevó a cabo por la ventana de la capilla, cuyos barrotes han aparecido limados. Se tienen fundadas sospechas de que Pablo Rada, su fiel mecánico del "Plus Ultra", colaborase en la fuga, recogiendo a los huidos en la calle Rosario con un automóvil.

## Hace 70 años
# Caza

**Burgos**
**12 noviembre 1930**

Efectuando el teniente Pedro Atauri un vuelo, a bordo de uno de los "Havilland" de Gamonal, divisó un águila, a la que, tras su persecución, con un golpe del plano de su aparato dio muerte. Recogida por labradores que presenciaron la caza, la soberbia rapaz ha medido dos metros de envergadura.

## Hace 60 años
# Derribado

**Palma de Mallorca**
**9 noviembre 1940**

A primeras horas de la tarde ayer y a fin de cumplir una misión de reconocimiento, partió de Son San Juan la patrulla de Savoia SM-79, formada por los aviones 28-59 y 62. Apenas había transcurrido una hora cuando el segundo aparato fue perdido de vista por su compañero, quien al regresar a la base, avistó algunas unidades navales que supuso inglesas. Entretanto, la estación del aeródromo había captado un inquietante SOS del avión 28-62, con un mensaje confuso, en el cual aparecía la palabra "disparo". Aunque la búsqueda, iniciada inmediatamente por buques e hidros, resultó infructuosa, en la mañana de hoy, han sido hallados restos del trimotor, comprobándose huellas de ráfagas de ametralladora, y mostrando, tan solo en uno de sus planos, 34 impactos. Ello evidencia que el avión en cuestión fue atacado, presumiblemente por un avión de caza británico.

*Nota de El Vigía:* La protesta vía diplomática, por tan lamentable incidente, que costó la vida en acción de guerra a los tenientes Herrera Minguela, Vega Rueda y Pérez-Mangado; así como a los cabos primeros López Amores (radio) y Solsona Castillo (mecánico), encontró respuesta de la Embajada de S.M británica, en el sentido de que la flota identificó al avión en cuestión como un torpedero italiano y demasiado cerca, en el caso de ser neutral.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 60 años
## Accidente

**Barcelona 7 diciembre 1940**

Los pilotos y asistentes que en el aeródromo "Muntadas" contemplaban los vuelos de esta mañana, pudieron ver con estupor, como un "Messer tripala", concretamente el 6-130, tras un fuerte picado desde aproximadamente 1.500 metros, sorprendentemente, sin que se haya podido determinar la causa, se estrellaba de nariz, clavándose a seis metros de profundidad en una zona de marismas a 2 km. al este del campo.

Pilotaba el avión el teniente del 25 Grupo de Caza, Eduardo Laucirica Charlen (28) quien pereció en el acto.

*Nota de El Vigía:* Resultando infructuosos los trabajos para extraer el avión y el cadáver de su piloto, debido a las características del terreno y los medios con que se contaba, se decidió erigir en el lugar un monolito, funerario, que aún hoy puede verse, no lejos de la cabecera de la pista 25

### Hace 80 años
## Patrona

**Madrid 7 diciembre 1920**

Atendiendo al deseo del Servicio de Aeronáutica Militar de tener un titular, al igual que las diversas armas y cuerpos del Ejército, y acatando lo dispuesto por Su Santidad el Papa en decreto de la Sagrada Congregación de ritos de fecha 24 de marzo último, el Rey (q.D.g.) de acuerdo con lo informado por el Provicario general castrense, ha tenido a bien declarar Patrona del Servicio de Aeronáutica Militar a Nuestra Señora de Loreto.

### Hace 60 años
## Decíamos ayer...

**Madrid diciembre 1940**

Tras el cese de su publicación, en julio de 1936, por motivos obvios, ha reaparecido Revista de Aeronáutica. En el primer número de su segunda época –la primera se inició en 1932– el Organo Oficial del Ejército del Aire, abre sus páginas, tras el editorial, con un recordatorio que incluye a los jefes, oficiales, suboficiales y tropa de la Aviación Española caídos por Dios y por España.

En la nueva sección "Crónica de la Cruzada Española", en la que se dará a conocer las enseñanzas que, de nuestra guerra aérea, han creído poder deducir los escritores profesionales del extranjero, incluye un documento, lleno de inexactitudes y exageraciones, recogido en L'Aérophile de la revista rusa Samolet.

Asimismo publica un interesantísimo trabajo titulado Doctrina de Empleo, firmado por el Infante de España

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Utrera 24 diciembre 1900**

Nace Fernando Flores Solis.

*Nota de El Vigía:* Piloto de la primera promoción (1928), del recién nacido Real Aero Club de Andalucía, muy pronto se revelaría como un aviador nato. En 1931, a bordo de su flamante Monocoupe 90 y con Gill Mendizábal de navegante, en competencia con 21 participantes, entre los que figuraban los más renombrados pilotos civiles y militares, se proclamaba campeón en la I Vuelta Aérea a España.

Interesado por el gran invento de La Cierva, voló el autogiro C-19 en numerosas ocasiones, incluso viajes, manifestándose como un experto.

En 1934 al cumplir las 1.001 horas de vuelo "en su elemento" era objeto de un multitudinario homenaje en Sevilla y al año siguiente, sin otro interés que completar sus conocimientos, obtenía el título de piloto de transporte. Alma y animador de las excursiones aéreas del Aero Club a Lisboa, Casablanca, París o el Reino Unido, su participación, en ocasiones como fino acróbata, se hizo obligada en cuantos festejos aeronáuticos se celebraban en España. Al estallar la guerra civil, junto a un puñado de pilotos del Aero Club, en sus frágiles avionetas deportivas, realizó importantísimos servicios de enlace y observación, alternando con misiones en los Br-XIX, Savoia-81 y Ju-52.

En noviembre de 1936, al encargar la Jefatura del Aire la instrucción de pilotos al Aero Club de Andalucía, como profesor en las escuelas de Tablada y El Copero, desarrolló una ingente labor; hasta que, buscando generosamente un mayor riesgo, el teniente Flores consiguió incorporarse a los Savoia-79 del 5-G-28, entre cuyas misiones le cupo la satisfacción de "bombardear" con pan la capital de España.

En los primeros años de la paz "gratis et amore" prueba los Fiat CR-32 construidos por La Hispano, realizando el primer vuelo y pruebas subsiguientes del HS-42.

Hasta 1942, a bordo de ¡76 tipos de aviones distintos! había totalizado 3.308 horas de vuelo, de ellas 1.380 de profesor.

Después de tanto volar, aquel señorito andaluz, extraordinario piloto y excelente persona que fue Fernando Flores; inesperadamente, casi en silencio, con la discreción y sencillez que le caracterizaba, emprendía el 3 de marzo de 1969, su más trascendental vuelo, directo a la Gloria.

y general de Aviación Alfonso de Orleans y Borbón, quien precisamente, al cumplir los 30 años de antigüedad como piloto, había sido recientemente homenajeado,concediéndole la primera condecoración del Aguila de Oro.

## Hace 70 años
## Desgracia

**Madrid 23 diciembre 1930**

Cuando pilotando una DH "Moth", el teniente (supernumerario) Ignacio Ansaldo Vejarano, realizaba a primera hora de la tarde sobre el aeródromo Loring, un vuelo acrobático, al ejecutar una barrena, aún a pesar de los esfuerzos del piloto por salir de ella, el biplano se estrelló violentamente en el campo. Trasladado al Hospital Militar de Carabanchel, e intervenido quirúrgicamente por el doctor Gómez Ulla, si bien, en principio no se teme por su vida, su estado es de suma gravedad.

*Nota de El Vigía:* Nueve días después, era preciso amputarle la pierna derecha. Así y todo, con su "pata de palo", como el mismo con humor a ella se refería, Ignacio Ansaldo volvería a volar. Durante la guerra civil formó parte de un Grupo de Savoia 79, siendo condecorado con la Medalla Militar. Ya en la paz, mandaría la base de hidros de Pollensa, donde en 1942, en el curso de un vuelo de reconocimiento en un Cant Z-506, una grave emergencia le obligó a amerizar en el Mediterráneo. Recogida la tripulación por un "Sunderland" británico, al meter a bordo al comandante Ansaldo (quien habíase desprendido de la pierna ortopédica) y comprobar los ingleses con horror su falta, no se le ocurrió otra cosa que decirles con guasa: "un tiburón". Tal fue el susto, que a poco lo sueltan.

Aquel simpático y apasionado aviador que fue Ansaldo "el cojo", siendo coronel jefe del E.M. de la Zona Aérea de Baleares, desaparecía el 16 de enero de 1961; cuando, regresando de noche en un Heinkel He-111 de Albacete a Son San Juan, su avión cayó sin duda al mar.

## Hace 55 años
## Recuerdo

**Madrid 14 diciembre 1945**

Como complemento de la emisión filatélica que, recordando al heroico comandante Joaquín García Morato, se puso en circulación el 27 del mes pasado; hoy, la Dirección General de Correos ha

emitido un sello dedicado al capitán Carlos Haya. De ambos, con un valor de 10 y 4 pesetas respectivamente, se ha hecho una tirada de 200.000 ejemplares.

## Hace 25 años
## Museo al fin

**Madrid 28 diciembre 1975**

Tal como informa la revista Avión en su último número, hoy se procederá a la apertura, largamente esperada, del Museo del Aire. Estará ubicado en la Moncloa, y concretamente, en los sótanos del Ministerio; por ello, dada la limitación de altura de techo, los aviones, tal y como se puede apreciar en las fotografías que aparecen en la citada publicación, serán expuestos sin cola.

*Nota de El Vigía:* Fiel por una vez a la tan española tradición de las inocentadas, su autor fue precisamente este cronista, quien tuvo que aguantar el "chorreo" del director y demás personal del Museo, ya que fueron muchísimos los "inocentes" que, ansiosos, les marearon pidiendo detalles.

## Hace 70 años
## Fracaso

**Madrid 15 diciembre 1930**

A las seis de la mañana y a bordo de dos automóviles, presentáronse en Cuatro Vientos el general Queipo de Llano, el comandante Ramón Franco y otros aviadores, quienes tras desarmar al oficial de guardia y retener en el pabellón a aquellos oficiales que no se adherían a su proyectada sublevación, se hicieron dueños del aeródromo. Luego de imprimir unos pasquines que, arrojados desde el aire, anunciarían a los madrileños la proclamación de la República, por la emisora se radiaba su contenido al resto de los aeródromos peninsulares.

El comandante Hidalgo de Cisneros y el capitán Alvarez Buylla que pilotaron los primeros aviones que lanzaron las referidas proclamas, pudieron comprobar que el aspecto de la ciudad era totalmente normal, por lo que la prometida huelga general y el levantamiento de otras guarniciones, había fracasado.

Franco, hizo entonces cargar de bombas su avión, y acompañado de su fiel mecánico Rada, despegó dispuesto a bombardear el Palacio Real; ataque que finalmente no llevó a cabo. Fracasada la intentona, al tiempo que las fuerzas de la Escuela Central de Tiro tras tomar el aeródromo presentaban armas, al izarse nuevamente en el Pabellón la bandera nacional, Queipo de Llano y los principales implicados en la sedición, a bordo de cinco aparatos huían a Portugal.

## Hace 45 años
## Colisión

**Talavera la Real 11 diciembre 1955**

Cuando esta mañana la patrulla acrobática de la Escuela de Reactores se disponía a realizar unos ejercicios sobre la base, al picar en formación de rombo para ejecutar el primer looping, sorprendentemente se topó con una bandada de sisones. Tras la inmediata toma de tierra, a los cuatro T-33, se les apreció diversos desperfectos, incluida la rotura del cristal del parabrisas del "perro", cuya cabina se llenó de plumas y restos de estas aves.

Evidentemente, las oraciones de la víspera a la Patrona surtieron su efecto, ya que como declarara su jefe, el comandante Lens, la inevitable colisión se ha reducido a un incidente.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 70 años
### Disolución

**Madrid 8 enero 1931**

Como consecuencia de la frustrada sublevación republicana del pasado día 15 en el aeródromo de Cuatro Vientos, han quedado suprimidas la Jefatura Superior de Aeronáutica, la escala del servicio de Aviación y las categorías que comprende; así como el uniforme especial, que dejará de usarse en el plazo de un mes. La oficialidad recobrará el de su Cuerpo de procedencia sin ostentar otras insignias que las correspondientes al empleo y el emblema de la especialidad aeronáutica.

Se crea en el ministerio de la Guerra una Sección de Aeronáutica Militar a cargo de un general de brigada, cuyas facultades y funciones serán análogas a las de otras secciones del Ministerio. En tiempo de paz, la unidad táctica aérea superior de la Aviación será el batallón, formado por tres o cuatro Grupos y cada uno de estos por tres escuadrillas.

*Nota de El Vigía:* Señalando inequívocamente, el preámbulo del Decreto entre otras consideraciones decía: "...debe desarrollarse otra (política) de mando, que infiltre y arraigue en la Aviación y en sus componentes la idea de lo que son y deben ser como Arma y como soldados y extirpe de ellos el individualismo deportivo que les seduce y atrae por el brillo de sus éxitos y que ha podido desviarles y desviado, a algunos, del camino del deber, hundiéndoles en la indisciplina".

### Hace 25 años
### Distinción

**Torrejón 5 febrero 1976**

En un emotivo acto celebrado esta mañana, S.M. el Rey, en la primera visita a una instalación del Ejército del Aire tras su coronación, ha impuesto la Me-

### Hace 25 años
### Celebración

**Getafe 13 enero 1976**

Con motivo del cumplimiento de las 35.000 horas de vuelo por los "Azores" del 351 Escuadrón del Ala 35, bajo la presidencia del jefe de la unidad coronel Martínez Gil, se han celebrado en esta base diversos actos, en el transcurso de los cuales CASA hizo entrega de una placa conmemorativa, inaugurándose asimismo un original monumento a la Virgen de Loreto y caídos del Escuadrón.

### Hace 75 años
### Éxito

**Buenos Aires 10 febrero 1926**

Con auténtico delirio ha sido acogida la llegada del "Plus Ultra" a las aguas del Plata, culminando el admirable raid de 10.270 km., llevado a cabo por los aviadores españoles Ramón Franco, Julio Ruiz de Alda, Juan Manuel Duran y el mecánico Pablo Rada y que había tenido su inicio el día 22 de enero en Palos de la Frontera. Según informan de Madrid, cuando en las pizarras situadas en los edificios del Real Aero Club y la Compañía Nacional de Telegrafía sin Hilos, se anunció el feliz arribo a esta capital, el pueblo que día a día seguía con interés las últimas noticias, estalló en vivas a España y a los aviadores.

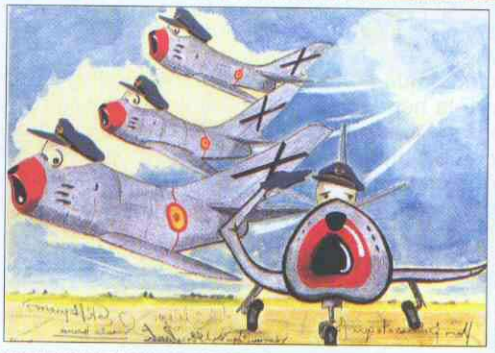
*Nota de El Vigía:* Como escribiera el coronel Gomá, "el vuelo de Franco a América, fue para nuestras clases populares, la revelación de la capacidad de los españoles para competir con el mundo entero en la ejecución de las más arriesgadas y difíciles empresas..."

### Hace 45 años
### Nace una patrulla

**Manises 24 enero 1956**

Cuando tras cumplir un vuelo del plan de instrucción, regresaban esta mañana a la base formados en rombo cuatro C.5 "Sabres" del Ala de Caza nº 1 al mando del teniente coronel Hevia, con los tenientes Salazar Cútoli, Alvarez de la Vega y Maura, a sugerencia de éste, el jefe realizó un "looping" que salió perfecto; luego vino otro y después un tonel. Así, fortuitamente, ha nacido la patrulla acrobática del Ala de Caza nº 1.

*Nota de El Vigía:* Aquella patrulla, que más tarde en recuerdo del malogrado capitán Berriatúa, recibiría el nombre de "Ascua", en sus dos periodos de actuación 1956/58-1961/65, creciendo el número de aviones renovando sus miembros y haciendo siempre gala de una técnica y un valor fuera de lo común, entusiasmó a cuantos tuvimos la ocasión de admirarla.



dalla Aérea al coronel Luis Azqueta Brunet, comandante del Ala nº 12 y jefe de esta base aérea.

*Nota de El Vigía:* Cazador de Morato, si la guerra, ya prácticamente decidida, no le dio la oportunidad de demostrar su valía, ésta la encontraría pocos años después sobre las heladas estepas rusas, cuando formando parte de la 3ª Escuadrilla Azul, intervendría en 72 servicios de guerra, entablaría 8 combates y derribaría 5 aviones. Fundador de la primera unidad de cazas a reacción, fue quien primero presentó en público el

"bang, bang" supersónico, en un memorable Festival Aéreo celebrado en Barcelona. Probador de cientos de "Sabres" revisados por CASA, agregado aéreo en Washington y jefe de la Escuela de Reactores, la Medalla Aérea le llegaría ostentando el mando de la más importante base y la más potente unidad del Ejército del Aire.

## Hace 50 años
## Conmemoración

**Madrid 10 febrero 1951**

Dentro del programa de actos conmemorativo del XXV aniversario de la gesta del "Plus Ultra", el obispo de Madrid-Alcalá bendijo esta mañana en la base aérea de Getafe la nueva pista de 1.200 por 60 metros. Asimismo, se ha procedido a la colocación de la primera piedra del monumento que, para perpetuar aquella hazaña, se erigirá en la Plaza de la Moncloa. Las celebraciones han concluido con una velada artística en el Ateneo de Madrid.

Hemos de señalar también, que el ministro del Aire firmó ayer un Decreto por el que se dispone que, "como reconocimiento a los brillantes servicios prestados a la Patria, con su vuelo a la República Argentina", en lo sucesivo figuren a la cabeza de las escalas respectivas del Arma de Aviación (escala del Aire) Ramón Franco Bahamonde, en la de coroneles; Julio Ruiz de Alda en la de comandantes y el teniente de navío Juan Manuel Durán, en la escala honorífica del Aire, como comandante.

## Hace 25 años
## Evacuación

**Gando 12 enero 1976**

Con el aterrizaje esta mañana del "Aviocar" T.12B-16 del 461 Escuadrón, que traía a bordo, al hasta entonces Gobernador General del Sahara, general Gómez Salazar y su Estado Mayor, se ha dado por finalizada la evacuación de aquellos territorios. Iniciada la primera quincena de noviembre, bajo la denominación de "Operación Golondrina", en ella han intervenido seis tipos de aviones militares de transporte, cuya diversidad ha contribuido al mejor aprovechamiento de los medios. Según hemos podido saber, a través del coronel Torres Eguibar, hasta ahora jefe del Sector Aéreo del Sahara, el Ejército del Aire transportó desde El Aaiún, Villa Cisneros, Smara, La Güera y otros puntos, a más de cinco mil personas y una carga de poco más de cuatro mil toneladas.

## Hace 65 años
## Dragones

**Cuatro Vientos enero 1936**

Procedentes del Reino Unido han llegado a este aeródromo los tres bimotores De Havilland DH-89 M, adquiridos por la Aviación Militar en aquel país, para su utilización en los servicios coloniales.

## Hace 45 años
## Entrega

**Manises 23 febrero 1956**

En un acto que ni siquiera la continua lluvia pudo deslucir, el embajador de los Estados Unidos en España, Mr. Lodge, ha efectuado esta mañana la entrega simbólica al ministro del Aire, teniente general González Gallarza, del Ala de Caza nº 1.

Ambas personalidades seguidas por el jefe del E.M. del Aire y el jefe de la Región Aérea de Levante, a bordo de sendos "jeeps" pasaron revista a las espectaculares líneas de "Sabres" y T-33 -de la Escuela de Reactores estos- a cuyo frente, en posición de firmes, formaban sus pilotos y mecánicos. Posteriormente, desde la torre de control autoridades e invitados presenciaron una exhibición que, dada la climatología reinante, hubo de limitarse a las pasadas rasantes y un angustioso -por lo temerario- "looping" que ejecutaron los cuatro "Sabres" de la Patrulla.

Con un almuerzo celebrado en la base, a cuyo término, embajador y ministro pronunciaron importantes discursos, finalizaban unos actos, que si bien pasados por agua, no ocultan su enorme trascendencia para el Ejército del Aire español.

## Hace 75 años
## Recompensas

**Melilla 22 enero 1926**

En el campamento de Dar Drius, ha tenido lugar la solemne ceremonia de imposición de la Cruz de Guerra con Palmas, que el Gobierno francés ha concedido a los aviadores de la 2ª Escuadrilla Bristol. El acto, que ha contado con la asistencia de la Infanta doña Luisa, comenzó con la revista a las tropas que habían de rendir honores por el general Pasquier, acompañado del general Sanjurjo, quien presentó al militar galo, al jefe del Grupo Bristol, comandante Fernández Mulero, así como al capitán Calderón, a los tenientes Alamán, Tourné y Pérez del Camino y los sargentos Fernández Gutiérrez, Ramos, Martínez y Coello de Portugal; excusando la presencia, debido a sus deberes militares, de los capitanes Burguete, Infante, Castilla y teniente Gomá.

Tras la lectura del decreto de concesión, en el que se elogiaba la valiente y decidida actuación de los aviadores españoles durante el repliegue de una columna francesa el pasado 18 de octubre, se procedió a la imposición de condecoraciones. Luego de la emotiva interpretación por la música de la Marsellesa y la Marcha Real, dio comienzo un desfile, en el transcurso del cual varias escuadrillas sobrevolaron el campo; cuando no a ras de tierra, rozando materialmente a los jinetes; emocionantes evoluciones, que fueron acogidas con estruendosos vítores.

## Hace 25 años
## Refuerzo

**Gando 4 febrero 1976**

Disueltos los escuadrones 462 y 463, con base en Gando y dotados, como se sabe, de "Saetas" y C.6 respectivamente, para sustituirlos se ha ordenado la creación del escuadrón 464, que con Northrop F-5 procedentes del Ala nº 21 de Morón, formará parte del Ala Mixta nº 46.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Valladolid 19 marzo 1901**

Nace Jose María Gómez del Barco.

*Nota de El Vigía:* Estudiante de Medicina, pronto abandonó la carrera atraído por el apasionante mundo de la aviación y desechando el camino de las Academias Militares, optó por el más rápido, alistándose a los 21 añ como soldado voluntario de Inger ros para el Servicio de Aviación. P después formando parte del 4ª cur de pilotos de Tropa, obtenía el títul en 1924. Destinado a las escuadrillas de Marruecos, inicia sus vuelos de guerra en el aeródromo Tetuán. El 21 de agosto de dicho año, cuando a los mandos de un Breguet XIV y a bajísima altura protegía con sus armas el abastecimiento de la cercada posición de Solano, alcanzado en dos ocasiones por disparos del enemigo, resultó herido de gravedad. Así y todo, sabedor de cuanto suponía el hielo para los sedientos defensores y poniendo de manifiesto su heroísmo, renunció a regresar al aeródromo, hasta que se hubiera arrojado el último saco. Sangrando abundantemente, consiguió alcanzar Sania Ramel donde tomó tierra, salvando el aparato y a su observador el alférez Iruretagoyena. Premio a tan brillantísima acción fue la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando. Recuperado de sus heridas, el ya sargento Del Barco, pasaría destinado al Grupo "Fokker" C-IV de Getafe, con el que, para participar en las operaciones de Alhucemas, marchó a Melilla, siendo derribado sin mayores consecuencias en las proximidades de Midar. En 1926, sobradamente demostrada su habilidad para el vuelo, pasó a la Escuadrilla de Experimentación de Cuatro Vientos y dos años más tarde, aprovechando una excedencia, aquél inquieto alférez Del Barco, a bordo de una avioneta de su propiedad, llevó nuestra bandera a distintos países extranjeros. Ascendido a teniente en 1930, participa en el curso de Vuelo sin Visibilidad, obteniendo asimismo la aptitud para caza y en mayo de 1933 pilotando la Stinson Reliant de los hermanos de la Cuesta, lleva a cabo el raid Madrid-El Cairo.

El levantamiento militar de julio de 1936, le sorprendió en Cuatro Vientos y su negativa a prestar servicios al ejército popular, le costó la cárcel y poco después la vida.

### Hace 25 años
## Despedida

**San Javier 5 marzo 1976**

Después de 30 años de servicio, en el que cumplieron más de 175.000 horas de vuelo, las últimas Bücker E.3B que aún permanecían en el 791 Escuadrón de la AGA, han partido para el aeródromo de Armilla, destinadas al 781 Escuadrón del Centro de Selección de la Academia General del Aire.

### Hace 75 años
## Récord

**Cuatro Vientos 10 marzo 1926**

Días atrás, y a propósito de su raid París-Madrid, en 5 horas 20 minutos, el capitán Ignacio Jiménez Martín, de nuevo era objeto de elogiosos comentarios, a los que ya nos tiene acostumbrados. Hoy, a bordo de un Potez 25 (500 cv), el mismo aparato con el que realizó la hazaña anterior, elevándose desde este aeródromo y remontándose hasta los 6.000 metros, ha batido la marca nacional de altura. Tan interesante vuelo, en el que, tras el

### Hace 40 años
## Odisea

**Ifni 25 marzo 1961**

Al llegar procedente de Sevilla la tercera expedición de "Buchones" y tenerse conocimiento de la ausencia del teniente Miguel Ruiz Nicolau (en la foto), con la angustia propia del caso, de inmediato despegó un "Heinkel" a fin de reconocer la playa de Tifnit, en Ifni, donde se temía hubiera podido aterrizar. Hallados los restos del cazabombardero, por su apariencia, la suerte que haya podido correr el joven teniente, no puede ser mas pesimista.

*Nota de El Vigía:* Con el indicador "a cero", debido a un fallo del sistema de combustible, el teniente Ruiz Nicolau se vio en la imperiosa necesidad de tomar en la referida playa, maniobra que resultó catastrófica. Separados el motor y los planos, el piloto quedó boca abajo aprisionado en la cabina, viendo con horror el peligro que le acechaba la subida de la marea y cómo los moros, en vez de auxiliarle, lo observaban con curiosidad. Así permaneció casi tres horas hasta que, llegados los jefecillos de la tribu, permitieron su rescate. Trasladado como prisionero de guerra a Rabat, la actuación de la diplomacia española consiguió que cuatro días después fuera puesto en libertad.

Moncayo llegó a divisar los Pirineos, se ha realizado con una carga de 600 kg. y 400 litros de gasolina. Desprovisto de máscara de oxígeno su protagonista, y de compresor su motor, ha sido cronometrado oficialmente; siendo unánime la afirmación, de que para su realización han respondido admirablemente, el piloto, aparato y motor.

## Hace 30 años
# Bautizo

**Barajas 4 marzo 1971**

Bajo la presidencia de los Príncipes de España, a quienes acompañaban los ministros del Aire, Agricultura y otras personalidades, se ha celebrado la ceremonia de bendición de los dos primeros anfibios Canadair CL-215, traídos recientemente de Canadá, por pilotos militares españoles, para la lucha contra incendios forestales. El pequeño Infante Felipe, en su primer acto oficial, actuó de padrino del bautizo, rociando divertido los aparatos por medio de un extintor cargado de vino español.

En la foto, tras la visita al interior de uno de los "bombarderos de agua", el Príncipe don Juan Carlos ayuda a descender al Infante.

## Hace 30 años
# Voló

**Getafe 21 marzo 1971**

Ante un nutrido grupo de directivos de la empresa y el personal técnico que ha intervenido en su construcción, con gran éxito ha realizado su primer vuelo, el bimotor de transporte CASA C-212 "Aviocar". De la maniobrabilidad y características del nuevo avión, se expresaba con entusiasmo su piloto Ernesto Nienhuisen. Se trata de un aparato con características STOL, proyectado para la utilización en terrenos no preparados y capaz de transportar dos toneladas de carga..

## Hace 70 años
# Desgracia

**Alcalá de Henares 6 marzo 1931**

Serían las 10,30 de esta mañana cuando un dramático suceso ha venido a conmocionar la metódica y laboriosa vida de la escuela de pilotos. Debido a causas que aún están por determinar, a dicha hora se estrellaba aparatosamente en el centro del campo de vuelos el Avro nº 7. En el percance, que desde el primer momento se temió traería serias consecuencias, resultaba gravísimamente herido el capitán Félix Martínez Ramírez. Trasladado con urgencia al Hospital Militar de Carabanchel, los facultativos, por desgracia, solamente pudieron certificar su muerte.

No es necesario decir la honda tristeza que la pérdida de este gran aviador, estimado y admirado -se hallaba en posesión de la Cruz Laureada de San Fernando- ha producido entre sus compañeros.

## Hace 65 años
# Contrato

**Madrid marzo 1936**

Como resultado del concurso de prototipos de avionetas nacionales, se ha firmado un contrato entre el Arma de Aviación Militar y Arturo González Gil, adjudicatario del primer premio en dicho concurso, para la construcción de 100 avionetas del modelo GP-1, por un importe de 1.900.000 pesetas.

*Nota de El Vigía:* El referido prototipo, en el que junto a González Gil participó el capitán de Ingenieros aviador militar José Pazó Montes, fue construido en seis meses en un garaje de Carabanchel Alto (Madrid). Si bien el inmediato alzamiento militar truncó su fabricación, durante el conflicto se produjeron cerca de una cuarentena de aparatos con destino a las escuelas de la República, de las que una treintena recuperó la Aviación Nacional tras la finalización de aquel.

## Hace 75 años
# Prueba

**Barcelona 8 marzo 1926**

Con asistencia de diversas comisiones industriales y de la Aeronáutica Militar, en la factoría Elizalde se ha verificado con pleno éxito, la prueba oficial del primer motor de aviación construido en dicha industria, con licencia Lorraine. Según hemos podido saber, a través de Julio de Rentería, el inteligente director de la misma, se trata del modelo A-3, con 450 cv. de potencia, del que, en el curso del presente año, se entregarán 55 unidades para equipar los Breguet XIX de bombardeo que construye CASA.

## Hace 75 años
# Obsequio

**Buenos Aires 11 marzo 1926**

Como epílogo de la feliz estancia de los aviadores españoles en nuestra capital, en el curso de un brillantísimo acto celebrado en el Arsenal Naval, se ha firmado el acto de entrega del "Plus Ultra", que por expresas órdenes de Su Majestad el Rey don Alfonso XIII "como muestra de sentida y especial cordialidad", dona el Gobierno de España al de la Nación Argentina. Al sentidísimo discurso del comandante Franco y del encargado de Negocios de España, contestó con emocionado agradecimiento el ministro de Marina almirante Domecq.

Un enorme gentío situado en los alrededores, prorrumpió en vítores y aclamaciones, al tiempo que 15 aviones militares y civiles evolucionaban sobre la capital, acompañando más tarde un buen trecho al crucero "Buenos Aires", en el que los aviadores regresan a la Madre Patria.

## Hace 75 años
# Reorganización

**Madrid 23 marzo 1926**

Por Real Decreto, se crea la Jefatura Superior de la Aeronáutica, constituyéndose una escala del Servicio de Aviación con los oficiales y tropa que, sin dejar de pertenecer a sus Armas y Cuerpos de procedencia, hubieran alcanzado la categoría de oficial de Aviación. Dichas categorías serán las de oficial aviador, jefe de Escuadrilla, jefe de Grupo, jefe de Escuadra y jefe de Base, equivalentes aproximadamente a los empleos de teniente, capitán, comandante, teniente coronel y coronel respectivamente.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
## Nombramiento

**Madrid 9 abril 1926**

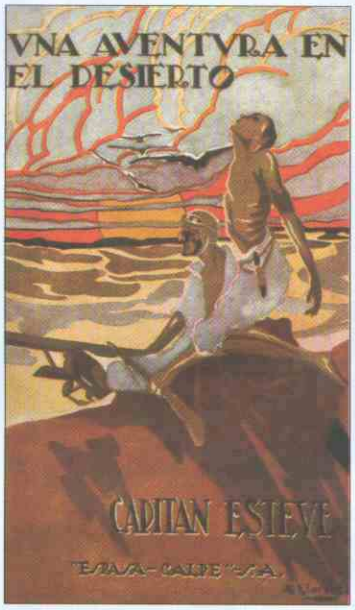
Sin esperar a su ascenso, por Real Decreto de la fecha, el teniente coronel Alfredo Kindelán Duany, ha recibido la categoría de jefe de base, nombrándosele jefe superior de Aeronáutica.

### Hace 75 años
## Rescatados

**Madrid 17 abril 1926**

La tremenda angustia que se ha vivido estos días, desde que se tuvo noticia de la desaparición del Breguet nº 4, se ha tornado en júbilo al conocerse que, tanto el capitán Martínez Esteve como su acompañante, el mecánico Pedro Mariano Calvo, han sido rescatados por una patrulla británica de la RAF. Ahora ha podido saberse que cuando los aviadores, que formando parte de la Patrulla Elcano, cubrían la etapa El Cairo-Bagdad a una inoportuna avería sufrida en el sistema de alimentación del motor que vació sus tanques, les forzó a aterrizar en el desierto de Arabia, donde sufriendo no pocas penurias, transcurrieron seis eternas jornadas.

*Nota de El Vigía:* En la imagen, la portada del interesante relato del capitán M. Esteve, que publicó Espasa-Calpe meses después.




### Hace 75 años
## Regreso triunfal

**Sevilla 6 abril 1926**

¡Sois unos bravos! ¡No esperaba otra cosa de vosotros! Así de espontánea fue la exclamación del Rey, al término del relato que los tripulantes del "Plus Ultra" le ofrecieron, cuando ayer, a bordo de la fragata "Cataluña" salió a recibirlos antes de su entrada en el puerto de Huelva. Más tarde, cuando Franco, Ruiz de Alda, Durán y Rada desembarcaron, una multitud enfervorizada los aclamó sin cesar. Recibimiento que se ha repetido hoy en esta ciudad, cuando a las doce del mediodía, el engalanado crucero "Buenos Aires", con su música interpretando una marcha y en el que podía verse formados en cubierta al Rey y a los cuatro aviadores, inauguraba el soberbio puente basculante, que ha recibido el nombre de nuestro soberano. Un entusiasmo sin límites, acrecentado por el estampido de las salvas, el bramido de las sirenas y las aclamaciones del público, mientras en el cielo, adhiriéndose al recibimiento, ocho, diez, veinte aviones, muchas veces con arriesgadas pasadas, ponían una nota brillante con sus evoluciones.

### Hace 55 años
## Maestría

**Barajas 22 abril 1956**

Ante una numerosísima concurrencia, organizado por el Patronato de Huérfanos del Ejército del Aire, con la participación de las más importantes marcas automovilísticas, se ha celebrado en este aeropuerto el III Gran Premio Nacional

### Hace 50 años
## Reactores

**Barajas 21 abril 1951**

Con gran expectación, se ha celebrado la exhibición de reactores norteamericanos, incluida la ya célebre patrulla Skyblacers, que días pasados se realizó en Sevilla. El vuelo de los F-84 "Thunderjet" ha conmovido sin duda a los madrileños, que han podido apreciar su potencia, gran velocidad y precisión en sus cerradas formaciones. Al igual que hicieran en Sevilla, donde tuvieron la oportunidad de volar en reactor el general Infante de Orleans y el teniente coronel Salvador, en Madrid fueron invitados a volar en el TF-80 de acompañamiento el coronel Salas y los tenientes coroneles Guerrero, Murcia y Galarza quienes, satisfechísimos, elogiaron el reactor.

de Sport. En el intermedio de las carreras, el comandante José Luis Aresti pilotando su amarilla "Jungmeister", ha elevado al máximo la emoción con una excelente exhibición acrobática, que incluía maniobras a escasos metros del suelo.

### Hace 75 años
## Reconocimiento

**Cuatro Vientos 16 abril 1926**

En el transcurso de una brillante fiesta militar, S.M. el Rey ha impuesto la medalla "Plus Ultra" al comandante Ramón Franco, condecorándole asimismo con la Medalla Aérea, que también recibieron el capitán Julio Ruiz de Alda, el teniente de navío Juan Manuel Durán y el soldado mecánico Pablo Rada.

### Hace 45 años
## Defensa Aérea

**Madrid 13 abril 1956**

Llegado el momento oportuno de abordar la organización de la defensa aérea, se hace necesario crear el órgano que ha de constituirla, de forma que, fijadas las líneas generales de su estructura, puedan ir ensamblándose en ella sus diversos componentes a medida que se disponga de los medios precisos para organizar cada uno de éstos. En su virtud, a propuesta de la Presidencia del Gobierno, se crea el Mando de la Defensa Aérea, el cual tendrá a su cargo la defensa del territorio nacional contra ataques aéreos.

### Hace 45 años
## Exhibición

**Cuatro Vientos 17 abril 1956**

Ante el ministro del Aire y numerosas personalidades, se ha celebrado la presentación pública de la avioneta AVD-12. Se trata, de la opción de Aeronáutica Industrial S.A., al concurso convocado por el Ejército del Aire, para la adquisición de un aparato de enlace.

Tras las explicaciones que, acerca de sus características, ofreció su proyectista, el ingeniero francés Dewoitine, tuvo lugar una espectacular demostración en vuelo, realizada por Javier Guibert. Entusiasmado el teniente general Gallarza, quiso aprovechar la oportunidad para probarla personalmente, realizando un vuelo de veinte minutos de duración.

La reunión terminó con la soberbia exhibición, realizada en la AVD-12, por el célebre piloto acrobático rumano, príncipe Constantino Cantacuzeno.

### Hace 60 años
## Homenaje

**Griñón 4 abril 1941**

Al cumplirse el II aniversario de la muerte del comandante García Morato, presidido por el ministro del Aire general Vigón, se ha celebrado un acto de homenaje a todos los caídos del Ejército del Aire. En la fotografía, formaciones de He-51 de la 31 Escuadra, sobrevuelan el lugar donde perdió la vida el heroico aviador.

### Hace 75 años
## Recompensa

**Madrid 9 abril 1926**

SM el Rey Alfonso XIII, a propuesta del Consejo de Ministros, ha firmado un Decreto por el que se crea la Medalla Aérea para todos los individuos del Ejército y la Marina, que presten servicio en la Aeronáutica Militar y Naval, cualquiera que sea su categoría, que servirá de recompensa ejemplar e inmediata de los hechos y servicios muy notorios, arriesgados y distinguidos, realizados precisamente en el aire.

### Hace 75 años
## Raid

**Cuatro Vientos 5 abril 1926**

A partir de las ocho y cuarto de la mañana y con intervalos de un minuto, despegaron de este aeródromo los Breguet XIX números 4, 29 y 30 que, constituyendo la Patrulla Elcano, se disponen a cubrir las 24 etapas del raid Madrid-Manila. Como ya es sabido, dichos sexquiplanos van pilotados por los capitanes Rafael Martínez Esteve, Joaquín Loriga Taboada y Eduardo González Gallarza, acompañados respectivamente por los mecánicos Pedro Calvo, Eugenio Pérez y Joaquín Arozamena.

Aunque la animación no era grande, debido a que muchos de los aparatos y personal habían acudido a Sevilla a recibir a los tripulantes del "Plus Ultra", desde la terraza de la torre, amigos y compañeros de los aviadores agitaron sus sombreros y pañuelos, cuando tras su despegue, uno tras otro, los aviones pasaron ante ella. A dichos saludos, correspondió el mecánico del capitán Loriga, casi fuera de su cabina, gesticulando con sus brazos a modo de adiós.

**Hanoi 26 abril 1926**

Con gran alborozo por parte de los padres dominicos españoles de Nam-Dinh, procedente de Saigón, vía Vink, donde se aprovisionó de combustible, tras 10 horas 35 minutos de vuelo, ha tomado tierra en el aeródromo de Bach-Mai el Breguet español nº 30 pilotado por el capitán Gallarza.

Su compañero Loriga telegrafió anunciando que, habiéndose precisado a tomar tierra en Hué, llegará mañana

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

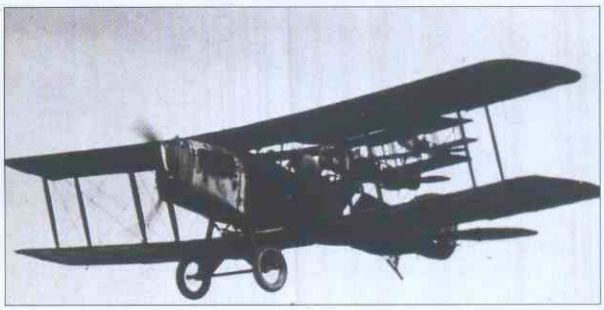
### Hace 75 años
## Héroe

**Drius Melilla 13 mayo 1926**

Con honda tristeza y profunda emoción, se ha recibido al "Junkers" de la Cruz Roja que desde Midar transportaba el cadáver del capitán Antonio Calderón López-Bago. Formada la fuerza, luego de serle impuesta la Medalla Militar, desfiló ante los restos de su jefe de escuadrilla, rindiéndole honores. Más tarde, en el transcurso de su entierro, los aviadores volaron, arrojando desde sus aparatos profusión de flores sobre la carroza, como póstuma ofrenda de cariño y admiración a su abnegado y heroico compañero.

Según la información facilitada por el suboficial Buenaventura Pérez Porro, que pilotaba el "Bristol" cuando se recibió la acuciante orden de que "cueste lo que cueste", había que descubrir el emplazamiento de los cañones que batían al campamento del Zoco de Telata, dado su evidente riesgo fue el propio jefe de escuadrilla quien, como observador, junto a un piloto voluntario se prestó para llevarla a cabo.

Ya en vuelo, cuando el capitán Calderón distinguió en las lomas próximas a Beni Taben el primer fogonazo de un disparo, aún a pesar del enorme riesgo producido por el intenso fuego que los rebeldes hacían contra el avión, descendió a baja altura, sufriendo heridas que le ocasionaron la muerte instantánea. Confiando en un milagro y a fin de que le fuera prestada la más pronta ayuda, el piloto tomó tierra en el campamento de Midar, donde, por desgracia, nada se pudo hacer por él.



### Hace 75 años
## Nueva táctica

**Dar Drius 8 mayo 1926**

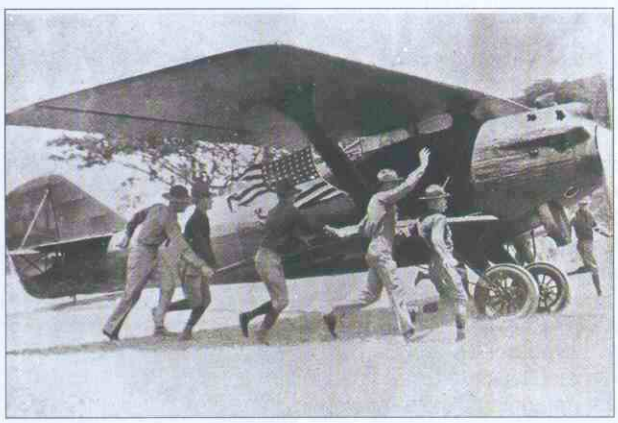
Catorce "Bristol", agrupados en dos escuadrillas, uno tras otro protegiendo al anterior, han puesto en práctica sobre el zoco de Telata de Aslef, una nueva y efectiva modalidad de ataque rasante, gracias a la cual, sin duda, pudo tomarse la posición. Para hacerse idea de la agresividad del combate, baste decir que dos aparatos fueron derribados en campo enemigo resultando otros siete seriamente tocados. A título de muestra, diremos tan sólo que el avión del teniente García Morato recibió 27 impactos.

*Nota de El Vigía:* Dicha táctica adquiriría carta de naturaleza en la guerra civil, donde aquellos "Pavos", He-51 o Romeos, con jefes como "El Chilín", Pisón, "El Corto" o Negrón, practicando la "Cadena", cual infantería alada, cubriéronse de gloria.

### Hace 75 años
## ¡Al fin!

**Manila 13 mayo 1926**

A las once y veinte de la mañana, ante una multitud enfervorizada que había acudido a recibirles, y escoltado por una escuadrilla norteamericana, ha tomado tierra en el campamento Nichols, el Breguet nº 30, tripulado por los capitanes Eduardo González Gallarza y Joaquín Loriga. Finaliza así, el largo y meritorio periplo de 17.100 km. que no exento de contrariedades, ha sido cubierto en 106 horas de vuelo.



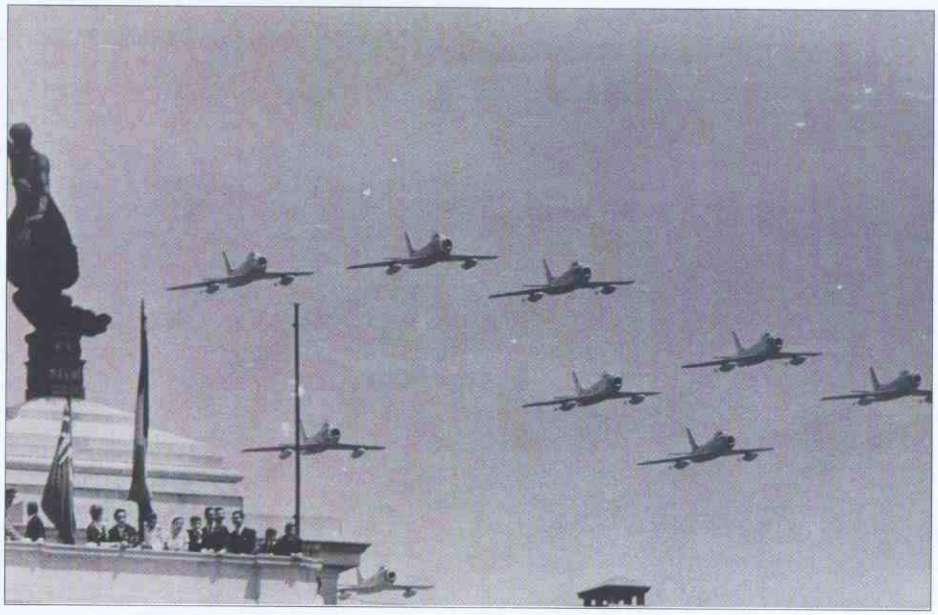
### Hace 60 años
## Derribado

**21 mayo 1941**

Pilotando un Spitfire, perteneciente al célebre 609 Escuadrón de la RAF, en acción de guerra ha desaparecido en aguas del Canal de la Mancha, el oficial piloto Rodolfo Hemricourt de Grunne. Se teme haya sido derribado por la caza de la Luftwaffe.

*Nota de El Vigía:* Miembro de una familia aristócrata belga, Hemricourt llegó a España en octubre de 1936, alistándose como voluntario en la Falange argentina, unidad en la que como infante combatió y resultó herido. Una vez restablecido, tras efectuar un cursillo de transformación en la escuela de Tablada -ya era piloto civil en su país- pasó destinado a la "Pavas" de cooperación y luego a los Heinkel 51, desde los que se incorporó a la caza de Morato donde se adjudicó 10 victorias seguras y 4 probables.

El entusiasmo, a veces heroico, puesto de manifiesto por Hemricourt en España, avalado por 425 servicios de guerra, lamentablemente no fue reconocido a tiempo, ya que la Medalla Militar le fue concedida pocos días después de su muerte.



### Hace 45 años
## Presentación
**Madrid 18 mayo 1956**

La lluvia no consiguió deslucir el desfile militar celebrado esta tarde en Madrid, con ocasión de la visita y en honor del Rey Faisal II de Irak. En él, han hecho su presentación pública los reactores "Sabre" del Ala de Caza nº 1 con base en Valencia-Manises. 16 de ellos, al mando del teniente coronel Hevia, en perfecta formación y a baja altura, atronaron el espacio a gran velocidad, para asombro de las miles de personas que los admiraron.

### Hace 45 años
## Gratitud
**Barcelona 25 mayo 1956**

El Arma Aérea francesa ha homenajeado al Ejército del Aire en la persona del jefe del Sector Aéreo de Barcelona, coronel Echegaray, como prueba de gratitud por la valiosa intervención en el salvamento del piloto francés Claude Vaisse. Como se recordará, los hechos ocurrieron el pasado fin de año, cuando dos reactores T-33 que desde Toulouse se dirigían a Oran, colisionaron en vuelo a 50 millas mar adentro de San Feliu de Guixols. Uno de ellos, pilotado por el comandante Gatissou y el teniente Chapo, consiguió alcanzar el aeropuerto barcelonés de El Prat. Su pareja, con importantes averías, cayó al mar, haciendo antes uso del asiento lanzable uno de sus pilotos, quien tras pasar más de veinte horas sin comer ni beber en su balsa inflable, fue rescatado por el vapor italiano "Celio". De gran importancia fue la actuación del Grumman AD 1-2 de Pollensa que, tras localizarlo, dirigió al referido buque hasta el náufrago.

### Hace 50 años
## Debut
**Alcalá de Henares 18 mayo 1951**

Con motivo del estreno de su nuevo aparato -un precioso Bücker "Jungmeister", que había pertenecido a nuestra Aviación Militar- el príncipe Constantino Cantacuzeno, ha ejecutado una excelente y arriesgada exhibición acrobática aplaudida con entusiasmo por la nutrida representación de jefes, oficiales y tropa del Ejército del Aire que la presenció. Como declararía el que, en los días de la Segunda Guerra Mundial fuera un "as" de la aviación rumana, aunque su debut había tenido lugar el pasado día 10 en Cuatro Vientos ante la esposa del jefe del Estado y el ministro del Aire, dentro de los actos de celebración de la fiesta nacional de su país, la demostración de hoy, dedicada a los aviadores militares, no tenía otro objeto que agradecer su ayuda y apoyo desde que se exilió en España.

### Hace 45 años
## Periplo cultural
**Madrid 13 mayo 1956**

Partiendo del aeropuerto de Barajas, y a bordo de dos "Junkers" y un DC-3 del Escuadrón de E.M., puestos gentilmente a su disposición por el Ejército del Aire, un buen número de miembros de la Asociación Española de Amigos de los Castillos, celebró su "día" con una correría por ocho provincias castellanas, contemplando, desde una perspectiva poco usual, una veintena de fortalezas.

Pilotaron los aviones el comandante Romero y los capitanes Fillol, Grande y Meñaca, a quienes, al despedirse, ya finalizado el periplo, su satisfecho presidente les dijo: "Más que transportarnos por la geografía peninsular, nos hemos sentido realizando un fantástico viaje por los siglos españoles de la Edad Media".

### Hace 25 años
## Colaboración
**La Coruña 21 mayo 1976**

Ante la situación catastrófica, creada con motivo del encallamiento, incendio y naufragio del petrolero "Urquiola", y a fin de paliar en lo posible, el terrible efecto de la marea negra, el Ejército del Aire ha tenido una destacada participación. Si por un lado, aviones del Ala 22 de lucha antisubmarina, han contribuido explorando y vigilando los movimientos de aquella: el MATRA, a través de la operación "Galopante", en la que se han implicado los Hércules, DC-4 y Azor, ha transportado desde Barcelona y Getafe a La Coruña y Santiago, varios cientos de toneladas de espumantes y detergentes a fin de combatirla.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años

### Nacimiento

**Arechavaleta 24 junio 1901**

En esta localidad del valle de Léniz, en pleno corazón de Guipuzcoa, ha nacido Juan Antonio Ansaldo Bejarano.

*Nota de El Vigía:* Licenciado en Derecho, luego de ingresar en el Cuerpo Jurídico Militar, con el grado de teniente auditor y el título de piloto civil, en 1924 se incorpora al Servicio de Aviación. Deseoso de acreditar su valor, pasa a los aeródromos de Marruecos, participando en numerosos servicios de ametrallamiento, bombardeo y en los frecuentes aprovisionamientos a los campamentos y puestos cercados por el enemigo. "Como es cuestión de vida o muerte el recibirlos -solía decir serenamente- también es cuestión de vida o muerte el hacerlos llegar".

El 23 de marzo de 1924, pilotando el "Havilland" nº 51 y haciendo gala una vez más de su innata audacia, intervino en la destrucción del aeroplano adquirido por Abd el Krim. Gravemente herido, renunció, no obstante, a dar por terminada la misión hasta que la última bomba hubiera sido arrojada por su observador. Casi desangrado, ante la imposibilidad de alcanzar el aeródromo de Tauima, aterrizó con normalidad en el campamento de Tafersit. Propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, ésta le sería concedida, siéndole impuesta por S.M. el Rey el 16 de mayo de 1927.

Monárquico acérrimo, participó activamente en la preparación del alzamiento militar de julio de 1936. Designado para recoger al general Sanjurjo en Portugal, sufrió un grave accidente al despegar del campo de La Marinha, en el que falleció quien había de ser el general en jefe de los alzados contra la República.

Repuesto de sus heridas, destacó inicialmente por su intervención, un tanto individualizada, pilotando un "Dragón Rapide" en el frente del Norte, encomendándosele más tarde el mandar diversos Grupos de asalto y bombardeo, siendo premiada su actuación con la medalla militar.

### Hace 65 años

### Prácticas de polimotores

**Alcalá de Henares 1 junio 1936**

Como colofón del primer curso de polimotores, quince oficiales y tres mecánicos, a las órdenes del comandante Gómez Jordana, han emprendido a bordo de un trimotor Fokker F-VII y dos bimotores Dragón Rapide, un interesantísimo viaje de prácticas. Con cinco días de duración, su itinerario será el siguiente: Alcalá de Henares-Sevilla-Casablanca. Melilla-Tetuán. Palma de Mallorca-Barcelona y Logroño-León-Alcalá.

### Hace 45 años

### Debut

**Roma 24 junio 1956**

Concebida como lección "cara al público" de lo que es y cómo opera la aviación militar italiana y magníficamente planeada y llevada a cabo, en el futuro aeropuerto intercontinental, se ha celebrado la Manifestazione Aeronautica Fiumicino MAF-56. En ella junto a una atractivísima presentación en vuelo de la Aviación Militar Italiana de hoy, y algunos legendarios aviones de ayer, ha tenido lugar una exhibición de patrullas acrobáticas. Bélgica con Meteor VIII, Francia con Mystere IV, Inglaterra con "Hunter", España con "Sabre", Estados Unidos con T-33 e Italia con "Thunderjet", hicieron las delicias del numerosísimo público que asistió. Es de señalar, que la muy reciente patrulla española, formada por el teniente coronel Hevia, y los tenientes Maura, Salazar y Alvarez de la Vega, con el capitán García López como reserva, era la primera vez que intervenía en una competición internacional, así y todo, los comentarios acerca de su actuación, impecable, valiente, llena de estilo y habilidad, no han podido ser más elogiosos. "Los españoles, se decía, han probado sencillamente que a pesar del poco tiempo que han tenido para formarse con los F-86, han sabido adquirir un grado de habilidad tal, que raya con la perfección".

En la postguerra, luego de desempeñar diversos destinos; entre ellos, el de agregado aéreo a las embajadas de París y Londres, por motivos políticos fue detenido. Resuelto a no cumplir una pena de seis meses de arresto, en el castillo gaditano de Santa Catalina, el 11 de marzo de 1943, a bordo de un "Dragón Rapide" militar, partiendo del aeródromo de Cuatro Vientos, se exiliaba en Portugal. Aquel valiente Ansaldo, enérgico y consecuente con sus ideas, fallecía en "Chanienea", su residencia en la localidad francesa de San Juan de Luz, el 20 de abril de 1958.

cos, supervivientes de la legendaria 7ª Escuadra de Caza que mandó el laureado comandante García Morato, se ha reunido en La Ventosilla, para rendir un homenaje de admiración y cariño al teniente general Salvador, con motivo de su pase a la situación B. Al acto, al que asistieron la viuda e hija de García Morato, se sumaron prestigiosos aviadores de otras especialidades, como los generales González Gallarza, Vives Camino y Bermúdez de Castro, el célebre "Chilín", así como una representación del Ala de Caza nº 1 heredera de aquella unidad.

Tras una misa, celebrada por quien fue "el Pater" de la Escuadra, los aviadores, a muchos de los cuales acompañaban sus esposas, visitaron con nostalgia, emoción y regocijo, una exposición fotográfica sobre La Caza en los días de la guerra, organizada por "Canario" Azaola. Más tarde, en el jardín fue servido un almuerzo campero, a los postres del cual, el teniente general Salas ofreció el homenaje a Morato y Salvador, interviniendo luego éste con emocionadas palabras. Por último, el coronel Escalante en nombre del Ala de Caza nº 1 agradeció la invitación hecha a los herederos, expresando el orgullo con que los pilotos de Manises, se sienten continuadores de la tradición de la Escuadra.

### Hace 45 años
## Periplo
**Sevilla 30 junio 1956**

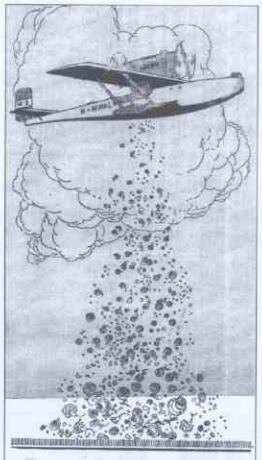
Tras una interesantísima gira por diversos países europeos, el segundo prototipo del "Saeta", matriculado EC-AMN para la ocasión, ha tomado tierra en el aeropuerto de San Pablo. Pilotado por los comandantes De Juan Valiente y Esteva, nuestro flamante reactor ha efectuado exhibiciones en Dusseldorf, Colonia, Tulln, Aspern, Viena y Munich que han sorprendido muy favorablemente a cuantos técnicos las han presenciado. En la foto, el comandante Valiente (obsérvese su equipo de vuelo: chaqueta y corbata) recibe un ramo de flores de una bella germana en presencia del profesor Messerschmitt.

### Hace 25 años
## Nostalgia
**Aranda de Duero 5 junio 1976**

Procedentes de todos los rincones de nuestra geografía, medio centenar de pilotos y mecáni-

### Hace 65 años

*Flight* 25 junio 1936




### Hace 75 años
## Suscripción
**Madrid 26 junio 1926**

La suscripción nacional a beneficio de los tripulantes del "Plus Ultra", ha alcanzado la cantidad de 1.082.530,45 ptas, y a propuesta del comandante Franco, se repartirá de la siguiente forma:

Para los compañeros del vuelo Madrid-Manila, se separan 157.000 ptas que se reparten así: capitanes G. Gallarza y Loriga, 50.000 pts. cada uno; para los mecánicos de ambos, 10.000 ptas. cada uno. Para el capitán Martínez Esteve 20.000 pts. y a su mecánico 7.000 pts.

Para los tripulantes del "Plus Ultra", el comandante Franco recibirá un 34% = 314.680,35; capitán Ruiz de Alda 29% = 268.403,80; teniente de navío Durán 22% = 203.616,70 y el mecánico Rada 15% = 138.829,55.

Asimismo se establece el premio "Plus Ultra", dotado con 10.000 pts., que recompensará al primer aviador español que a juicio del jurado batiese un récord mundial.

### Hace 25 años
## Condecorado
**Madrid 24 junio 1976**

Por una orden publicada en el BOA, se ha concedido la Cruz del Mérito Aeronáutico de 1ª clase con distintivo blanco, al aviador británico Mr. Cecil W. Bebb. El fue quien, en histórico vuelo, pilotó el "Dragon Rapide", que trasladó desde Las Palmas a Tetuán al general Franco.

### Hace 50 años
## Inicio
**Cuatro Vientos 22 junio 1951**

A bordo del Junkers T.2-179m, pilotado por el capitán Ortiz Setien, con el teniente García Fontecha como segundo y en el curso de un vuelo de 2,20 horas, ha tenido lugar la primera misión fotográfica llevado a cabo por el Servicio Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire.

### Hace 65 años
## Festival
**Granada 17 junio 1936**

Organizado por el Aero Club, con la colaboración del Ayuntamiento de Granada, en el aeródromo Dávila se ha celebrado un interesantísimo festival aeronáutico.

El vuelo en formación de una escuadrilla de la Base de Tablada al mando del capitán Gancedo; la carrera triangular para aparatos civiles con Pablito Atienza en su Fairchid y el capitán García Morato con Freüller, la asombrosa exhibición acrobática de este último, pilotando una Fleet constituyeron la primera parte del programa. Luego tuvieron lugar los vuelos en formación de los Nieuport 52 de Granada, de los que se desgajarían tres aparatos, que al mando del capitán Méndez Iriarte, el popular "Abd el Krim", realizaron una vistosa acrobacia en formación.

Por la noche, en el transcurso de una fiesta celebrada en el palacio de la Diputación tuvo lugar la entrega de numerosos y merecidos trofeos a los participantes.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

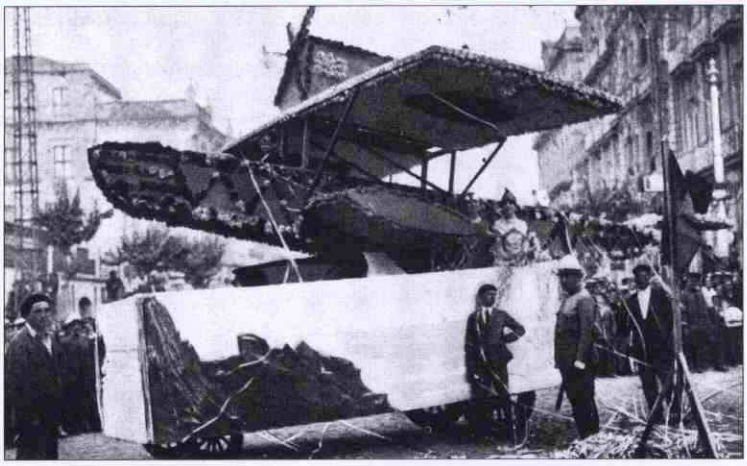
"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
## Recibimiento

**Barcelona 5 julio 1926**

A las 10:15 de esta mañana, el estampido de un morterete, anunció al gentío que se había congregado en el puerto la entrada del cañonero "Legazpi", a bordo del cual llegaban a la ciudad condal el capitán González Gallarza y su mecánico Arozamena, junto a su aparato, cuidadosamente embalado por el personal de la aviación norteamericana. Dos escuadrillas y una pareja de hidros llegados de Melilla, otra de Cuatro Vientos y un dirigible, revoloteando sin parar, han dado la bienvenida a los intrépidos aviadores que con su vuelo a Manila, han escrito una de las más hermosas páginas de la Aviación Española.

En la fotografía, Gallarza (a la izquierda) aparece junto a su mecánico durante una de las etapas del vuelo a Filipinas.



### Hace 75 años

**Vigo agosto 1926**

Por unanimidad del jurado, el primer premio de la Batalla de Flores ha sido concedido a la carroza que, titulada "Plus Ultra", representaba magníficamente al ya famoso hidroavión que, en meritísimo vuelo, llevó el saludo y el afecto de la Madre Patria hasta la República Argentina.

### Hace 75 años
## Nuevo uniforme

**Madrid 13 julio 1926**

Aprobado por Real Decreto, el Reglamento Orgánico de la Aeronáutica Militar, entre las novedades que en él se especifican, quizás la que a nivel popular tenga mayor interés, es la relativa al nuevo uniforme de Aviación. Será de color verde-amarillo oscuro, guerrera con cuello de solapa, pantalón largo o bien calzón bombacho y bota alta. La prenda de cabeza será un gorro isabelino de fuelle. En las hombreras, de paño rígido negro, figurarán los distintivos de categoría en el Servicio, mientras que los de empleo aparecerán en la bocamanga. Para gala, las hombreras se sustituirán por charreteras doradas y como prenda de abrigo, se establece la capa.

### Hace 75 años
## Emotivo recuerdo

**Melilla 22 julio 1926**

En la cuenca de Neckor (Sector de Axdir) con la asistencia del alto comisario, general Sanjurjo, la madre del capitán Herraiz y representaciones de todas las armas y cuerpos, se ha inaugurado un aeródromo. Dicha instalación, que viene a sustituir al pésimo campo de Asgar, ha recibido el nombre de Herraiz, en memoria del capitán que tan elevada moral puso de manifiesto durante su largo cautiverio, terminado con el paso a la inmortalidad.

### Hace 75 años

## Suerte

**Santander 5 agosto 1926**

El numeroso público que, a la 1 de la tarde paseaba por los alrededores de la bahía o se soleaba en las playas, seguía con expectación las evoluciones, que a muy baja altura realizaba un aparato de caza Martinsyde. Sus virajes alrededor del crucero norteamericano "Menphis" y el de nuestra Armada "Méndez Núñez", eran cada vez más arriesgados hasta que, de pronto, al tocar sus ruedas con el agua, luego de un ligero salto se estrelló y comenzó a hundirse. Inmediatamente de este último buque se destacaron dos botes y una gasolinera, logrando un marinero que se arrojó al agua, no sin grandes dificultades, extraer del aparato al aviador, quien recibió los primeros auxilios en la enfermería del crucero. Se trata del capitán Carlos Pastor Krauel, perteneciente a una de las escuadrillas destacadas en La Albericia, quien afortunadamente no ha sufrido lesiones de gravedad.

### Hace 65 años

## Primer derribo nacional

**Granada 23 julio 1936**

Según nos comunican de Piñar, en las cercanías de su estación ha caído derribado un Nieuport gubernamental, que momentos antes había mantenido un lance con un aparato del mismo tipo, pilotado por el teniente granadino Narciso Bermúdez de Castro. Al parecer, escoltaba éste a una patrulla de Breguet de bombardeo que actuaba sobre el frente de Iznayoz, cuando aparecieron un par de aparatos enemigos, a uno de los cuales dio caza. Se trata de la primera victoria nacional.

### Hace 65 años

## Puente aéreo

**Tablada 20 julio 1936**

Procedente de Tetuán-Sania Ramel, ha tomado tierra un Fokker pilotado por el capitán Ricardo Guerrero que transportaba una sección de la 5ª Bandera de la Legión al mando del teniente Gassols, compuesta por nueve legionarios. Con este primer vuelo ha dado comienzo el traslado a la península del Ejército de Africa.

### Hace 25 años

## Héroe

**Cádiz 9 agosto 1976**

Dentro de la terrible desgracia que ha supuesto el gravísimo accidente del DC-4 en Chiclana de la Frontera, se ha tenido conocimiento de la actuación generosa y heroica del brigada mecánico, Agustín Gonzalo Ciruelo. Este, aún a sabiendas del riesgo que corría, renunció a atarse sus atalajes para poder manejar las manecillas de los motores ya que los pilotos, en situación extrema, se aferraban a los mandos para dominar el avión. Ello provocó su muerte instantánea en el momento de la tremenda colisión, mientras que sus compañeros resultaron heridos, lo que no les impidió auxiliar al pasaje.

*Nota de El Vigía:* Al brigada Ciruelo le sería concedida a título póstumo la Medalla Aérea, que en acto celebrado en la Base Aérea de Getafe le fue entregada a su viuda por S.M. el Rey el 15 de noviembre de 1978.

### Hace 75 años

## Desgracia y compañerismo

**Barcelona 19 julio 1926**

Finalizadas las maniobras llevadas a cabo en aguas de Barcelona, por la División de Instrucción y la Escuela de Aeronáutica Naval, en el desfile aéreo que ponía punto final a las mismas, se ha producido una tragedia. Cuando finalizado éste rompía filas la escuadrilla de caza, los Martinsyde pilotados por los tenientes de navío Juan Manuel Durán y García Charlo colisionaron entre sí. Aunque éste, tras haber perdido el tren de aterrizaje, por fortuna consiguió tomar tierra en una playa cercana, su compañero cayó al mar, frente a la desembocadura del Llobregat. Presenciado el accidente desde el dirigible S.C.A. que, al mando del teniente de navío Casas, se encontraba en las proximidades, éste gobernó rapidísamente hacia los restos del aparato, situado sobre ellos a una veintena de metros de altura, uno de sus tripulantes, el teniente de navío Núñez, sin vacilar un instante, con un valor extremo superior a toda ponderación, despreciando el evidente peligro que corría, se arrojó desde la barquilla, dirigiéndose a nado

hasta el aparato. Tras no pocos esfuerzos, después de varios intentos, consiguió desembarazar de sus restos, que ya se hundían, el cuerpo casi exánime del infortunado compañero que agonizaba, sosteniéndolo a flote hasta ser recogido poco después por un bote del destructor "Alsedo".

No es necesario decir la resonancia que ha tenido tanto la desgraciada muerte de uno de los bizarros miembros de la tripulación del "Plus Ultra", como la heroica actuación del teniente de navío Núñez, para quien se ha pedido la más alta recompensa..

*Nota de El Vigía:* Además de otras condecoraciones, a Antonio Núñez Rodríguez le fue concedida la Medalla Aérea. En 1939 pasó al Ejército del Aire como teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, donde alcanzó el empleo de general de división.

### Hace 75 años

## Homenaje

**Santander 6 agosto 1926**

Huéspedes de los señores de Buruaga, familia de militares cuyo apellido figura en las listas de la Aviación Española, en la localidad de Suances y en honor del capitán Eduardo González Gallarza y su mecánico, el montañés Joaquín Arozamena, se ha celebrado una simpática fiesta. El pueblo les recibió a su llegada, con entusiásticas demostraciones de afecto y bellas muchachas de la localidad, ataviadas con mantones de Manila les ofrecieron flores. A las 10 de la noche en el espléndido jardín de "La Casona" se celebró una cena homenaje, al término de la cual se pronunciaron encendidos brindis, para continuar con una animada verbena que se prolongó hasta altas horas de la madrugada y a la que asistió la colonia veraniega. Hoy, los aviadores serán agasajados por el gremio de pescadores, que les obsequiarán con una gira marítima.

### Hace 65 años

## Jefe

**Burgos 30 julio 1936**

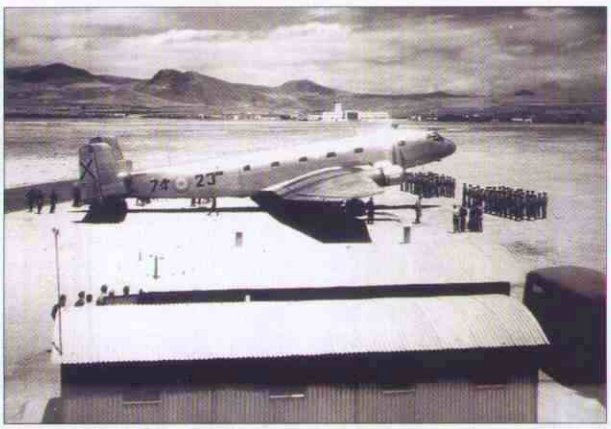
El Boletín Oficial núm. 3 de la Junta de Defensa Nacional, publica el nombramiento del general Alfredo Kindelán Duany como jefe de los Servicios del Aire.

### Hace 50 años

## Virtuosismo

**Santander 30 julio 1951**

Como clausura del II Rally Internacional de Santander, organizado por el Aero Club y suspendida debido al viento reinante la prueba de aterrizajes de precisión, desde el campo de La Albericia los participantes se trasladaron a El Sardinero, donde en la terraza habilitada para tal fin, fueron obsequiados con un vino español, a la vez que presenciaron una exhibición acrobática sobre la bahía. Esta corrió a cargo del capitán Ugarte y el teniente Páez, quienes pilotando sendas "Jungmeister" de la Academia General del Aire, aun a pesar de la mala climatología, deleitaron a los asistentes, entre los que se encontraban los generales Fernández Longoria, Castro Garnica y Rubio.



Hace 50 años

## Viaje de estudios

**San Javier 2 julio 1951**

A bordo del tetramotor Junkers Ju-290, pilotado por el teniente coronel Pombo Somoza y el comandante Ferrán, 66 ilusionados alféreces alumnos de la III promoción de la Academia General del Aire, partieron esta mañana de San Javier para iniciar su viaje de estudios. Con escala en Villa Cisneros arribarán a Las Palmas, desde donde el próximo día 5 volarán a Tenerife y Sevilla, para terminar dos días después en San Javier.

Hace 65 años

## Decisión

**Tablada 18 julio 1936**

Cuando esta mañana se procedía a pertrechar de bombas al DC-2 nº 25 de LAPE llegado de Madrid, con intención de bombardear el ejército sublevado de Africa, inesperadamente a bordo de su pequeño "Morris" ha hecho entrada en el campo de vuelos el capitán Carlos Martínez Vara de Rey, quien tras abandonar el automóvil, provisto de un mosquetón y con ánimo de inutilizarlo ha disparado repetidamente contra uno de los motores y tren de aterrizaje del avión. Repelido por sus tripulantes y otro personal del aeródromo, ya herido pudo refugiarse en el comedor de tropa, donde la enérgica y caballerosa actitud del comandante Martínez Esteve, evitó que fuera rematado allí mismo, como algunos de ellos pretendían.

*Nota de El Vigía:* El valor excepcional puesto de manifiesto por el capitán Vara de Rey, impidiendo con su actitud el bombardeo y dejando en poder de la Aviación Nacional un magnífico aparato, al que, por cierto, se le dio su nombre, mereció la Cruz Laureada de San Fernando, la cual le sería impuesta el 30 de mayo de 1939.

Hace 50 años

## De nuevo al aire

**Pollensa 14 agosto 1951**

Finalizada en Getafe la reconstrucción y puesta a punto del DR.1-1 "Catalina", internado, como se sabe, tras su toma en el territorio de Ifni, en el día de ayer, pilotado por el teniente coronel Pombo Somoza y el comandante Machuca, realizó felizmente su primer vuelo, al incorporarse a su base de Matacán. Hoy, tras dejar en Getafe al referido comandante y tomar como segundo al capitán Antonio García Fontecha, partió para esta base, amerizando en la bahía tras un vuelo de 2 horas 50 minutos.

El teniente coronel, quien se mostraba satisfecho por el comportamiento del aparato, declaró que durante unos días permanecerá aquí, realizando pruebas.

Hace 65 años

## Conferencia

**Sevilla 28 julio 1936**

Diez días después del levantamiento militar, en un DC-2 que había pertenecido a LAPE, procedente de Tetuán ha llegado a Tablada el jefe del Ejército de Africa general Franco. Recibido por las autoridades y personal del aeródromo, saludó con afecto a los bravos voluntarios del Aero Club, sabedor de que ya habían sufrido las primeras bajas.

Tras conferenciar en esta capital con los generales Queipo de Llano, Varela y Orgaz, a última hora de la tarde regresó a Marruecos.

Hace 50 años

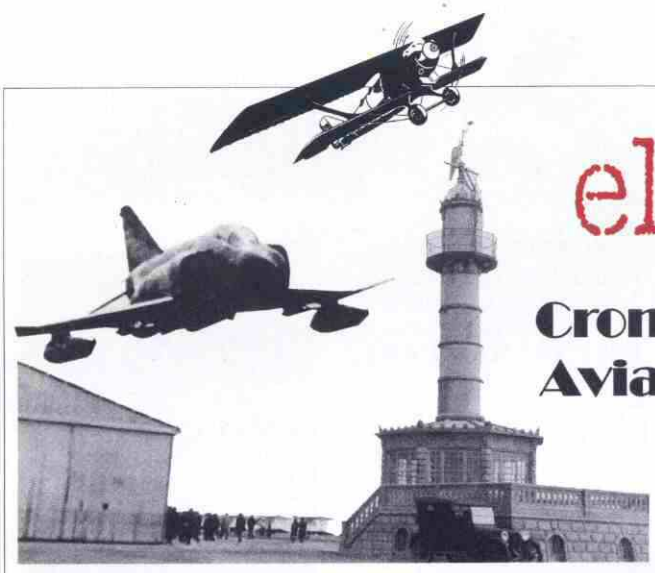
## Voló

**Tablada 3 agosto 1951**

Construyéndose en la factoría de CASA la serie de 200 Heinkel He-111, motorizados hasta ahora con Junkers "Jumo" de 340 cv, hoy ha tenido lugar el primer vuelo del avión número 65 de la serie, equipado con motores Merlin de 1.630 cv y hélices cuatripalas De Havilland. Esta nueva versión, de la que en principio se pretenden construir setenta aviones, ha recibido el código militar de B.2I.

En la foto, uno de los últimos, perteneciente al 462 Escuadrón, vuela sobre el archipiélago canario, dotado de hélices tripalas como la totalidad de la serie.

Risueños y optimistas, el general, acompañado del jefe del aeródromo comandante "Chista" Azaola, marcha hacia el avión. Al parecer, la reunión, en la que sin duda se había tratado del crucial traslado a la península del Ejército a su mando, había resultado altamente satisfactoria.



# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años
## Exhibición

**San Sebastián 12 septiembre 1921**

Habiendo llegado al aeródromo guipuzcoano de Lasarte varios aparatos adquiridos por el Gobierno para nuestro Ejército de Africa, antes de enviarlos a su destino ha querido la Compañía Española de Navegación Aérea ofrecer una interesante fiesta de aviación. Tal curiosidad ha despertado el evento, que ante la llegada de los tranvías con verdaderos racimos humanos, colgados incluso de estribos y topes, la Guardia civil ciclista se ha visto en la necesidad de intervenir, en evitación de posibles desgracias.

Cinco magníficos aparatos Bristol (Hispano Suiza 300 cv) y un De Havilland (Rolls Royce 350 cv) de combate; dos Bristol de paseo y, finalmente, los dos Farman, que utiliza habitualmente la Sociedad para excursiones aéreas formaban en el terreno.

Con los aparatos de combate, los capitanes Herne y Piercey, verdaderas figuras de la aviación británica, hicieron una exhibición impresionante. Luego, llevando a bordo a varias distinguidas personas de San Sebastián, realizaron las más arriesgadas excursiones, premiadas a su regreso con grandes salvas de aplausos. Pero fue Piercey, acompañado de un comandante de la Aviación española, quien se llevó la palma en la ejecución de fantásticas hazañas aéreas. Además de rizar el rizo en repetidas ocasiones, y de arrojarse a pico desde grandes alturas hasta pocos metros del suelo, recorrió el espacio en todas direcciones, haciendo las más atrevidas piruetas y demostrando palpablemente la extraordinaria seguridad y ligereza de los aparatos.

En resumen, una fiesta plena de emoción y entusiasmo, a la que junto a las autoridades civiles y militares asistió numerosísimo público.

### Hace 80 años
## Regalo

**Madrid 5 septiembre 1921**

Procedente de París, vía Burdeos, a las 19,15 horas ha tomado tierra en el aeródromo de Cuatro Vientos el Potez IX (F-ADAD) pilotado por el aviador galo M. Pierre Jaille, quien ha cubierto los 1.500 Km. del recorrido en 8 horas y 15 minutos de marcha efectiva.

Se trata de la preciosa limousine, capaz para cuatro pasajeros y dotada de un motor Lorraine Dietrich de 400 cv., que el acaudalado M. Marquet, regala a S.M. el Rey. Al aplaudir el altruista rasgo del presidente de la Sociedad Palace Hoteles, hemos de decir que aún queda por llegar la escuadrilla de bombardeo, que generosamente ha ofrecido al Ejército.

### Hace 80 años
## Despedida

**Buenos Aires 20 septiembre 1921**

En medio de un gran fervor popular, ha sido despedido el transatlántico "Infanta Isabel", en el que viajan hacia España los legionarios argentinos. Entre los expedicionarios figuran dos aviadores de familia distinguidísima, que lucharon en la Guerra Europea.

Poco después de que el buque soltara amarras, cuatro aeroplanos han evolucionado a baja altura sobre él, dejando caer ramos de flores como obsequio de los aviadores argentinos a sus compañeros que ofrecen su generoso concurso a la Madre Patria.

### Hace 75 años
## Homenaje

**Madrid 15 septiembre 1926**

Como ya se anunciara, con fecha de hoy y durante los próximos dos días, la Cruz Roja Española ha puesto en circulación la emisión de sellos de franqueo para España, sus Colonias y Protectorado, autorizada por Real Decreto del 12.10.1925.

Grabados e impresos en Londres, por la acreditada casa Waterlow & Sons, junto a los dedicados a la Real Familia, los de correo aéreo, con una tirada inicial de 33.500 ejemplares, incluyen dos sellos conmemorativos de los espléndidos vuelos del "Plus Ultra" a Buenos Aires, y del Breguet nº 30 a Manila.

## Hace 65 años
# Aviones al frente

**Tablada**
**24 septiembre 1936**

Tras su montaje en este aeródromo, formando dos escuadrillas de cuatro aviones al mando de los capitanes Carlos Martínez Vara de Rey -el heróico "Varita" felizmente repuesto de su herida- y Emilio Jiménez Ugarte, han partido para Talavera de la Reina vía Cáceres, los Heinkel He-46 de asalto y cooperación, recibidos días atrás de Alemania. Se espera que, lista en breves días la escuadrilla de José Gancedo, pueda marchar a Zaragoza para atender el frente de Aragón.

## Hace 65 años
# Suerte

**2 septiembre 1936**

Cuando el teniente Jesús Fernández Tudela, pilotando un Nieuport 52, protegía una patrulla de Breguet en el frente de Talavera, fue sorprendido por otra de cazas leales a la República, que desde una cota superior le ametralló. Herido y con su avión seriamente tocado, aún hubo de sufrir el ataque de una segunda patrulla, antes de que, por imperiosa necesidad, se lanzara al espacio en paracaídas. Caído entre las líneas, tras permanecer, debido a sus graves heridas, inútil de acción por espacio de 40 minutos, fue rescatado por una sección de Regulares que salió en su búsqueda.

*Nota de El Vigía:* El referido derribo y salvamento en paracaidas, que mantendría a Tudela siete meses "fuera de combate", no era el primero; puesto que, el 31 de julio anterior, en un servicio de defensa de la población de Córdoba, alcanzado por las ametralladoras del Douglas DC-2, había salvado su vida en paracaídas. Incluso antes del alzamiento, el 24 de enero de 1935 (ver "El Vigía" enero-Febrero 2000) al incendiarse su Nieuport, había conseguido su primer "gusanito de oro". Todo un récord.

## Hace 45 años
# Disolución

**Morón de la Frontera**
**11 septiembre 1956**

Por Orden de la fecha, ha sido disuelta la Escuela de Caza ubicada en este aeródromo, la cual, bajo la dirección del comandante/teniente coronel Julio Salvador, del teniente coronel Miguel Guerrero, y accidentalmente del comandante/teniente coronel Ramón Senra, desde 1941 formó a más de 500 pilotos de la especialidad, aportando el

reentrenamiento para la suelta en Fiat de otros 200.

## Hace 45 años
# Alarde

**Barcelona 30 septiembre 1956**

Con la espectacular "pasada" del rasante DH "Mosquito" de Rodolfo Bay, dio comienzo el extraordinario Festival Aéreo Internacional que, organizado por el Aero Club Barcelona-Sabadell, atrajo al aeropuerto de El Prat a 200.000 espectadores que a escasos metros del borde de la pista han contemplado absortos el espectáculo.

La acrobacía colectiva, toda una demostración de belleza y perfección, corrió a cargo de las patrullas de Matacán (T-6), Talavera la Real (T-33) y Manises (F-86) al mando de los comandantes Liniers, Lens y teniente coronel Hevia. A título individual, José Luis Aresti con su "Jungmeister" llegaría a poner los "pelos de punta" a un público entusiasmado y Sebastián Almagro mostraría la elegancia de la acrobacia sin motor.

Otro de los números fuertes fue la presentación pública por el comandante Azqueta del paso de la barrera del sonido, tras un fantástico picado vertical con su "Sabre". Dos "bang-bang" como dos cañonazos lo atestiguaron.

También se exhibieron un "Albatros" y un S-55 del SAR y los prototipos Do-25 y AVD-12.

Entre las atracciones extranjeras, presenciamos la pasada majestuosa de un bombardero atómico Boeing B-47, el agilísimo vuelo de un Alouette II, que iniciado ya el festival llegó transportado en un Noratlas, y el salto, con apertura retardada hasta los 300 m., de la paracaidista francesa Colette Duval, cuya llegada a tierra coincidió con el lanzamiento de 90 paracaidistas de Alcalá de Henares.

A la noche, en la cena que, presidida por el ministro del Aire, se celebró en honor de los participantes, el teniente general González Gallarza entusiasmado, confirmaría a la patrulla acrobática del Ala de Caza nº 1, como la Patrulla de España.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años

## Muestra

**Madrid 27 octubre 1926**

Coincidiendo con el Congreso Iberoamericano de Aeronáutica, en el Palacio de Cristal de El Retiro madrileño, S.M. El Rey ha visitado la 1ª Exposición de la Aeronáutica Española, recorriendo complacidísimo las diferentes salas, donde se exponen distintos modelos de aviones construidos por nuestra industria. Desde un Breguet XIX de CASA en fase de construcción, hasta los R.I, R.III, T.1 y autogiro C.7 de Jorge Loring. Desde los hidros Savoia 13 y Macchi 18, manufacturados en los Talleres de la Aeronáutica Naval, hasta diversos elementos de aerostación presentados por el Parque Aerostático de Guadalajara. Por cierto que, éstos, habían instalado en la inmediata Chopera, un globo cautivo que ha estado funcionando todo el día, presenciando las maniobras numeroso público que, sin embargo, echó de menos la anunciada reproducción del "Plus Ultra" la cual se había previsto exhibir en el estanque inmediato.

Esta mañana, en el transcurso del acto de inauguración por el Infante don Alfonso de Orleans, en representación de SM El Rey, ante los ministros de la Guerra y Marina, el alcalde de Madrid, conde de Vallellano, ha hecho entrega a los capitanes Gallarza y Martínez Esteve, así como a los mecánicos Calvo y Pérez de sendas copas dedicadas por el Ayuntamiento con motivo del vuelo a Filipinas (no estuvieron presentes ni Loriga ni Arozamena).

### Hace 70 años

## Récord

**Madrid 6 octubre 1931**

Al tratarse de un caso sin duda único, la prensa se ha hecho eco de la afición aeronáutica y récord de horas de vuelo detentado por el perro "Chuli" de la Base de Getafe. Hace ocho años lo trajeron de Marruecos y además de los vuelos que diariamente realiza con distintos pilotos, ha llevado a cabo largos viajes, acompañando a varios ases de la aviación. Se le calculan más de 3.000 horas.

### Hace 45 años

## Visita

**Talavera la Real 7 octubre 1956**

Con la revista a las dos espectaculares líneas de T-33 y F-86, estos llegados de Manises para la ocasión, el jefe del Estado, de viaje por tierras de Extremadura, inició su visita a la Escuela de Reactores.

### Hace 45 años

## Más reactores

**Getafe 5 octubre 1956**

El ministro del Aire y el embajador de Estados Unidos recibieron esta tarde trece nuevos reactores F-86F "Sabre", que procedentes de los Estados Unidos y en varias etapas, la penúltima de las cuales ha sido la base francesa de Chateuroux, llegan con destino al Ejército del Aire, que ya cuenta con 123.

Los pilotos norteamericanos explicaron a las personalidades asistentes las vicisitudes de tan largo viaje, interesándose a su vez por cuestiones de España, dado que es la primera vez que visitan nuestro país, donde tan sólo permanecerán un par de días. El tiempo justo para presenciar una corrida de toros a la que, por cierto, les invitó el teniente general Gallarza. Uno de los pilotos, el teniente McDonald, correspondió a esta invitación regalando al ministro una boina escocesa, adquirida por la mañana en Prestwick. Tan pronto los aviones sufran la correspondiente revisión y adopten las marcas españolas, pasarán a formar parte de las Alas de Caza en plena constitución.

Luego, en compañía del ministro del Aire general González Gallazar y un numeroso séquito, recorrió las dependencias, donde pudo apreciar el material de enseñanza, recibiendo por parte del director de la Escuela, teniente coronel Gavilán, una completa información acerca de los cursos que se realizan que, en breve, con la terminación del 6º, se alcanzará el centenar de pilotos.

A continuación, el Caudillo y sus acompañantes se trasladaron a la torre de mando, desde donde presenciaron el despegue y pasada en formación de los aviones que había revistado, así como las exhibiciones acrobáticas de sendas patrullas de T-33 y F-86. El punto final de esta primera parte lo puso el comandante Azqueta al producir con un "Sabre" el impresionante "bang-bang" supersónico.

Tras el almuerzo, el Generalísimo aún pudo admirar una admirable y arriesgada sesión de vuelo acrobático, a cargo del comandante Aresti, pilotando su propia "Jungmeister". Plenamente satisfecho, a media tarde, el jefe del Estado abandonaba la Escuela, no sin antes felicitar personalmente (en la foto con el comandante Aresti) a cuantos aviadores habían tomado parte en las exhibiciones.

## Hace 50 años

## Cine

**Madrid octubre 1951**

Con gran éxito de crítica y taquilla, viene proyectándose en toda España la película "La Trinca del Aire", cuyo estreno, con el patrocinio del Ministerio del Aire, tuvo lugar el pasado 24 de septiembre en el cine Avenida de esta capital.

Basada en la vida de los alumnos de la Escuela Militar de Paracaidistas de Alcantarilla, describe en tono de humor el entrenamiento de los futuros cazadores paracaidistas. Entretenida y simpática, es en definitiva una buena propaganda de las cosas del aire.

## Hace 60 años

## Competición

**Madrid 30 octubre 1931**

Tras recorrer 3.041 kilómetros, con el aterrizaje en la Base Aérea de Getafe de los nueve aparatos "supervivientes", ha finalizado la I Vuelta Aérea a España para avionetas de turismo. En primer lugar, lo hizo la Monocoupe pilotada por Fernando Flores Solis y Vicente Gil Mendizábal, seguida de otra del mismo modelo con Carlos Haya y A. Alvarez a los mandos. Hubieron de transcurrir 42 minutos para que llegara el resto, incluidas tres avionetas CASA de construcción nacional. Esta ambiciosa prueba, en la que han participado las más renombradas figuras de nuestra aviación militar y civil, se inició, como se sabe, el pasado día 21 en Madrid, con la salida de 16 aparatos que hubieron de cubrir un recorrido que incluía como finales de etapa León, Granada, Barcelona y Madrid, con aterrizaje en tres o cuatro puntos intermedios. A excepción de la primera y última etapas, la persistente adversidad de los elementos pareció haberse confabulado para probar el temple afición y entusiasmo de nuestros pilotos.

Hecha pública la clasificación general, se ha proclamado campeón Fernando Flores, seguido de Carlos Haya, José Mª Gómez del Barco, Bernardo Rodríguez, Joaquín García Morato, José Alvarez Pardo, Jesús Rubio Paz, Ricardo Bellod y Guillermo Xuclá.

En la fotografía, Fernando Flores (a la izquierda) y Vicente Gil Mendizábal, muestran sus trofeos ante la "Monocoupe" con la que alcanzaron la victoria.

## Hace 65 años

## Refuerzo

**Madrid 29 octubre 1936**

Pilotados por aviadores rusos, han debutado en combate en el sector de Madrid los rapidísimos bombarderos soviéticos Tupolev SB-2, a los que se les conoce como "Katiuska". Es la poderosa aviación, a que en su alocución de ayer hacía referencia el jefe del Gobierno Largo Caballero.

## Hace 60 años

## Repetición

**Madrid 6 octubre 1931**

Cuando el comandante Alejandro Gómez Spencer y el capitán Gonzalo Taboada Sangro, pilotando el prototipo Hispano Suiza E-30, realizaban esta mañana un vuelo de experimentación, a causa del incendio producido en el motor se han visto en la necesidad de hacer uso del paracaídas, llegando a tierra sanos y salvos, no lejos de Torrejón de Ardoz. Se da la circunstancia de que Spencer -recordémosle como el bizarro piloto del autogiro- ya había salvado con anterioridad su vida gracias al, a todas luces, útil artefacto.

## Hace 65 años

## Socorro

**Córdoba 8 octubre 1936**

Conmovidos aún al haber sido blanco de la fusilería, pero con la indisimulada satisfacción de haber llevado a cabo el primer aprovisionamiento a los sitiados en el Santuario de Santa María de la Cabeza, regresaron "Perico" Rojas, Luis Gallo y el capitán de la Guardia Civil Rodríguez Cueto. A instancias de éste, quien dejando a su mujer e hijos, consiguió evadirse, esta mañana, a bordo de la Miles "Falcon", de la escuadrilla de avionetas militarizadas del Aero Club de Andalucía, en diez pasadas a escasa altura, han conseguido arrojar a los emocionados sitiados paineles, claves, periódicos y cartas.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años

## Percance

**Getafe 9 noviembre 1926**

Cuando el suboficial de complemento Buenaventura Pérez Porro, del Grupo de Combate de la Escuadra de Madrid, realizaba esta mañana un vuelo "de aeródromo", tuvo la mala fortuna de chocar con la veleta que, a 55 metros de altura, corona la torre de la parroquia de Santa María Magdalena. Como consecuencia de la colisión, el aparato cayó violentamente a la calle del Rayo, resultando gravísimamente herido el piloto y destrozado el aparato. Alarmado, el pueblo entero acudió en socorro del aviador, quien, por los servicios del cercano aeródromo, fue trasladado al Hospital Militar de Carabanchel.

*Nota de El Vigía:* Dado de alta el 20 de enero siguiente, aun cuando, a consecuencia del mencionado accidente había perdido un ojo, por gracia especial de SM el Rey, habida cuenta de su pasión por la aviación y brillante historial, fue declarado útil para el servicio de vuelo.

### Hace 75 años

## Autogiro

**Madrid 15 noviembre 1926**

El nuevo autogiro La Cierva C-VII, admirado en la reciente Exposición de Aeronáutica celebrada en El Retiro, ha realizado hoy con toda satisfacción su primer vuelo. El acontecimiento tuvo lugar en el aeródromo Loring de Carabanchel, puesto que dicha empresa, bajo pedido del Gobierno, ha llevado a cabo su construcción. Dotado de un Hispano de 300 cv, es el autogiro de mayor potencia y según ha declarado su piloto, el notable capitán Ureta Zavala, aunque han de efectuarse algunos ajustes y ligeras modificaciones, es otro paso adelante en el perfeccionamiento de este gran invento español.

### Hace 75 años

## Visita

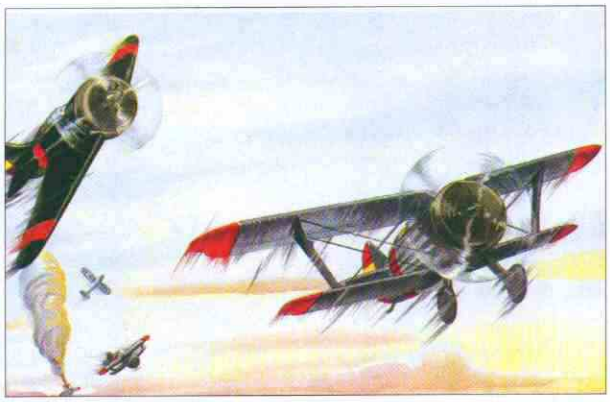
**Madrid 9 noviembre 1926**

El Rey ha recibido en Palacio al Infante D. Alfonso de Orleans y al coronel Kindelán, quienes, por cierto, vestían el nuevo uniforme de Aviación. Tras la audiencia, Kindelán manifestó que se habían despedido de Su Majestad, puesto que el próximo día 14, en comisión de la que también forman parte el comandante Gómez Spencer y el capitán Bada, emprenderán viaje a Francia, Inglaterra y Alemania para estudiar los aeroplanos de caza y bombardeo que se utilizan en dichos países.

### Hace 65 años

## Combate en el cielo de Madrid

**Noviembre 1936**



### Hace 65 años

## Enseñanza

**Sevilla 26 noviembre1936**

Con gran satisfacción, se ha recibido la noticia de que la Jefatura del Aire encomienda al Aero Club de Andalucía la formación de los necesarios pilotos. El Arma de Aviación facilitará avione-

### Hace 65 años

## Blanco mortal

**Navalmoral de la Mata 4 noviembre 1936**

Para cooperar en el asalto a Madrid, partió esta mañana la 4ª escuadrilla de Junkers 52 al mando del capitán Pardo Prieto. Ya sobre Leganés, el avión 22-55 que figuraba en cabeza, fue interceptado por la caza rusa. El capitán Aguirre, que en él volaba en funciones de observador, se trasladó a la torreta dorsal, al tiempo que Pardo, en maniobra evasiva, bajaba a ras de tierra. Así y todo, los cazas hicieron blanco, hiriendo gravemente a Aguirre en una pierna. Éste, sangrando abundantemente, no se acobardó y continuó haciendo fuego, hasta que, consciente su piloto de la situación, decidió tomar en Esquivias, con el fin de evacuarlo al hospital más cercano.

En la fotografía, tomada pocos días antes, vemos (de izquierda a derecha) a los capitanes Avilés, Aguirre y Navarro Garnica, al comandante Rodríguez Díaz de Lecea y al capitán Pardo Prieto.

*Nota de El Vigía:* Trasladado finalmente al Sanatorio María Teresa en Salamanca, moría el día 21 a consecuencia de una septicemia. Cuatro días después, le era concedida la Medalla Militar, al tiempo que sus compañeros bautizaban al 22-55 con su nombre. Ya en la postguerra, sería ascendido, a título póstumo, al empleo de comandante.

tas, gasolina y aceite, así como la reparación de aquellas en los talleres de Tablada.

### Hace 60 años

## Caído

**Rusia (URSS) 27 noviembre 1941**

Con verdadera consternación, se ha recibido la noticia del derribo del comandante Muñoz, quien al frente de una patrulla de Me-109 -algunos cargados con bombas- había salido esta mañana, para proteger y apoyar una misión de bombardeo. La escasa altura debido a la poca visibilidad, propició sin duda el que la temible artillería antiaérea hiciera blanco en su avión. Aunque hizo uso del paracaídas, según ha informado el teniente Kindelán, no llegó a abrirse al completo, por lo que, el impacto con el suelo en zona enemiga, debió de ser brutal.

En la foto vemos a Muñoz, a la izquierda, junto al célebre Molders.

*Nota de El Vigía:* Con un brillantísimo y heroico historial militar, José Muñoz Jiménez "El Corto" habíase agregado a la 1ª Escuadrilla Expedicionaria, en la que totalizó 30 servicios de guerra. A título póstumo se le concedió la Medalla Militar por su actuación en la Guerra Civil y el ascenso a teniente coronel por los méritos contraídos en Rusia.

### Hace 40 años

## Exhibición

**Lisboa 12 noviembre 1961**

El reactor español "Saeta" que, a requerimiento de la Fuerza Aérea, ha efectuado distintas demostraciones en la Base Aérea de Alverca, se despidió hoy con una bonita exhibición en el aeropuerto internacional. Presente junto a distintas autoridades y personal de la Embajada de España, SAR el Conde de Barcelona felicitó muy efusivamente a su piloto, el comandante Fernando de Juan Valiente (foto), siendo unánimes las ponderaciones, tanto al ágil entrenador como a su virtuoso exhibidor.

### Hace 45 años

## Desgracia

**Torrejón 27 noviembre 1956**

Cuando realizaba un vuelo de ensayo a bordo de la avioneta XL.10 (AISA AVD-12C), ha perdido la vida el comandante Demetrio Zorita Alonso (39), experimentado piloto de pruebas y primer español que pasó el muro del sonido.

*Nota de El Vigía:* Para premiar su excepcional carrera aeronáutica, a título póstumo le fue concedida la Medalla Aérea y el ascenso a teniente coronel.

### Hace 70 años

## Recibimiento

**Sevilla 3 noviembre 1931**

Sabido es, el éxito alcanzado por los pilotos del Aero, en la reciente Vuelta Aérea a España, en la que, de los cuatro participantes, tres se han clasificado en el 1º, 2º y 4º puestos, impidiendo una inoportuna avería que el aparato de Manolo Camino pudiera rendir viaje a Madrid.

Esta tarde, en un ambiente festivo, escoltados por el glorioso "Jesús del Gran Poder", pilotado por el célebre capitán Jiménez y el presidente de la FAE, comandante F. Mulero, han llegado sus protagonistas a Tablada. El entusiasmo del numeroso público, en el que abundaban muy bellas y distinguidas señoritas de la sociedad sevillana, reunido en la caseta del Aero Club para recibirlos, se desbordó cuando descendieron de sus aparatos, siendo llevados a hombros hasta el barracón entre los aplausos de la multitud.

### Hace 65 años

## Fuga

**Alcalá de Henares**
**10 noviembre 1936**

Con enorme sorpresa, trocada luego en regocijo, ha tomado tierra en el aeródromo un trimotor faccioso modelo "Junkers" con su carga de bombas. Según hemos podido saber, el protagonista ha sido el valeroso sargento piloto Ananías San Juan, quien desertando del aeródromo rebelde de Escalona, nos ha traído este regalo y valiosísimos informes. ¡Bien merece este militante del partido comunista, un homenaje del pueblo!

### Hace 65 años

## Advertencia

**Madrid 14 noviembre 1936**

A fin de evitar lamentables agresiones, como la que recientemente costó la vida al piloto ruso Tarjov, el general Miaja ha hecho pública una nota en la que expone: "El piloto que se lanza de su aparato utilizando el paracaídas, está fuera de combate, por ello, ordeno a todas las fuerzas de defensa de Madrid que no disparen en ningún caso sobre paracaidistas que pueden ser propios, por la dificultad de identificación y que, en el caso de ser enemigos, proporcionan interesantes informaciones de gran utilidad para las operaciones".

### Hace 45 años

## Nueva unidad

**Palma de Mallorca**
**2 noviembre 1956**

Tras evolucionar, en perfecta formación sobre la ciudad y distintos puntos de la isla, a primera hora de la tarde tomaron tierra en el aeródromo de Son San Juan los 24 Sabres que, constituyendo el 41 Escuadrón de Caza, llegan destinados a él. Los reactores que, al mando del teniente coronel Hevia, procedían de la base de Manises, se alinearon en tres filas, siendo recibidos sus pilotos por el jefe accidental de la Zona Aérea coronel Canalejo y altos jefes y oficiales del Arma de Aviación que, a modo de bienvenida, más tarde les ofrecieron un vino español.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
## Decepción

**Cuatro Vientos 19 diciembre 1926**

Reparada la avería, que impidió ayer la salida del Loring R-III para Sevilla. Esta mañana, animados sin duda por la masiva despedida de sus compañeros, encabezados por los coroneles marqués de Castejón y Kindelán, los capitanes Barberán y González Gil se mostraban eufóricos. Pronto, desde la hermosa capital andaluza, emprenderían el interesante raid hasta Bata, con un formidable salto de 4.200 kilómetros sin escalas. A las diez y media, saludados con el flamear de centenares de pañuelos blancos, despegaba el biplano pero, tan pronto se hubo perdido de vista, llegaba la noticia de que, debido a una rotura de motor, se habían visto obligados a aterrizar en Torrejón de Velasco, a tan sólo 20 kilómetros del aeródromo.

Se ha frustrado así un viaje a través del Sahara, nocturno en una gran parte aprovechando la luna llena. Tal vez, este contratiempo obligue a retrasar el raid hasta que el astro entre de nuevo en dicha fase.

En la foto, Barrón, el ingeniero proyectista del R-III, flanqueado por González Gil y Barberán.

### Hace 80 años
## La Patrona

**10 diciembre 1921**

En el aeródromo de Tauima (Melilla) se celebra la fiesta de Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación.

### Hace 65 años
## Nueva Unidad

**Córdoba 23 diciembre 1936**

Constituida la tan deseada patrulla española de caza Fiat, de la que forman parte el capitán García Morato y los tenientes Bermúdez de Castro y Salvador, con su incorporación a nuestro aeródromo y un servicio de reconocimiento del frente, ha iniciado sus actividades.

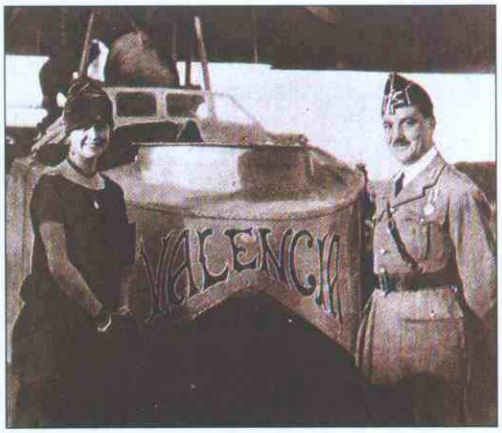
*Nota de El Vigía:* Esta primitiva unidad, pronto conocida como "Patrulla Azul", en cuyo emblema aparecían simbolizados sus pilotos, por una avutarda, un halcón y un mirlo, fue el embrión de la potente 7ª Escuadra que, con dos Grupos de Fiat y otro más de He-112 y BF-109, se organizó ya al final de la guerra..

### Hace 75 años
## Bendición

**Mar Chica (Melilla) 10 diciembre 1926**

Precedida por la simpática y emotiva ceremonia de bendición y bautizo de los hidros *Cataluña, Valencia* y *Andalucía,* celebrada ayer. Esta mañana, entre los vítores y aplausos de una gran multitud, que se había congregado aquí, para presenciar la partida, los tres hidros, constituyendo la Patrulla *Atlántida*, han despegado rumbo a la Guinea española.

En la foto, la señorita Eugenia Salgado, madrina de la Patrulla en representación de su sobrinita Loreto - hija póstuma del heroico aviador Bernardo Salgado- junto al comandante Rafael Llorente, jefe de la misma.




### Hace 40 años
## Estandarte

**San Javier 10 diciembre 1961**

Con las exhibiciones de la patrulla "Ascua" y de los paracaidistas de la Escuela de Alcantarilla, dieron comienzo ayer los festejos con que se celebra la Patrona. Hoy, festividad de Nuestra Señora de Loreto, en la Plaza de Armas ha tenido lugar el solemne acto de entrega del nuevo estandarte que la ciudad de Murcia ofrece a la Academia General del Aire. Tras la ceremonia de su ben-

## Hace 75 años

# ¡Llegaron!

**Santa Isabel 27 diciembre 1926**

Luego de evolucionar en perfecta formación y baja altura sobre la ciudad, ante el entusiasmo de sus habitantes, han amerizado en la bahía los tres hidros de la "Patrulla Atlántida". Con ello ha finalizado el admirable raid a la Guinea española, en el que, en nueve etapas, han cubierto los 6.829 kilómetros que les separaban de Melilla.

dición, la señora de Jiménez Cisneros, esposa del alcalde y madrina de la enseña, ha hecho entrega de la misma al coronel director del centro, Manuel Bengoechea Menchaca. La jura de bandera de los caballeros cadetes de la XVII promoción y el desfile del Batallón de alumnos han puesto el broche de oro a tan emotiva jornada.

## Hace 40 años

# Sellos

**Madrid 11 diciembre 1961**

Para conmemorar el cincuentenario de la Aviación Española, la Dirección General de Correos ha puesto en circulación una serie dedicada a la misma. Con una tirada de 3.500.000, la componen cinco valores de 1, 2, 3, 5 y 10 pesetas, correspondientes a los siguientes temas: Autogiro La Cierva, Dornier Wal "Plus Ultra", Breguet 19 Bidón "Jesús del Gran Poder", Caza de avutardas con avión y Nuestra Señora de Loreto.

## Hace 65 años

# Desgracia

**Croydon 9 diciembre 1936**

Cuando esta mañana, en medio de una densa niebla partía con destino Amsterdam el Douglas DC-2 de KLM, a poco de elevarse unos metros sobre la pista, se ha estrellado fatalmente contra una hilera de edificios situados en el perímetro sur del aeropuerto. Según se ha podido confirmar, Juan de la Cierva (41) el famoso inventor del autogiro, se encuentra entre las víctimas de tan penoso accidente.

## Hace 45 años

# Refuerzo

**Sidi Ifni 7 diciembre 1956**

Procedentes de Madrid, y a bordo de 15 Douglas T.3 del Ala de Transporte nº 35 y cuatro Bristol 170 de la compañía Aviaco, requisados para la ocasión, han llegado a ésta 320 hombres del Escuadrón Paracaidista del Ejército del Aire al mando del teniente coronel Gómez Muñoz.

## Hace 65 años

# Aviación Legionaria

**Tablada 28 diciembre 1936**

Coincidiendo con el relevo del coronel Bonomi, jefe de la Aviación del Tercio, por el coronel Velardi, dicha agrupación de voluntarios italianos, ha pasado a llamarse Aviación Legionaria. Constituida por cuatro escuadrillas de caza (Fiat CR-32), un grupo de cooperación (Romeo Ro-37) y una patrulla de bombardeo (Savoia SM-81), está prevista su inmediata potenciación.

## Hace 65 años

# Ataque

**Madrid 4 diciembre 1936**

Continuando con el ataque a los nidos donde se refugia la aviación rebelde, nuestros "Rasantes", repitiendo el reciente éxito de Talavera; donde, según nos cuentan, hicieron una verdadera escabechina, hoy han atacado a placer a los trimotores fascistas que apaciblemente abrevaban en el campo de Navalmoral de la Mata.

## Hace 45 años

# Festival

**Albacete 9 diciembre 1956**

Con un rotundo éxito, ante más de 25.000 personas, se ha celebrado en la base aérea de Los Llanos, el festival aéreo que, con la colaboración del Ejercito del Aire, ha organizado el Gobernador Civil en favor de la Campaña de Navidad y Reyes de los Humildes. El lanzamiento masivo de los paracaidistas de la escuela de Alcantarilla, a los que siguieron otros con apertura retardada, los impresionantes ejercicios acrobáticos del comandante Aresti con su "Jungmeister" y las evoluciones de los cuatro "Sabres" del Ala nº 1 de Manises al mando del capitán Salom, han entusiasmado a la multitud que aún, como cierre, escucharía impresionada los estampidos sónicos, producidos al pasar la barrera del sonido del reactor pilotado por el capitán Núñez Flores.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
### Erre que erre

**Tablada 21 enero 1927**

Continuando los capitanes Barberán y González Gil con su propósito de realizar el raid Sevilla-Bata, a las 17 horas de ayer y a bordo del Loring R-III dotado de hélice metálica, partieron de esta base, dispuestos a realizar un vuelo de prueba de 24 horas de duración. Tras sentirse durante la noche el ronroneo del aeroplano sobre Sevilla, a las 8 de la mañana, forzados por una avería en el carburador, se han visto obligados a regresar. Según han declarado los tan entusiastas como tenaces aviadores, si bien sobrevolaron Larache y la costa africana, con intención luego, tomando rumbo norte, de alcanzar Madrid, Valencia y Barcelona, apenas llegaron a rebasar las provincias andaluzas debido al temporal de nieve que azotaba el norte y levante, dificultades a las que luego se sumó la ya citada avería.

### Hace 80 años
### Bendición

**Tablada 15 enero 1922**

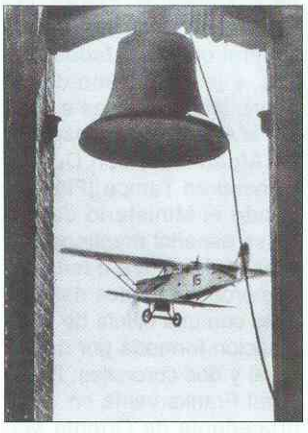
Ante más de 6.000 personas y con la solemnidad acostumbrada, se ha procedido al acto de bendición y entrega de 17 aparatos Breguet XIV ofrecidos al Ejército para su empleo en Marruecos. Fruto de suscripciones populares llevadas a cabo en distintas provincias, formaban tres aparatos de Cádiz y cuatro correspondientes a Huelva, Palencia, Canarias y Logroño. Cinco más han sido costeados por el señor Marquet, fundador y propietario del Hotel Palace; uno por el diario La Vanguardia de Barcelona, tres por distintas entidades asturianas y por último, uno por los españoles residentes en Manila.

Los oficiales de la base tenían el proyecto de que un sexteto ejecutase después de la ceremonia varias composiciones, al objeto de que pudiese haber baile, pero desistieron de tal propósito en prueba de condolencia por el accidente ocurrido ayer en Cuatro Vientos.

### Hace 70 años
### Vigilancia

**Sevilla 26 enero 1932**

Con motivo de la huelga general, el Gobierno ha dispuesto que los aeroplanos de Tablada vigilen constantemente la ciudad y alrededores.



La fotografía nos muestra un R-III de la escuadrilla de reconocimiento, visto desde la Giralda.

### Hace 80 años
### Sorprendente

**Madrid 24 enero 1922**

El diario "El Sol" informa que la la suscripción pública para la adquisición del aeroplano *Madrid*, con destino a la Aviación que combate en

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Málaga 3 enero 1902**

En la localidad de Cañete de las Cuevas ha nacido Manuel Negrón de las Cuevas.

*Nota de El Vigía:* Hijo de militar, muy joven ingresó en la Academia de Infantería, de la que, con 18 años y el empleo de alférez se incorporó en Ceuta a la campaña marroquí, en la que, citado como muy distinguido, resultó herido y obtuvo un ascenso por méritos de guerra. En 1923 pasó al servicio de Aviación, realizando el curso de piloto y al año siguiente regresó a Marruecos, ahora como aviador, para distinguirse de nuevo, con los Breguet XIV de "La Balumba" y más tarde en los Fokker C-IV, en las numerosas y arriesgadas misiones típicas de la campaña. Apaciguado el territorio marroquí, con el empleo de capitán tuvo destinos en Granada y en la Escuela de Observadores.

Al producirse el alzamiento militar de 1936, ante su negativa a prestar servicio al gobierno de la República, fue encarcelado por más de un año. Liberado al tomar las fuerzas nacionales la provincia de Santander, tras ser ascendido a comandante, le fue encomendado el mando del Grupo de Asalto y Cooperación 4-G-12, una unidad de "Cadena" que por su bravura se hizo merecedora de numerosas felicitaciones.

El 20 de enero de 1938, desafiando el intenso fuego de antiaérea, ametralladoras y fusilería, al frente de sus Romeo 37, inicia el ametrallamiento y bombardeo de la posición de Las Pedrizas del Muletón en Teruel. Al recuperar uno de los picados, a tan sólo 20 metros del suelo, resultó herido de bala su observador, el capitán Mira. Negrón, para tranquilizarle, le comunica que va a dar una última pasada antes de regresar al aeródromo, pero un impacto le alcanza de lleno causándole la muerte. A duras penas, Mira pudo hacerse con el aparato y llegar al campo de Bello con ánimo de aterrizar, pero debido a su impericia (no era piloto aún) y a que el cuerpo del comandante le dificultaba una libre actuación sobre los mandos, la maniobra, que llevó a cabo al tercer intento, resultó catastrófica, resultando gravemente herido.

El propio jefe del Aire, general Kindelán, impuso al cadáver de Negrón la Medalla Militar. Propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, si bien su concesión no prosperó, fue ascendido a teniente coronel por méritos de guerra.

Marruecos, continúa abierta, afortunadamente por breves días, pero no figuran en sus listas ni el Ayuntamiento ni su Diputación provincial.

### Hace 80 años
## Donación

**Cuatro Vientos 20 febrero 1922**

Todavía reciente la visita de S.M. la Reina Victoria a Cuatro Vientos, con ocasión de la bendición del avión *Badajoz*, hoy, amadrinado por la egregia dama, ha tenido lugar el acto de bendición y entrega de un De Havilland Napier, que considerado como el mejor del mundo, ha sido ofrecido al Ejército por la ciudad de Granada.

### Hace 70 años
## Mala suerte

**Niamey 5 enero 1932**

Según nos informan de Korondongo, una inoportuna avería ha frustrado el regreso triunfal a España de los aviadores capitán Rodríguez y teniente Haya, quienes tras su notabilísimo vuelo a Bata, habían partido esta mañana con destino Bamako. Al parecer, una inesperada tormenta de arena les ha obligado a tomar tierra en una zona lisa y totalmente despejada, a 820 Km. de la salida. Dos horas más tarde, cuando amainada aquélla de nuevo emprendían el vuelo, el agarrotamiento de una rueda ha provocado un "caballito", a consecuencia del cual se ha inutilizado el Breguet 12-71.

### Hace 65 años
## Héroe

**Veladas 16 febrero 1937**

Cuando esta tarde, para cumplir un servicio de bombardeo en el sector del Jarama, volaban hacia Arganda los tres Grupos de Junkers 52, fueron atacados por un enjambre de "Ratas" que sorpresivamente se descolgó de las nubes. Imperturbable ante tan dramática situación, el capitán José Calderón Gaztelu continuó hacia el objetivo al frente de su Grupo, pero antes de que reaccionasen los Fiat legionarios que los escoltaban, resultaba acribillado e incendiado su avión, del que si bien dos de sus tripulantes pudieron lanzarse en paracaídas, con él caían el capitán, el alférez Taillefer y el cabo ametrallador Gómez Rojas.

Excepcional testigo del hecho, el capitán Presa, jefe de la escuadrilla que volaba a continuación, haciendo gala de un valor y serenidad admirables y siguiendo el ejemplo de su compañero, consiguió llevar a cabo la misión, no sin que sus aviones recibieran más de 50 impactos cada uno.

*Nota de El Vigía:* El heroico proceder de Calderón, quien ante la imperiosa necesidad de elevar la moral de las fuerzas de tierra, pronunció la víspera su famosa frase "Mañana mi Grupo bombardeará caiga quien caiga", sería recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando y el ascenso a comandante a título póstumo. Presa por su parte se haría acreedor de la Medalla Militar individual.

C. PERELLON: "Diccionario para un macuto"

## La furia de los elementos

**Melilla 19 enero 1922**

Calmado el temporal de levante, se ha levantado el de poniente. El viento sopla huracanado y su violencia es tal que en el aeródromo de Nador han resultado destruidos los hangares, sufriendo desperfectos de importancia cuatro aviones. Los oficiales y tropa han trabajado todo el día para salvar los aparatos, amarrándolos fuertemente. Los daños ocasionados pueden estimarse en más de 300.000 pesetas.

### Hace 75 años
## Llegada

**Melilla**
**26 febrero 1927**

Tras sobrevolar en formación a baja altura la ciudad en medio del entusiasmo popular, poco antes del mediodía han amerizado los tres Dornier Wal de la "Patrulla Atlántida". Se ha culminado así el espléndido raid que en nueve etapas les llevó hasta Santa Isabel de Fernando Poo en la Guinea española. Si sumamos las 12 etapas del regreso, el itinerario recorrido supera los 15.000 km.

### Hace 75 años
## Panne

**Quintanar**
**14 febrero 1927**

Cuando el aparato tripulado por el Infante don Alfonso de Orleans se dirigía a Los Alcázares, debido a una avería, se vio obligado a aterrizar en la famosa Venta de Don Quijote. Al percatarse de ello el teniente Mellado, que volaba tras él, tomó tierra a fin de auxiliarle. Ambos aviadores llegaron a esta población sin novedad, donde por las autoridades y vecinos les ha sido dispensado un cariñoso recibimiento. En el Círculo de Recreo fueron obsequiados espléndidamente y recibido don Alfonso a los acordes de la Marcha de Infantes y entusiastas manifestaciones de afirmación monárquica.

## Récord

**Cuatro Vientos**
**11 enero 1922**

Si ayer los tenientes Carlos Morenés y Francisco Escribano –éste como pasajero– en un espléndido vuelo alcanzaban los 6.157 metros sobre el nivel del mar, superando en 286 metros el récord de altura anterior: hoy, cambiando sus puestos y en el mismo aparato, un Bristol F.2b (Hispano 300 cv), han conseguido ascender hasta los 6.716 metros. Ni qué decir tiene que han sido muy felicitados los autores de este importante logro.

## Hace 65 años

# Arrojo

**Veladas 18 febrero 1937**

Requeridos los Junkers 52, para apoyo a la espectacular ofensiva terrestre sobre Madrid, cuando sobre el Jarama alcanzaban la línea del frente y con no poco valor se adentraban en territorio enemigo, se ha producido un hecho sorprendente. En el momento en que la caza legionaria de protección, que como venía siendo habitual, acatando órdenes superiores, viraba dejando desamparados a los trimotores, súbitamente la "Patrulla Azul", que hoy se había agregado a la unidad italiana, se ha descolgado para acompañarlos enfrentándose a la numerosa caza enemiga que ya los acechaba. Tras unos segundos de incertidumbre, los Fiat aliados han reaccionado secundado el arrojo del capitán García Morato, entablándose un victorioso combate, con el que se ha recuperado el dominio del aire.

*Nota de El Vigía:* Tan decisiva y heroica acción, merecería la concesión a García Morato de la Cruz Laureada de San Fernando que la recibiría en vida y muchos años después, ya fallecido, el título nobiliario de Conde del Jarama.

## Hace 45 años

# Tigres

**Zaragoza 11 febrero 1957**

Procedentes de Manises, y al mando del comandante Silvino García Alonso, han llegado a esta base los seis primeros F-86F que equiparán el 21 Escuadrón del Ala de Caza nº 2, creada por OM del 19.9.1956.

## Hace 60 años

# A Rusia

**Getafe 28 febrero 1942**

Presidido por el ministro del Aire, general Vigón, se ha celebrado en este aeródromo el acto de despedida de la 2ª Escuadrilla Expedicionaria, que al mando del comandante Salvador, relevará a la 1ª en la lucha *contra el enemigo de la civilización* en los cielos de la Unión Soviética.

## Hace 40 años

# Reconocimiento

**Tablada 19 enero 1962**

En el pabellón de oficiales, ante una nutrida representación de distinguidas personalidades civiles y militares, se ha celebrado un entrañable homenaje a SAR el Infante don Alfonso de Orleans y Borbón, general de división del Ejército del Aire. Abrió el acto el teniente general González Gallarza, jefe de la Región Aérea del Estrecho, quien con emotivas y cariñosas palabras exaltó los méritos de quien, siendo el más viejo piloto del mundo en actividad, conserva el mismo entusiasmo y energía de sus años mozos, cuando hace 52 años se inició en el vuelo. A continuación, hizo entrega al homenajeado de una artística placa, conmemorativa del 50 aniversario (1911-1961) de la Aviación Militar Española.

El Infante agradeció el homenaje, haciendo gala de su habitual gracejo y excelente sentido del humor.

## Hace 40 años

# Misil

**Manises 16 enero 1962**

Con el lanzamiento desde su F-86F de un misil de guía infrarroja "Sidewinder", el capitán Casimiro Muñoz, jefe de la 3ª escuadrilla del 12 Escuadrón (Ala de Caza nº 1), se ha convertido en el primer piloto del Ejército del Aire, que ha empleado tal arma. A él, le ha seguido el resto de la escuadrilla.

## Hace 45 años

# Desgracias

**Manises 27 febrero 1957**

Recientísima la muerte del teniente coronel Frutos (39) a causa de una descomprensión explosiva de la cabina, que motivó la caída a pico de su "Sabre" al Mediterráneo, hoy, al aparecer el cadáver del teniente coronel Ripollés (42) en una playa de la provincia de Castellón, se han confirmado los negros presagios que, en la noche del pasado día 19 se temían, cuando debido a un vértigo de instrumentos, se eyectó de su "Sabre" sobre el Mediterráneo también.

El Ejército del Aire llora la pérdida de dos excelentes y prestigiosos jefes, ambos en posesión de la Medalla Militar individual, caídos con cinco días de diferencia.

En la fotografía, tomada durante su estancia en Rusia, formando parte de la 2ª Escuadrilla Azul, vemos a los entonces tenientes Juan de Frutos y José Mª Ripollés.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 65 años
## Suscripción

**Madrid 3 marzo 1937**

El batallón "Pedro Rubio" ha abierto una suscripción pública para la adquisición de un avión de bombardeo que llevará el nombre de "Extremadura Roja", invitando a todos los extremeños que luchan en el frente de Madrid, para que el nombre de Extremadura que tan alto están poniendo en esta lucha por la tierra y la libertad, tenga una representación en la heroica aviación del pueblo.

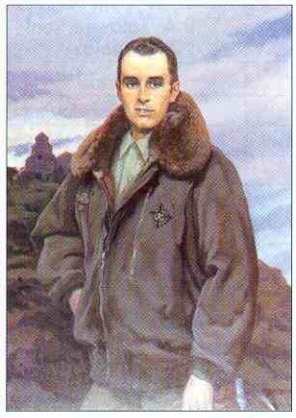
### Hace 65 años
## Aventura

**Salamanca 16 marzo 1937**

Ayer noche, cuando en misión de bombardeo un Ju-52, pilotado por el capitán Carlos de Haya, volaba con dirección a Chinchón, inexplicablemente perdió a su observador. Se trata del capitán Francisco Canalejo, quien al bajar por la escalerilla, al "caldero" (apéndice semirretráctil donde se sitúa el visor y los mandos del lanza-bombas) sometido al rebufo de las hélices, se le abrió el paracaídas que lo arrancó del avión, no sin recibir un fortísimo golpe con la rueda de cola.

Sin conocimiento y seriamente herido, descendió en medio de las tinieblas, hasta que la seda salvadora lo depositó a la orilla de un río. Tras varias horas de inconsciencia, aterido de frío, despertó, sin saber como había llegado allí. Sufriendo insoportables dolores y guiado por unas luces, a duras penas alcanzó una vivienda, donde, sin poder explicar nada, puesto que había perdido el habla, fue asistido hasta su traslado al hospital.

*Nota de El Vigía:* Tras unas primeras semanas en que se temió por su vida, Canalejo inició su recuperación y una vez dado de alta, renunciando a la convalecencia, se incorporó de nuevo al servicio. En posesión de la Medalla Militar, en 1963 alcanzó el generalato.



### Hace 100 años
## Nacimiento

**Bilbao 1 marzo 1902**

Nace Carlos de Haya González.

*Nota de El Vigía:* Procedente de Intendencia, en 1925 se incorporaba a Aviación y dominando todas sus facetas, habría de convertirse en una de las glorias de la Aviación Española.

Pionero en España del vuelo sin visibilidad, en 1927 en compañía del capitán Tauler, realizó la vuelta aérea a la Península, parte de ella de noche, empleando el radiogoniómetro. Al año siguiente, en una avioneta Avro "Avian" de 80 cv., llevando como pasajero a su propietario Alvaro García Ogara, llevó a cabo una vuelta a Europa de cerca de 9.000 Km. En 1930 luego de su participación fuera de concurso con una avioneta CASA, en el "Challenge Internacional" (Rally europeo de 12.000 Km.), junto al capitán Rodríguez Díaz, batió tres récord mundiales de velocidad en circuito cerrado y el 24 de diciembre de 1931 en admirable raid, en 27 horas 11 minutos, cubría los 4.312 Km. que separan Sevilla de Bata, en la antigua Guinea Española, proezas estas que fueron merecedoras de renombrados galardones internacionales.

En su faceta científica desarrolló diversos procedimientos para el pilotaje "a ciegas" e inventó el "Integral Giroscópico Haya", considerado como el más completo de los ideados hasta entonces en el mundo.

Como militar, Haya que ya había destacado por su gran pericia y valor en cuantos servicios durante la campaña de Marruecos realizó, aún habría de superarse en la guerra civil española, donde a sus ya apuntadas virtudes, cabría añadir un verdadero espíritu de sacrificio y una inigualable resistencia física. Primero en el Puente Aéreo del Estrecho, después como jefe de la escuadrilla "Junkers" y muy especialmente en el aprovisionamiento a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza. El 21 de febrero de 1938, combatiendo en los Fiat CR-32 de un grupo de caza legionario, por salvar la vida de un compañero en peligro, colisionó contra el enemigo, perdiendo la vida en tan generosa como sublime acción. A aquel excepcional aviador le sería concedida el ascenso por méritos de guerra, la Cruz Laureada de San Fernando, la Medalla Militar y la Medalla de Oro al Valor, la más alta condecoración militar italiana.

### Hace 65 años
## Exito

**Madrid 20 marzo 1937**

La sobresaliente actuación de los "Chatos" y "Moscas" de caza, y los "Natachas", "Rasantes" y "Katiuskas" de bombardeo, ha sido sin lugar a dudas clave del éxito en la batalla de Guadalajara. Tan es así que La Gloriosa ha merecido las más expresivas felicitaciones del general Miaja, jefe de la defensa de Madrid.

### Hace 60 años
## Regreso

**Madrid 1 marzo 1942**

Con delirante entusiasmo, han sido recibidos en la Estación del Norte los componentes de la 1ª Escuadrilla Azul que regresan de Rusia. Ministros del Gobierno, autoridades, una amplía representación del Ejército del Aire y numerosísimo

público, que llenaba los andenes y la explanada exterior, han tributado a los aviadores una emocionada y conmovedora acogida.

*Nota de El Vigía:* Atrás quedaban 422 servicios de guerra, 84 ametrallamientos, 94 combates aéreos, 10 derribos y cuatro aparatos incendiados en tierra. por contra, dos pilotos muertos y tres desaparecidos, había sido el doloroso tributo a su participación en la segunda campaña contra el comunismo. De ahí el II que se añadió al emblema.

### Hace 50 años

## Periplo

**Matacán 24 marzo 1953**

Procedente de Getafe, ha tomado tierra en ésta el "Catalina" DR 1-1, al servicio de la Escuela Superior de Vuelo, que con el teniente coronel Pombo y su tripulación, realizó el pasado día 21, en 8,30 horas, el primer enlace directo Matacán-Las Palmas.

Muy satisfecho el competente aviador, nos ha informado que el anfibio se había comportado maravillosamente y de regreso, en el curso de varios vuelos locales, habían practicado amerizajes en la base de Mar Chica en Melilla.

### Hace 40 años

## ¡Increíble!

**Talavera la Real 13 marzo 1962**

El personal de línea, que esta mañana recibió a la formación "Dólar 59", procedente de la base aérea de Manises, no se lo podía creer. Sorprendentemente, uno de los cuatro "Sabres", el C-5-199, había realizado el vuelo ¡con la tapa de la tobera de admisión puesta! ¡Así que su piloto observara que se había quedado retrasado, y el avión no pasara de 220 Kts. en línea de vuelo...!

La mala suerte atribuida a la fecha - martes y 13- hoy ha saltado por los aires.

### Hace 40 años

## Premios

**Madrid 24 marzo 1962**

Presidido por los jefes del Estado Mayor del Aire y Mando de la Defensa Aérea, tenientes generales Palacios y Rubio, en el Salón de Honor del Ministerio del Aire se ha celebrado la entrega de trofeos a los ganadores del I Concurso de Tiro y bombardeo, que con gran éxito se ha celebrado en los polígonos de Palma de Mallorca, Caudé y Las Bardenas. Proclamado campeón absoluto el 11 Escuadrón (Ala de Caza nº 1), en la categoría individual y en las modalidades de tiro aire/aire, aire/tierra, bombardeo 45º y cohetes, obtuvieron el primer puesto respectivamente los capitanes José Juste (41 Esc.), brigada Manuel Porto (11 Esc.), teniente Santiago Valderas (11 Esc.) y teniente Roberto Alonso (61 Esc.), siéndolo por equipos los Escuadrones 12, 11 y 16.

### Hace 50 años

## Misterio aclarado

**Sevilla 1 marzo 1952**

Respecto al hallazgo, que ha tenido lugar en la dehesa de Puerto Bajo (Umbría de Despeñaperros) el pasado día 22, de los restos de un avión y el cadáver de su piloto; suceso que tanto está dando que hablar, por fuentes próximas a la jefatura de la Región Aérea, hemos podido saber que se trata de un Fiat CR-32 pilotado por el sargento mayor Giacom Trombotto, perteneciente a una escuadrilla legionaria que se encontraba protegiendo el 29 de enero de 1937 un abastecimiento aéreo al Santuario de la Virgen de la Cabeza y que no regresó a su base.

### Hace 25 años

## Retiro

**Sevilla 2 marzo 1977**

Tras 18 años de servicio, los T.4 (Douglas C-54) que en número de 17 potenciaron sensiblemente la aviación militar de transporte, han rendido en Tablada su último vuelo. En este dilatado periodo, los 17 aviones (dos se perdieron en sendos accidentes) han totalizado 80.000 horas de vuelo.

### Hace 80 años

## Iluminación

**Madrid 14 marzo 1922**

Según hemos podido saber, muy pronto quedará instalado en Cuatro Vientos el sistema de iluminación, que permitirá a los pilotos realizar vuelos nocturnos y las prácticas necesarias para la obtención del título de piloto superior.

La instalación se compone de dos elementos; uno, que indica la dirección del viento y otro, que es el que ilumina el campo. Además, hay un faro que lanza destellos intermitentes que corresponden a señales internacionalmente establecidas, para indicar el nombre del aeródromo.

### Hace 80 años

## Virtuosismo

**Madrid 31 marzo 1922**

El diario ABC, exalta en un encendido artículo la insuperable habilidad para el vuelo acrobático de nuestros aviadores Lecea y Spencer. Proponiendo que se organice una fiesta de aviación, en la que los dos "Ases" puedan ser admirados por sus compatriotas, desde el Rey hasta el último ciudadano.

### Hace 60 años

## Hallazgo

**Santa Cruz de Tenerife 8 marzo 1942**

A este puerto llegó procedente de Montevideo el "Cabo Buena Esperanza" trayendo a bordo una tripulación británica a la que, tras captar su llamada de socorro había rescatado, a la altura de Cabo Bojador. Trae asimismo el hidroavión Fairey "Swordfish" perteneciente al 700 Sqdn. del Fleet Air Arm, en el que, según declararon los aviadores, se habían visto obligados a amerizar, en el curso de una misión de exploración.

*Nota de El Vigía:* Adquirido por el Ejército del Aire, tomando el código HR.6-1, apenas llegó a prestar servicio.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años

## Recompensa

**Vigo 18 abril 1922**

Con gran solemnidad, se ha celebrado en el parque de Bella Vista la ceremonia de imposición por el general Salgado, de la Cruz Laureada de San Fernando al teniente coronel del Cuerpo de Inválidos, Manuel Barreiro Alvarez. La acción merecedora de la más alta condecoración militar tuvo lugar el 19 de noviembre de 1913, en los inicios de la actuación del servicio de Aeronáutica en Marruecos. Aquel día, cumpliendo el condecorado un servicio de reconocimiento, como observador del Farman MF-7 que pilotaba el teniente Ríos Angüeso, en las cercanías del monte cónico, ambos resultaron gravemente heridos por el fuego enemigo. No obstante, consiguieron finalizar la misión y salvar el aparato, tomando tierra en un campamento del Ejército próximo a Tetuán.

### Hace 70 años

## Visitante ilustre

**Getafe 23 abril 1932**

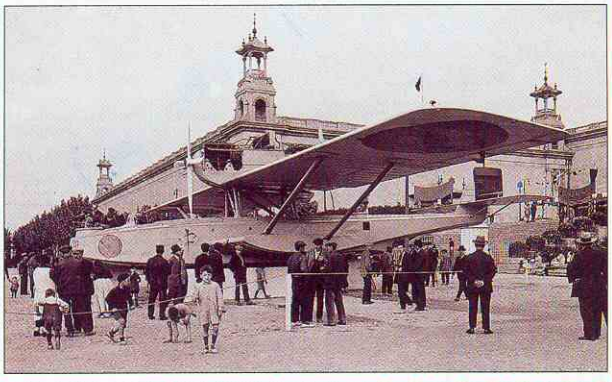
Después de pasar tres días en Madrid, a donde llegó procedente del continente africano, ha partido para París el célebre piloto francés Dieudonné Costes, acompañado de Mr. Jean Schneider y el mecánico Henri Véron. Durante su estancia entre nosotros, realizó una magnífica exhibición con su Breguet 270, invitando luego a volar a varios pilotos españoles. Ayer como testimonio de admiración y despedida, más de setenta aviadores le ofrecieron un almuerzo.

### Hace 75 años

## Vedette

**Barcelona 27 abril 1927**

Verdadera curiosidad e interés ha despertado el apartado aeronáutico que incluido en la V Exposición Internacional del Automóvil, ha sido inaugurada hoy en los palacios del Parque de Montjuich. En el *stand* dedicado a la Aeronáutica Militar, pueden verse media docena de aparatos en diferentes estados de construcción o reparación, así como el Breguet XIX que, pilotado por el comandante Ortiz, llegó el día pasado desde Madrid en 2,40 horas. Pero sin duda, el más admirado de la muestra, ha sido el hidroavión Dornier Wal "Cataluña", que junto al "Valencia" y "Andalucía" participó en el espléndido raid a Guinea de la Patrulla Atlántida.



En la foto: vinculados por el éxito respectivo en distintos *raids*, vemos a Costes en compañía del capitán Ignacio Jiménez Martín.

### Hace 65 años

## Derribo

**Bilbao 22 abril 1937**

Alertados los "Chatos" de Lamiaco, ante la presencia de una patrulla de bombarderos enemigos, cuando la escuadrilla al mando del capitán Felipe del Río, muy cerca ya el Abra, trataba de darles alcance, sor-

### Hace 70 años

## Vuelo a ciegas

**Cuatro Vientos abril 1932**

Bajo la dirección del teniente Haya, ha tenido lugar el segundo curso de vuelo sin visibilidad, en el que han intervenido un selecto grupo de oficiales, a quienes vemos en la foto junto a su instructor. De izquierda a derecha, de pie: Abelardo Moreno Miró, Manuel Cascón Briega, Rafael Botana Salgado, Cipriano Rodríguez Díaz, Joaquín García Morato, Carlos de Haya y José Mª Gómez del Barco. Sentados: Luis Navarro Garnica y Carlos Tourné Pérez de Seoane. En la enseñanza de vuelo, complementada con un ciclo de conferencias, se han empleado aparatos DH-9 Hispano y Loring R-III, equipados con doble juego de instrumentos y capotas para impedir la visibilidad exterior.

presivamente se descolgó de las alturas una pareja de Messerschmitt que derribó al capitán, quien mortalmente herido fue a caer junto al cementerio de Sestao.

La pérdida de este joven piloto (24) auténtico *As* de la caza, ha sumido en la tristeza y la desesperanza a la Aviación de la República.

### Hace 70 años

## Nacimiento

**Madrid 1 abril 1932**

Publicada por la Jefatura de Aviación Militar y las direcciones de Aeronáutica Civil y Naval, ha aparecido el primer número de la Revista de Aeronáutica.

### Hace 75 años

## Galardón

**Tablada 29 abril 1927**

Con asistencia de SS.MM. los Reyes, a quienes acompañaba el Príncipe de Gales, se ha celebrado el acto de bendición del Junkers G-24 de Unión Aérea Española bautizado "Sevilla". Amadrinado por la hija del jefe del Gobierno Pilar Primo de Rivera; ésta, tras leer un discurso, rompió contra el trimotor una botella de jerez. A continuación los Reyes y su séquito visitaron el aparato, que pilotado por Jose Mª Ansaldo habría de inaugurar la línea Sevilla-Lisboa-Madrid.

Más tarde, en uno de los hangares tuvo lugar la entrega del trofeo Harmond, ofrecido por la Liga Internacional de Aviadores, al comandante Franco, así como sendas medallas a los capitanes Ruiz de Alda, Gallarza y Loriga, quedando depositadas las correspondientes a estos dos últimos, ya que no se hallaban presentes. El coronel Clifford ofreció asimismo a S.M. la Medalla de Honor de la Liga, grabada en oro macizo. La comitiva cursó a continuación una detenida visita a la base, probando en la cocina la comida que se estaba condimentado. Los actos finalizaron con un *lunch* en el pabellón de oficiales.

### Hace 70 años

## Tragedia

**Barajas 11 abril 1932**

Cuando con vistas a su exhibición acrobática en la fiesta de pasado mañana, se entrenaba esta tarde el teniente Gaspar Tellechea (31), un lamentable accidente le ha costado la vida a tan virtuoso como arrojado piloto. Efectuaba un "tonel" rasante y al chocar el plano de su Nieuport 52 con el suelo, se ha producido la catástrofe, que ha terminado con la explosión del avión.

### Hace 60 años

## Debut

**Tablada 5 abril 1942**

Pilotado por el entusiasta Fernando Flores Solís, ha tenido lugar el primer vuelo del prototipo de La Hispano, HS-42. El potente y atractivo aparato se destinará a la fase de enseñanza superior en las escuelas del Ejército del Aire.

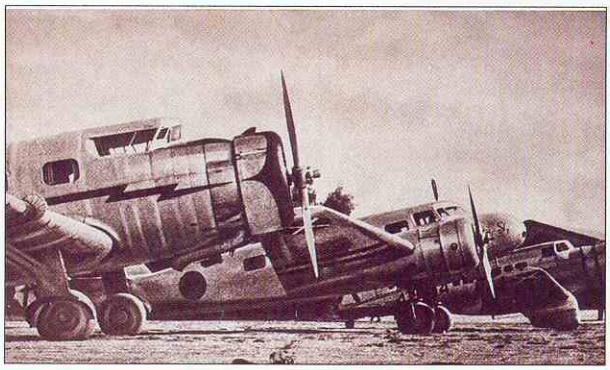
### Hace 65 años

## Botín

**El Ferrol 6 abril 1937**

Finalizada la descarga y clasificación del material aéreo, el pasado día 8, en heroica operación llevada a cabo por el crucero "Canarias", según fuentes de la Jefatura del Aire, su contenido es del mayor interés. Se trata de modernos aparatos norteamericanos, desglosados como sigue: un bimotor Lockheed "Electra", cuatro Vultee V1A, dos Northrop "Delta", un anfibio Fairchild 91 y un motor Wright Cyclone.

Por otro lado, respecto al grave accidente que días atrás sufrieron dos aviadores, al caer al fondo de una de las bodegas del "Mar Cantábrico" y que costó la vida al comandante Luis Sousa Peco, tenemos la satisfacción de informar que el capitán Lorenzo Pérez Pardo, aún dentro de la gravedad, se encuentra fuera de peligro.



### Hace 75 años

## Los elementos

**Melilla 13 abril 1927**

El fortísimo temporal que, alcanzando proporciones aterradores, con vientos de cerca de 200 km/h, azota la región, ha destruido en el aeródromo de Herraiz cuatro Breguet XIX y el hangar que protegía la escuadrilla DH-9. Tal ha sido su magnitud en la zona costera, que ha desaparecido la lengua de tierra que separa Mar Chica del mar abierto.

### Hace 65 años

## Apresamiento

**15 abril 1937**

En aguas del Golfo de Vizcaya, el crucero "Almirante Cervera" ha procedido a la captura del mercante panameño "Hordena" que, procedente del puerto polaco de Gdynia, pretendía alcanzar Santander. Transportaba en sus bodegas 22 aparatos de origen checoslovaco Aero A-101, con destino al Gobierno de Valencia. Ni que decir tiene que ese apreciable botín resultaría de suma utilidad a la Aviación Nacional.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

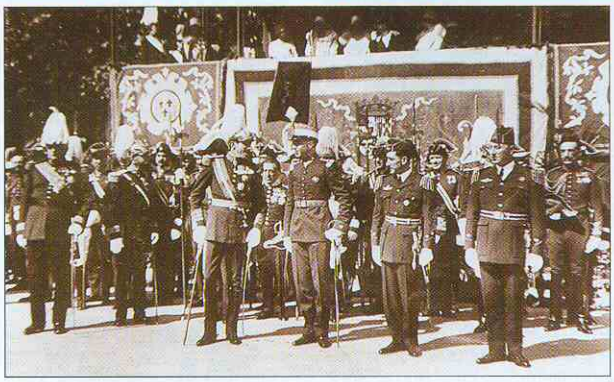
"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años

## Homenaje

**Madrid 28 mayo 1927**

Para exaltar el admirable raid a Filipinas, el diario ABC publica hoy un espléndido número extraordinario, reproducción de los álbumes entregados a los aviadores que coronaron tan importante gesta. Comenzando por la felicitación de SM el Rey, dedican admirativas líneas al hecho personajes tales como Azorín, Alvarez Quintero, Juan de la Cierva, conde de Romanones, Eugenio d'Ors, Marañón y un largo etcétera. Asimismo, las ilustraciones de Moreno Carbonero, Mariano Benlliure, Fresno, Penagos... por referirnos tan solo a las de índole aeronáutico, enriquecen en suma el conjunto. He aquí dos breves citas: "Ir" es la gran palabra -por el mar, por la tierra, por el aire; bogar, correr, volar, ¡España mía!-; "ir" es siempre lo grande. Manuel Machado. "Antes" se iban conquistando nombre y fama lentamente, pero hoy es muy diferente; hoy se consiguen "volando". Luis Gabaldón.



### Hace 75 años

## Laureadas

**Madrid 16 mayo 1927**

En solemne acto celebrado en el paseo de coches del Retiro, S.M. el Rey D. Alfonso XIII ha impuesto la Cruz Laureada de San Fernando a los aviadores capitán Senén Ordiales González y teniente Juan Antonio Ansaldo Vejarano. La más alta condecoración militar, premia sus heróicas acciones en los cielos de Marruecos, el 1 de octubre de 1925 y el 23 de marzo del año anterior, respectivamente.

### Hace 65 años

## Admiración

**Madrid 1 mayo 1937**

En homenaje a la Gloriosa Aviación Republicana, los obreros de Gráficas Reunidas U.H.P. han editado el atractivo cartel que nos honra publicar.

### Hace 60 años

## Prueba

**Tablada 28 mayo 1942**

Tras asistir a la última fase de las pruebas, que está llevando a cabo la comisión evaluadora del avión HS-42, el jefe del Estado Mayor del Aire, general González Gallarza, realizó esta mañana un vuelo en compa-

### Hace 50 años

## Acrobacía

**Cuatro Vientos 10 mayo 1952**

En honor de los delegados de los 23 países asistentes a la 45ª Conferencia General de la FAI, se ha celebrado el anunciado concurso de acrobacía.

La competición se ha dividido en dos partes; un concurso de acrobacía, para el que se habían fijado las maniobras que habrían de realizar los pilotos, y una exhibición libre. Volando todos Bücker "Jungmeister", han participado los capitanes Fernando Lens, Guillermo Palanca y Vicente Aldecoa, clasificándose en el mismo orden de salida y adjudicándose el primero y segundo, además de trofeo, sendos premios de 10.000 y 5.000 pesetas.

A continuación se celebró la prueba libre, en la que participaron Lens y el príncipe Cantacuzeno. De nuevo el capitán Lens, cuya exhibición causó una gratísima impresión, se proclamaba vencedor, siendo ovacionado por el numeroso público que desde las terrazas y alrededores del club presenció los vuelos.

En la fotografía: Huarte Mendicoa, capitán Lens, el presidente del RACE duque de Almodóvar del Río, y los capitanes Aldecoa y Palanca.

ñía de Fernando Flores Solís, quien, como se sabe, realizó el pasado 5 de abril el vuelo inaugural.

### Hace 50 años

## Medalla Aérea

**Madrid 8 mayo 1952**

En un sencillo pero emotivo acto, que ha tenido lugar en su despacho oficial, le ha sido impuesta al ministro del Aire, teniente general Eduardo González Gallarza la Medalla Aérea. Hizo el ofrecimiento el jefe de la 1ª Región Aérea, quien en un discurso pleno de sencillez y emoción

fraternal, dijo que ser hermano del homenajeado le impedía hacer un discurso de Juegos Florales, exaltando los méritos del ministro; pero sí quería hacer constar su satisfacción porque, al deseo del Caudillo de España de premiar los méritos del general Gallarza, se unía la adhesión de todo el Ejército del Aire. Tras prender en el pecho del ministro la preciada condecoración, este fue muy felicitado por los asistentes.

### Hace 50 años

## Desgracia

**Logroño 9 mayo 1952**

A las 7 de la mañana, cuando a fin de participar en unas maniobras, en el hangar del aeródromo de Agoncillo, se procedía a la carga de bombas en los Heinkel He-111 del 15 Regimiento, al introducir la última se activó su espoleta de relojería. Percatado de ello el sargento armero Ángel Martínez García (36), la cogió en brazos dispuesto a sacarla al exterior, con tan mala fortuna que, ya en la puerta, al resbalarse, cayó al suelo haciendo explosión.

Como es de suponer, la alarma que produjo tan trágico suceso, en el que perecieron el citado sargento, el soldado Ramón Oti Trueba (20) y resultaron heridos un cabo especialista y dos soldados, motivó el que se tocase a generala, y todo el aeródromo testigo del desastre, alabara la valentía de aquel armero, que inmolándose evitó una masacre de impredecibles consecuencias.

### Hace 50 años

## Al aire

**Getafe 13 mayo 1952**

Pilotado por Rodolfo Bay, ha tenido lugar el primer vuelo del CASA 202 "Halcón". Durante los diez minutos que duró la prueba demostró que las esperanzas que en él se habían puesto se han visto cumplidas plenamente. Se trata de un bimotor de transporte, capaz para 14/18 pasajeros y tres tripulantes. El

director de Proyectos de CASA, Pedro Huarte Mendicoa, quien como segundo piloto, junto al mecánico José Flors, ha tomado parte en este primer vuelo, manifestó que "el nuevo avión representa un paso más hacia delante, en esta política de prototipos, modestamente iniciada después de nuestra Guerra de Liberación, consolidada durante los años sucesivos, a pesar de las grandes dificultades encontradas, y que va entrando en los tiempos actuales en franca madurez.

### Hace 25 años

## Demostración

**Zaragoza 16 mayo 1977**

En el Polígono de Tiro de Las Bardenas y bajo la presidencia de SM el Rey Don Juan Carlos, se ha celebrado el ejercicio "Primavera 01/77". En la espectacular y más importante demostración realizada hasta hoy, con la intervención de todos sus Mandos, se ha evidenciado la potencia y capacidad operativa del Ejército del Aire.

Finalizado el ejercicio, en nuestra Base Aérea el Rey inauguró un monumento dedicado al "Sabre", visitando después la exposición, en la que cada tipo de avión participante en el Ejercicio mostraba las distintas variantes de armamento o carga (si se trataba de aviones de transporte) que es capaz de acarrear. La jornada ha finalizado con un bufet, en el que, en torno a Su Majestad, asistieron las autoridades y los cerca de 700 jefes, oficiales y suboficiales que habían hecho posible la referida demostración.

### Hace 80 años

## Asado criollo

**Tetuán 11 mayo 1922**

Los pilotos de las escuadrillas de Tetuán y Larache se reunieron hoy para comer en el campo unos borregos, condimentados a la usanza argentina por los aviadores de esta nacionalidad que prestan servicios en las referidas escuadrillas. En breve se incorporarán a las mismas los observadores y bombarderos que faltaban.

También tenemos noticias de que están a punto de llegar de Sevilla varios aparatos modernos para sustituir a los veteranos y, con ellos, un nuevo modelo de bombas incendiarias de 3 kg. de peso, similares a las empleadas en la Guerra Europea con excelente resultado.

### Hace 70 años

## Periplo

**Cabo Juby 12 mayo 1932**

Procedentes de Madrid, y con escalas en Tetuán-Casablanca y Agadir, han tomado tierra en este aeródromo los seis Breguet XIX del 31 Grupo de reconocimiento, con base en Getafe. El largo viaje lo han hecho sin novedad, siendo lo más duro, según sus pilotos, los últimos 300 kilómetros de desierto que hubieron de sobrevolar, que a quienes no conocían, impresionaron.

### Hace 70 años

## Congreso

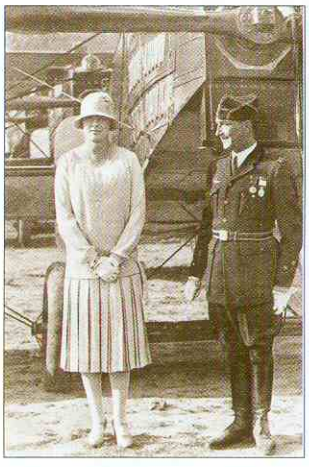
**Roma 22 mayo 1932**

Con la asistencia de casi medio centenar de pilotos, entre los que se encontraban los notables aviadores españoles Ruiz de Alda, Jiménez e Iglesias, con toda solemnidad se ha inaugurado en el Palacio Ruspoli el primer Congreso de Aviadores Transoceánicos. Es de resaltar la presencia del "Jesús del Gran Poder", único aparato de cuantos habían realizado vuelos entre Europa y América.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.



### Hace 75 años
## Fiesta

**Getafe 9 junio 1927**

Bajo la presidencia de SS.MM. los Reyes y miembros de la Familia Real, el presidente del Consejo y las más altas autoridades civiles y militares, se ha celebrado la Fiesta de la Construcción Aeronáutica Española. 120 aviones distribuidos en 14 escuadrillas formaban en la explanada. Tras su bendición y bautismo, amadrinados por las Infantas y distinguidas damas, ha tenido lugar una exhibición aérea por parte de sendas escuadrillas de combate y reconocimiento. Por un aparato de radiotelefonía colocado en la tribuna regia, se comunicaron varias órdenes a los jefes de las mismas, quienes inmediatamente pasaron a cumplimentarlas; tal fue el caso de la escuadrilla de reconocimiento, a la que se ordenó que bombardease el centro del campo. A poco, los cinco aparatos lanzaron sobre el aeródromo unos cohetes de señales, que simulando bombas, causaron verdadera emoción a los presentes.

Después, se realizaron vuelos individuales, a cargo de numerosos aviones que cruzaron el aeródromo en todas direcciones, ejecutando los más difíciles y arriesgados ejercicios de acrobacia; vuelos muy bajos que, en algunos momentos, se temió pudieran chocar con las edificaciones o los árboles de la carretera. Por fortuna, no hubo que lamentar el más mínimo accidente.

La inmensa muchedumbre que presenció emocionada el espectáculo no pudo resistirse, en varias ocasiones, al deseo de aplaudir las proezas que realizaron los pilotos.

La fiesta ha resultado un éxito del que pueden estar orgullosos sus organizadores y los jefes y oficiales que han intervenido en ella.

En la foto, la Infanta Beatriz, madrina de la 1ª Escuadrilla, junto a su jefe, el comandante Rafael Gómez Jordana.

### Hace 80 años
## Más aviones

**Cuatro Vientos 24 junio 1922**

Con gran brillantez se ha celebrado el acto de entrega de los aparatos Breguet XIV que, por suscripción popular, han sido regalados al Ejército por las provincias de Madrid y Canarias. Luego de su bendición, ceremonia en la que actuaron de madrinas la Infanta Cristina y Dª Ana Mª Aguilar, esposa del exministro Sr. Matos, se realizaron diversos vuelos y Canudas pilotando el "Madrid", sobrevoló la capital a fin de saludar a sus donantes.

Las Infantas, que era la primera vez que visitaban el aeródromo, se mostraron encantadas; sobre todo, por las "locuras" que con su maestría habitual ejecutó Lecea con su avión.

### Hace 50 años
## Primer vuelo

**Cuatro Vientos 20 junio 1952**

Ante la expectación de los técnicos de AISA y la sorpresa del numeroso público que había acudido a presenciar los vuelos de los veleros, a las 19,28 horas, pilotado por Javier Guibert ha efectuado su primer vuelo el Iberavia I-115. Durante 18 minutos el aparato efectuó diversas maniobras, conducentes a probar su comportamiento. Luego de una corta toma de tierra, realizó un segundo vuelo, en el que el experto piloto demostró no sólo su confianza en el nuevo avión, sino la excelencia del mismo. Tanto Guibert, como Juan Del

### Hace 80 años
## Desgracia

**Melilla 25 junio 1922**

Cuando, a modo de despedida al general Echagüe, que por vía marítima regresaba a la Península, evolucionaba a baja altura sobre la ciudad una escuadrilla de Martinsyde, ha querido la mala suerte que el extraordinario espectáculo se truncara en tragedia, al chocar en el aire dos aeroplanos, que han ido a estrellarse en el mismo casco urbano. Sus infortunados pilotos, los tenientes Carlos Morenés y Enrique Mateo Lafuente, dos grandes figuras de nuestra Aviación en Marruecos, han perecido en el acto.

Días después, (en la foto), el cortejo fúnebre con los restos de Morenés, vizconde de Alesson, hacía su entrada en el cementerio de Tarragona.

Campo, jefe de la Oficina de Proyectos de AISA, han sido muy felicitados.

## ¿Suerte?

**Sevilla 24 junio 1952**

Comunican de Castillblanco de los Arroyos, que en la finca Navalgrulla se estrelló esta mañana el "Rata" C.8-39 del 26 Grupo de Tablada. La nota chusca del percance la ha protagonizado su piloto, el teniente José Jesús Casas Salmerón, quien viéndose sorprendido por un incendio en vuelo, decidió abandonar el aparato, haciendo uso del paracaidas. Con tan mala fortuna, que a pesar de sus esfuerzos, el viento lo arrastró hasta los ardientes restos del avión, de los que felizmente consiguió escapar, no sin evitar producirse algunas leves quemaduras.

### Hace 45 años

## Debut

**París 2 junio 1957**

Por primera vez y con gran éxito, un avión español, el Hispano Aviación HA-200RI "Saeta", pilotado por el capitán Pedro Santa Cruz, ha participado en las exhibiciones de vuelo del XXII Salón de la Aeronáutica de París, que hoy ha finalizado en Le Bourget.

### Hace 45 años

## Colisión

**Palma 25 junio 1957**

Cuando dos "Sabres" del Ala de Caza nº 4, con base en Son San Juan, pilotados por los capitanes José Mª Lázaro Hoyo y Vicente Berná Mestanza, se enzarzaban en la práctica de combate sobre el Mediterráneo, entraron en colisión frente a Capdepera. Si bien desgraciadamente, el primero se estrelló en el mar, el capitán Berná, por fortuna, pudo accionar su asiento lanzable, cayendo en paracaidas en aguas del Mediterráneo, donde fue rescatado por un Grumman del SAR.

Se da la circunstancia de que ha sido el primer aviador español que salva su vida al utilizar tal mecanismo.

### Hace 25 años

## Primer vuelo

**Getafe 27 junio 1977**

Con la presencia de SM el Rey Don Juan Carlos, a quien acompañaban los ministros del Aire e Industria y Comercio, esta mañana, pilotado por el coronel Gabriel de la Cruz, ha realizado su primer vuelo el reactor de entrenamiento CASA C-101. En su primera salida, de 30 minutos de duración, el nuevo avión fue acompañado por dos "Saetas" desde los que se observaron sus evoluciones que, desde tierra, fueron seguidas con interés por el Rey valiéndose de unos prismáticos. Tan pronto aterrizó, Don Juan Carlos se acercó a felicitar al piloto, e interesarse por el desarrollo del vuelo, que según aquél había ido magníficamente.

### Hace 45 años

## Estandarte

**Manises 23 junio 1957**

Con la mayor solemnidad, se ha celebrado la ceremonia de entrega del estandarte que el Ayuntamiento de Valencia ha ofrecido al Ala de Caza nº 1. tras una misa de campaña, el arzobispo de Sión bendijo la enseña, que fue entregada por su madrina, la señorita Amelia Trenor Calatayud, al jefe de la unidad, coronel Miguel Guerrero.

A continuación, ante la expectación de millares de valencianos que habían acudido a la base, dio comienzo un festival aéreo, en el que, en la faceta acrobática intervinieron el comandante Aresti con su "Jungmeister" y teniente coronel Hevia con F-86; así como las patrullas de la Escuela de Matacán (T-6) y Ala de Caza nº 1 (F-86) al mando del comandante Linares y el capitán García López respectivamente. Además, una formación del 12 Escuadrón, mandada por el comandante Grandal efectuó diversos cambios y un simulacro de ataque a superficie. Por último, el capitán Herraiz con un F-86 pasó la "barrena del sonido".

Los paracaidistas de la Escuela de Alcantarilla han puesto el "broche final" a una inolvidable jornada.

### Hace 75 años

## Premio

**Melilla 4 junio 1927**

Instituido por el Ayuntamiento el premio "Plus Ultra", dotado de 1.000 pesetas, para conmemorar el glorioso vuelo, la Junta Municipal ha acordado concedérselo al suboficial de complemento de Ingenieros, al servicio de la Aviación, Buenaventura Pérez Porro. Según la propuesta hecha en su favor, se trata del aviador que ha hecho mayor número de vuelos y meses atrás, perdió en accidente su ojo derecho.

## Record

**Cuatro Vientos 9 junio 1927**

Con gran alborozo ha sido recibido el capitán Alejandro Gómez Spencer quien, aún pendiente de la comprobación de los datos del barógrafo, anunciaba haber alcanzado una altura de 7.820,50 metros. De esta forma, superando en 578 su propia marca, establecida hace cinco años, se ha proclamado recórdman nacional de altura.

## Luna de miel

**Melilla 11 junio 1927**

Con la asistencia de toda la buena sociedad melillense, se ha celebrado el enlace matrimonial del capitán Manuel Martínez Merino, con la señorita Matilde Pazos, hija del teniente coronel jefe del Batallón de Cazadores de África nº 16. Apadrinaron a los contrayentes el comandante Llorente, jefe de la Patrulla "Atlántida" y la madre del novio. A la tarde, tras el banquete que siguió a la ceremonia, los nuevos esposos partieron para Málaga a bordo del hidroavión "Cataluña", con el cual el novio, formando parte de la referida patrulla, realizó el vuelo a Guinea.

### Hace 50 años

## Afición

**Cuatro Vientos 20 junio 1952**

Con el fin de presenciar los entrenamientos del equipo español que participará en el próximo Campeonato Mundial de Vuelo a Vela, el ministro del Aire general González Gallarza, visitó esta mañana al campo del RACE. Tras departir con los pilotos, a bordo de un "Kranich", en compañía del teniente coronel José Llaca, ha realizado un vuelo de una hora de duración.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años
## Héroe
**Larache 4 julio 1927**

A fin de efectuar un servicio de protección a las fuerzas de tierra que, al mando del teniente coronel López Bravo, habían de ocupar Yebel Hessana, partió esta tarde del aeródromo de Sania Ramel el Breguet XIX pilotado por el capitán Gallego, al que se había incorporado como bombardero el jefe del Grupo capitán Matanza. En la necesidad de batir el macizo, donde numerosos grupos enemigos hacían fuerte resistencia al avance de las columnas, volaban a muy baja altura, cuando una descarga enemiga alcanzó al aparato, resultando Matanza gravísimamente herido. El piloto trató de suspender la misión y tomar tierra, a lo que se opuso su jefe, ordenándole que la continuase, pues aún quedaban bombas que arrojar y peines de ametralladora. Cumplida en su totalidad, cuando las avanzadillas de López Bravo coronaban la cumbre, Gallego regresó al aeródromo. El heroico capitán, símbolo del espíritu de los aviadores españoles en campaña, tenía aún entre sus manos, agarrotadas por la muerte, el disparador de la ametralladora.

*Nota de El Vigía:* Resuelto favorablemente el juicio contradictorio, al capitán Felipe Matanza Vázquez (40), último caído de la guerra de Marruecos, le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

### Hace 75 años
## Vuelo colectivo
**Monforte de Lemos 5 julio 1927**

Conforme estaba anunciado, ante un expectante gentío congregado en el campo de Reboredo, a las 7 de la tarde de ayer, procedente de León, llegaba la primera escuadrilla Havilland Hispano. A través de su jefe, el simpático y bizarro capitán Félix Bermúdez de Castro, pudimos saber que dicho vuelo colectivo, en el que se están utilizando terrenos no preparados, concluirá con unos ejercicios en Reinosa. Cuarenta minutos después, y precedida del Fokker que pilotaba el capitán Coig, aterrizaba la segunda escuadrilla, al mando del capitán Navarro. Mas tarde, retrasado por una pequeña avería que sufrió en el momento de su partida, tomaba tierra el capitán Bellod, esperándose mañana, al comandante Sáenz de Buruaga quien, por algún fallo, hubo de quedarse en León.

Nos complace manifestar que todos los aviadores hicieron grandes alabanzas al campo, asegurando que es el mayor de cuantos han visitado en este viaje, y que en España, pocos llegan a competir con él.

Previstos numerosos festejos en su honor, incluido un banquete popular, a las 11 se celebró un gran baile en el Casino, que concluyó casi a las 2 de la madrugada. Y, a decir verdad, los bravos aviadores quedaron prendados de nuestra mujería.

### Hace 75 años
## Vuelo de paz
**Tetuán 11 julio 1927**

Como rúbrica al banquete que, para solemnizar el fin de la campaña, reunió ayer noche a casi dos centenares de aviadores, hoy la Aviación, a pesar del fuerte viento reinante, ha realizado un brillante alarde. Setenta aparatos, todos los que actualmente prestan servicio en Marruecos, han sobrevolado las cábilas de Xauen, Gomara, Beni Aros y El Ajimas, regresando por Sumata a este aeródromo.

En la alocución que, con motivo del final de la campaña, el general Sanjurjo ha dirigido a las fuerzas a su mando, se refería a la heroica actuación de la Aviación en los siguientes términos: "Los aviadores, con una constancia y valor enormes, no han cesado un momento en su acción de apoyo a las tropas y quebranto del enemigo; aún en aquellos días de furioso temporal, en que rotos los lazos de comunicación con las columnas, fueron los primeros que, con riesgo inminente de sus vidas, volando en medio de la tempestad de nieve, llevaron al soldado el consuelo de verse atendidos con alimentos, medicamentos y municiones".

### Hace 75 años
## Auxilio
**Madrid 11 julio 1927**

Momentos de conmoción, se han vivido vivido esta mañana en la estación de Atocha, cuando de uno de los trenes que han hecho su entrada, en medio de cierto nerviosismo, eran evacuados en volandas dos aviadores heridos. Se trata del cadete de la Academia de Infantería Enrique Osset y del soldado de la misma Arma, piloto de tropa, Enrique Ibáñez. Según hemos podido saber, habiendo despegado de Cuatro Vientos, en las cercanías de Torrejón de Velasco, no lejos de la línea férrea, sufrieron un accidente. Percatado el maquinista de un ferrocarril que casualmente circulaba por allí, ha detenido el convoy y en unión de numerosos viajeros, luego de librarlos de las llamas, los ha embarcado para Madrid. Tras recibir en el botiquín de la estación los primeros auxilios, han pasado al hospital militar donde se les han apreciado diversas fracturas que los facultativos han calificado de graves.

### Hace 75 años
## Adhesión
**Melilla 14 julio 1927**

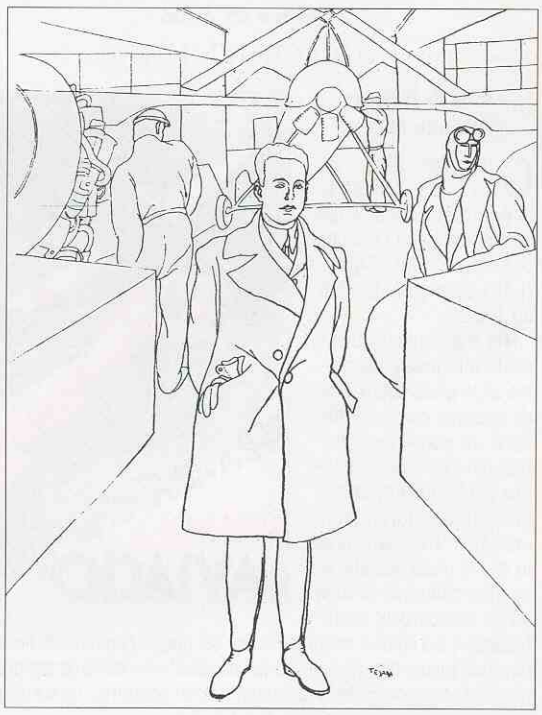
Entre los aviadores de la escuadrilla "Bristol", que manda el comandante Pío Fernández Mulero, ha surgido la idea de regalar a su jefe la Medalla de Sufrimientos por la Patria. Como ya es sabido, cuando el pasado 17 de junio, junto con el capitán Carlos Lloro en funciones de observador, hostilizaba al enemigo en las montañas de Yebel Alam, resultó herido en la cabeza. Ahora, el comandante se propone marchar a Madrid, para consultar a los especialistas, pues sigue sin recobrar la vista del ojo izquierdo.

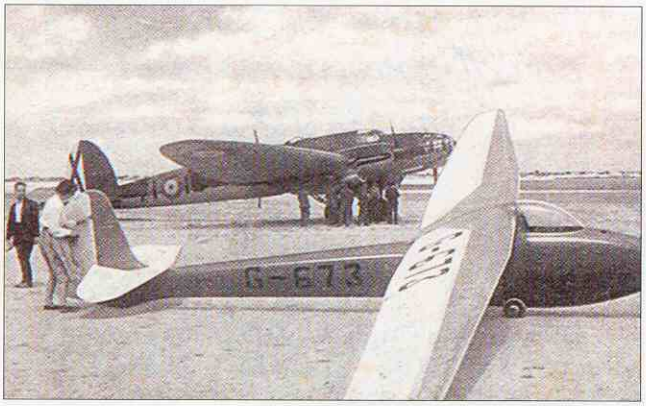
Hace 75años

## Desgracia

**Cuatro Vientos 18 julio 1927**

Aún resonaban en el aire, los ecos del apoteósico recibimiento, y los multitudinarios homenajes de que había sido objeto el comandante Loriga en su tierra natal, la localidad pontevedresa de Lalín, cuando el estupor y la consternación han invadido el ánimo de cuantos esta mañana se encontraban en el aeródromo. Habiendo observado aquel, la gran maniobrabilidad de la avioneta Albert pilotada por Louis Magnard, no pudiendo resistirse a la tentación, pidió a éste la oportunidad de volarla. Tras recibir las consabidas instrucciones, a poco de haber despegado espectacularmente, al iniciar un viraje a la izquierda el aparato cayó a tierra, sin que debido a la escasa altura el piloto pudiera enderezar su fatal trayectoria. Desde un principio, cuantos corrieron al lugar del suceso, tenían para sí, que aquella caída había sido mortal de necesidad. Medalla Militar en la campaña de Marruecos, probador del autogiro y quien, junto a Gallarza, completó el histórico vuelo Madrid-Manila, Joaquín Loriga Taboada (31) que hoy ha volado a la eternidad, era sin duda uno de nuestros más prestigiosos aviadores.





Hace 50 años

## Vuelo a vela

**Cuatro Vientos julio 1952**

Como ya es sabido, con la participación de 58 pilotos de 19 naciones, se ha celebrado en este aeródromo el Campeonato Mundial de Vuelo a Vela, proclamándose vencedores el británico Philip Wills (monoplazas) y nuestro compatriota Luis Vicente Juez (biplazas).

En la fotografía, que con el título "Imagen del pasado", publica *The Aeroplane*, vemos el Sky-34 del campeón, junto a un "Pedro" (He-111) que, al igual que el Junkers, y otros aviones que pudieron ver, tanto llamaron la atención a los participantes extranjeros.

Hace 50 años

## De película

**Madrid 18 julio 1952**

Cuando esta mañana, el teniente del 13 Grupo de Fuerzas Aéreas (Albacete), Álvaro Martínez Munáiz, a bordo de una Bücker Bü-131 sobrevolaba la capital, una avería paró su motor. Ante la imposibilidad de alcanzar Getafe, a donde se dirigía, vióse obligado a aterrizar en la prolongación de la calle general Mola, a la altura de los Caídos de la División Azul; justamente, frente de los estudios cinematográficos de Sevilla Films. Por fortuna, ni el piloto ni los viandantes, que asombrados presenciaron la maniobra, ni el aparato, sufrieron daño alguno.

Hace 50 años

## Festival

**Santiago 25 julio 1952**

Organizado por el Aero Club local, y ante más de 5.000 espectadores que se han desplazado al aeródromo de Labacoya, se ha celebrado el anunciado festival aéreo. Los divos de la acrobacía, capitanes Palanca, Aldecoa, Domínguez Aguado y Elía, pilotando Bücker "Jungmeister" han provocado con sus exhibiciones el entusiasmo y el aplauso de los asistentes.

Hace 50 años

## Campeones

**Cuatro Vientos 20 abril 1952**

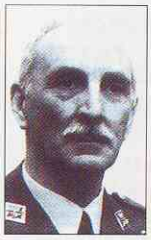
Rodolfo Bay con Manuel Pérez de León y Javier Allende "La mula", a bordo de un bimotor Airspeed "Oxford" se han proclamado vencedores en la Vuelta Aérea a España organizada por el RACE.

Hace 25 años

## Reorganización

**Madrid 23 julio 1977**

Continuando con la profunda reorganización de las Fuerzas



Armadas, y unificación de la Política de Defensa Nacional, tras el Real Decreto del pasado día 4, por el que se creaba el Ministerio de Defensa; hoy, el BOE publica los nombramientos de los tenientes generales Felipe Galarza Sánchez e Ignacio Alfaro Arregui, como presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, y jefe del Estado Mayor del Aire respectivamente.

Hace 65 años

## Derribado

**Ávila 12 julio 1937**

En el combate librado hoy entre Fiat y Ratas y Chatos en el cielo de Villanueva de la Cañada, ha caído el capitán Narciso Bermúdez de Castro (29). Miembro de aquel embrión de la caza que fue la "Patrulla Azul", en cuyo emblema figura representado por la avutarda, se ha constituido en el primer caído del 2-G-3 o Grupo Morato. Bien en los Nieuport, como en los Fiat, contaba con 232 servicios de guerra y había participado en 15 combates, en los que obtuvo cuatro victorias.

*Nota de El Vigía:* Bermúdez de Castro, a quien, a título póstumo se le concedería la Medalla Militar y el ascenso a comandante por méritos de guerra, aparece en la foto ante un Aero A-101 checoslovaco, que en realidad nunca llegó a volarlo.

## Hace 60 años
# Colisión fatal

**Orel (Rusia) 7 agosto 1942**

Para proteger a un FW-187 en el sector de Mzensk, misión que iba a ser aprovechada para la filmación de una película de propaganda, en sendos Me-109 de la 2ª Escuadrilla Azul, despegaron el teniente Robles y el alférez Navarro. Ya cerca del frente, el teniente, luego de dar una pasada al estilizado bimotor, al virar a la derecha para ganar altura y darle protección, sintió un fuerte golpe; dándose cuenta de que había chocado con su pareja, a la que vio, a unos 150 metros por debajo suyo, como en picado, con la cubierta de la cabina desprendida, se estrellaba y explotaba contra el suelo.

*Nota de El Vigía:* Antonio Navarro Pérez, el popular "Maestro Tornillo", procedía de la Escuela de la Aeronáutica Naval, donde había ingresado como aprendiz en 1927. Cabo mecánico en 1931, siete años después -en plena guerra- figuraba como alférez mecánico-motorista en los hidros Dornier Wal de la Aviación Nacional. Siempre en destinos de vuelo, dominaba el pilotaje, tan es así que sin instrucción alguna llegó a volar solo. Puesto en antecedentes el jefe del Estado Mayor, accedió a que se le agregase a un curso de pilotos y tras la transformación en Jerez, efectuó el curso de caza en 1940.

Apasionado aviador, antes de su partida para Rusia, había asegurado a un compañero que regresaría con la Cruz de Hierro o... de madera. Lamentablemente, conseguiría esta última; sin embargo, a título póstumo le fue concedida la Medalla Militar.

## Hace 65 años
# Halcón nocturno

**Alcalá de Henares 26 julio 1937**

Con gran alborozo ha sido recibido el piloto soviético Mijail Yakushin, quien la noche pasada, con su "Chato" (I-15) consiguió derribar un Ju-52.

Ha sido emocionante -declaró el joven aviador- me situé en su cola y desde bastante cerca, lo disparé sin parar; inmediatamente caía ardiendo sobre Valdemorillo, donde produjo una formidable explosión. Tras comprobar in situ la presa abatida, se ha informado que se trata de un bombardero perteneciente a la Legión Condor germana, del que se han retirado los cuerpos de cinco tripulantes. ¡Satisfecho puede estar! este camarda del grupo que manda Kuznetsov; puesto que, cual halcón nocturno, ha conseguido la primera victoria aérea nocturna de la historia.

## Hace 50 años
# Viaje

**San Javier 3 julio 1952**

Tras un accidentado pero interesante viaje de estudios a Italia, a bordo de un Junkers 52 ha regresado a la Academia la última tanda de alféreces alumnos de cuarto (IV promoción) que junto a la totalidad del curso, partió en el Ju-290 de esta base el pasado día 27. Luego de los saltos a Palma de Mallorca y Roma, donde fueron recibidos por SS el Papa Pío XII, el día 30 volaron a Lecce, para visitar la Escuela de Vuelo allí ubicada. Ya de regreso, al aterrizar en Amendola, la avería en una de las ruedas del tren de aterrizaje motivó que el cuatrimotor hubiera de quedarse allí. Los alumnos, encantados, hubieron de regresar en los hidros Do-24 de Pollensa que se desplazaron a Pratica di Mare para recogerlos.

## Hace 30 años
# Debut

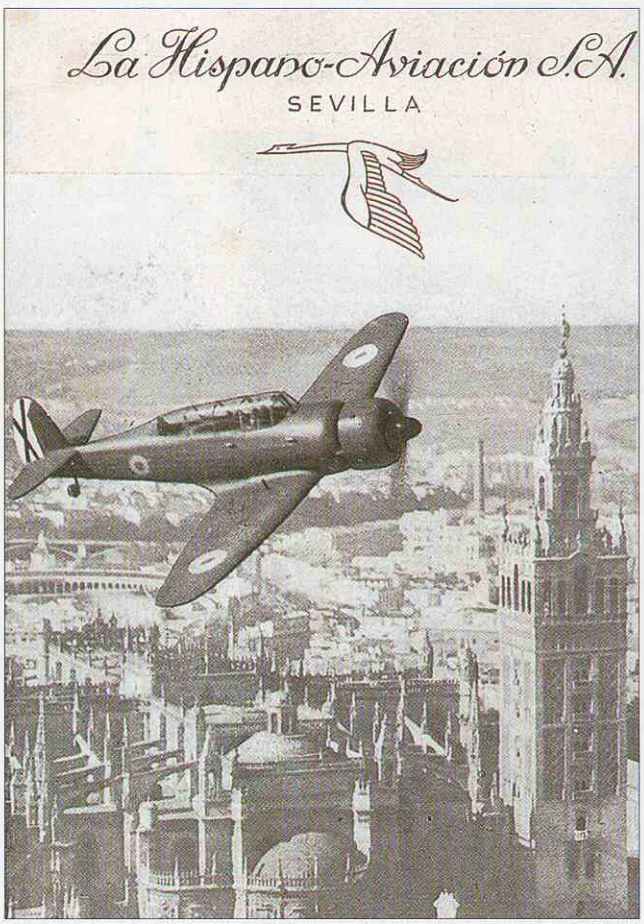
**Torrejón 14 julio 1972**

Por primera vez en España, sobre el mar de Alborán, dos cazas C.12 "Phantom" y un cisterna TK.1, todos del Ala 12 de esta base, han realizado prácticas de reabastecimiento con enganches "secos" y "húmedos".

## Hace 75 años
# Excursión

**La Coruña 6 julio 1927**

A las cuatro de la tarde, y ante la expectación del vecindario, sobrevolaban la ciudad los aparatos B-39 y D-43, que poco después aterrizaban magníficamente en la playa de Santa Cristina. Vienen pilotados por el comandante Mas de Gaminde, los capitanes Rambaud y Méndez y el mecánico Perea; quienes, a preguntas de los informadores, declararon que procedían de León de donde habían partido a la 1:45 horas y que dentro de tres días marcharán hacia Santander. No es necesario decir la curiosidad que tal visita ha despertado entre los vecinos de La Coruña.




Revista de Aeronáutica julio 1952.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Málaga 9 septiembre 1902**

En el seno de una conocida familia malagueña, ha nacido Fernando Rein Loring.

*Nota de El Vigía:* En posesión del título de piloto civil, a los 22 años ingresaba como soldado voluntario en el Cuerpo de Ingenieros, desde donde ya sargento, solicitó pasar a Aviación. Como ametrallador bombardero en los Br-XIV de Tetuán intervino en numerosos servicios, en uno de los cuales resultó herido. Citado para un curso de pilotos, en la Escuela de Alcalá y Cuatro Vientos obtuvo las codiciadas hélices para agregar a su emblema. Ascendido a brigada de complemento por méritos de guerra, en 1927 se licenciaba, para fundar la compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, recorriendo España entera para la confección del mapa escala 1:50.000.

En 1932, sin ayuda particular ni oficial alguna, a bordo de una avioneta Loring E-II (Kinner 100 cv) protagonizó un más que meritorio raid a Filipinas, que repetiría al año siguiente en una diminuta Comper *Swift* (Pobjoy 75 cv) y como el anterior, tras no pocas dificultades meteorológicas e incidentes de todo tipo, esta vez en 12 etapas alcanzó Manila.

Piloto de transporte en CLASSA, más tarde pasaría a la LAPE, donde el 13 de diciembre de 1935 a bordo de un DC-2 batía el récord en la línea Madrid-París, en el sentido inverso, estableciéndolo en 3 horas diez minutos, a una media de 348 km/h.

El Alzamiento militar de 1936 lo sorprendió en Madrid, desde donde, tan pronto tuvo ocasión, se fugó a Pamplona con un bimotor Airspeed *Envoy*.

Piloto en la Escuadrilla de Transporte de Salamanca, en septiembre de 1937 pasó al Grupo de bombardeo 4-G-28. En el servicio del 18 de julio de 1938, alcanzado su Savoia 79 (28-40) por la DCA, con el avión ardiendo, vióse obligado a realizar un aterrizaje forzoso en Masías Blancas, sector de Viver (Castellón), debiendo caminar sus ilesos tripulantes 12 kilómetros para ponerse a salvo. Terminada la guerra con 72 servicios y el empleo de teniente de complemento, fue destinado a la sección de Aviación Civil del Ministerio del Aire, antes de incorporarse a Iberia en 1940 donde dos años más tarde era nombrado jefe de pilotos y recibía, al sobrepasar el millón de kilómetros en servicios civiles, el primer distintivo al Mérito de Tráfico Aéreo.

Competitísimo piloto, en 1947 alcanzaba las 10.000 horas de vuelo, y en reconociéndosele su brillante carrera, al año siguiente era distinguido con la Medalla Aérea.

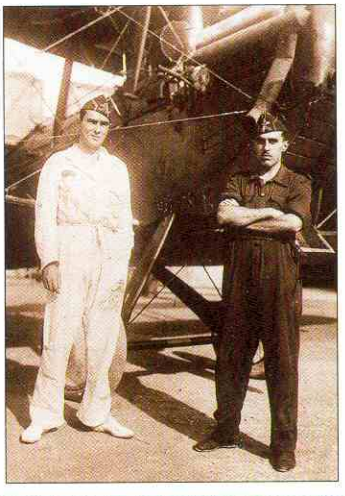
Volando en Iberia hasta 1971, totalizó más de 25.000 horas, falleciendo en Málaga el 24 de junio de 1978.

### Hace 75 años

## Prácticas

**Melilla 11 septiembre 1927**

Tras haber totalizado 72 horas de vuelo, han tomado tierra en Tauima los tenientes Pedro Tauler y Carlos de Haya quienes, ante su asombro, eran cariñosamente recibidos por numerosos jefes y oficiales que, reunidos en fraternal banquete, homenajeaban al teniente coronel Camacho, por su reciente ascenso por méritos de guerra. Como ya es sabido, habían partido el pasado día 9, a bordo de un Havilland "Napier", dispuestos a completar la vuelta aérea a la Península. Contrariados los excursionistas, por la inoportuna avería que, en el tramo Getafe-Sevilla, les impidió cubrir el itinerario en las 48 horas previstas, no ocultaban sin embargo su satisfacción, al haber realizado en las etapas nocturnas, con ayuda del radiogoniómetro, recaladas exactas en los puntos previamente fijados; mérito que no se escapa a los expertos.

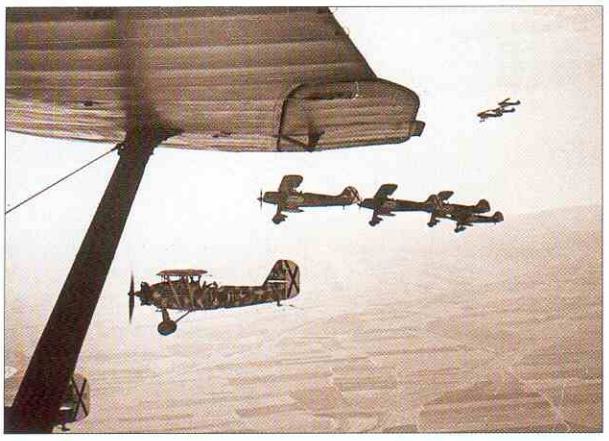


### Hace 75 años

## Recompensa

**Melilla 12 septiembre 1927**

En el curso de una brillante fiesta militar, celebrada en el campo de la Sociedad Hípica, el general Castro Girona, quien dirigió una vibrante a locución enalteciendo las hazañas de quienes iban a ser condecorados, ha impuesto entre otras, la Medalla Militar al teniente coronel de Intendencia, al servicio de Aviación, Antonio Camacho Benítez. El desfile de las tropas de todos los Cuerpos de la guarnición y numerosos aviones, ha puesto el broche de oro a tan emotivo como patriótico acto.



### Hace 65 años

## Protección

**Zaragoza septiembre 1937**

Las "Pavas" (He-46) que tan valientemente han actuado durante la batalla de Belchite, vuelan rumbo hacia su objetivo, protegidas por los airosos Heinkel 51.

### Hace 65 años

## Derribo

**Zaragoza 15 septiembre 1937**

Una honda tristeza ha embargado al personal de los grupos de "Junkers", al tenerse la noticia de la pérdida, la pasada noche, del Ju-52 (22-61) que partió de Sanjurjo, con la misión de bombardear el aeródromo de Sariñena (Huesca). Derribado al parecer por la caza nocturna, según se nos ha informado, su tripulación la componían el capitán Carlos Mª Muntadas, duque de los Castillejos, el teniente Uselod Marchenco, el alférez provisional Abelardo Carazo, el sargento mecánico Federico Romero y los cabos radio y ametrallador Angel Aparicio y José Ramón Blasco Lavín, quienes, se teme, hayan perecido.

*Nota de El Vigía:* Si bien Marchenco, Carazo y Blasco consiguieron lanzarse en paracaídas, el primero fue hecho prisionero y fusilado, el segundo se estrelló contra el suelo, salvándose milagrosamente Blasco, quien protagonizando una odisea, pudo regresar a su base.

### Hace 40 años

## Viaje

**Barajas 30 septiembre 1962**

Procedente de Nueva York, ha regresado la comisión del Ejército del Aire que, presidida por el teniente general Fernández Longoria, ha visitado diversas instalaciones y bases de la USAF. Espléndidamente agasajados, los aviadores españoles entre los que se encontraban el general Salas, el coronel Murcia, el teniente coronel Lacalle Orellana y el comandante Roa Lineros, tuvieron la oportunidad de probar en vuelo distintos reactores, como el T-38 Talon que nos muestra la fotografía.

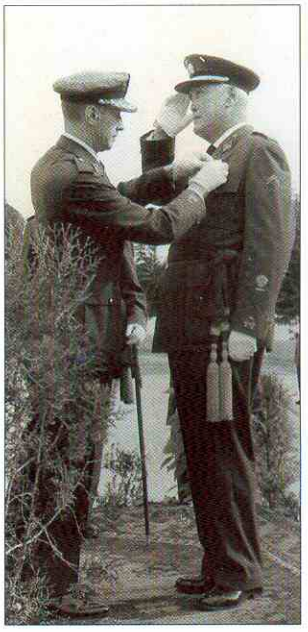
En la foto, el capitán Muntadas (derecha) aparece junto a su primo José Vicente, quien como alférez tripulante en tantas ocasiones le acompañó.

### Hace 40 años

## Condecoración

**Sevilla 27 septiembre 1962**

En acto celebrado en la Plaza de Armas de la base aérea de Tablada, el ministro del Aire teniente general Lacalle ha impuesto la Medalla Aérea al general de División Luis Pardo Prieto. La



máxima autoridad aeronáutica, expresó la satisfacción que sentía de ser él personalmente quien realizara la imposición, ya que concedida por su Excelencia el Generalísimo, a propuesta unánime del Consejo Superior Aeronáutico, venía a premiar los méritos contraídos por el general en su servicio a la Patria. Las autoridades civiles y militares, que asistieron al acto, entre las que se encontraban numerosos compañeros, felicitaron efusivamente al general Pardo, por tan valiosa como merecida condecoración.

### Hace 75 años

## Visita

**Logroño 20 septiembre 1927**

Frescas en el recuerdo las gráciles evoluciones de los 12 aparatos que, al mando del comandante Eduardo González Gallarza, maravillaron ayer a la población entera; hoy una nueva escuadrilla, que también ha llegado a Recajo, ha vuelto a despertar la admiración de los logroñeses. Muchas han sido las personas que se han dirigido al aeródromo; donde, junto a la espectacular hilera de aeroplanos, han tenido ocasión de admirar el histórico Breguet XIX "Legazpi", en el que, el bizarro capitán Gallarza cosechó en Manila laureles para la Aviación Española.

Entre los numerosos actos en honor de los aviadores, destaca el gran baile, que se celebrará en el Círculo Logroñés.

### Hace 75 años

## Ejercicio

**Vitoria 26 septiembre 1927**

Los cinco aparatos que, llegados de Recajo al mando del comandante Ortiz, evolucionaron sobre la comitiva que recibió días atrás al presidente del Consejo, general Primo de Rivera, con motivo de la inauguración del ferrocarril Estella-Vitoria, han participado hoy en un singular ejercicio. Se trataba de un simulacro de ataque a la ciudad, llevado a cabo por 7 aviones de Recajo, que debería repeler la citada escuadrilla del comandante Ortiz. Ante el asombro y curiosidad de los vitorianos, los doce aparatos surcaron el cielo durante toda la mañana y según hemos podido saber, los "defensores" hubieron de elevarse a más de 4.000 metros para ocultarse en las nubes y sorprender a los atacantes.

# 50 Aniversario de la FAP

**"Canario" Azaola**
*Fotografías del Autor*

Aunque la Ley de creación de la Aviación Militar en Portugal data de 1912, no fue hasta el 1º de julio de 1952, cuando, como rama independiente de las Fuerzas Armadas, se constituyó la Fuerza Aérea Portuguesa (FAP), integrándose en ella el material de vuelo, instalaciones y personal de las aviaciones Militar y Naval, que ya contaban con una fecunda historia.

Fiel la FAP a la tradición de la nación hermana de conmemorar periódicamente las efemérides importantes, con mayor o menor tronío, celebra anualmente el aniversario de su creación. Si hace cuatro años la conmemoración del 46 cumpleaños se plasmó en un espléndido festival en la base de Ovar, del que nos hicimos eco en estas páginas, la conmemoración de las Bodas de Oro, ya intuimos que sería un "echar la casa por la ventana". Y así ha sido.

Bajo la leyenda *Sobre a terra e sobre o mar*, tomada de la letra del himno nacional; un amplio programa, iniciado el pasado 30 de junio, culminaba ocho días después con la clausura de la espectacular exposición de actividades de la Fuerza Aérea, montada con verdadero gusto en el Parque de las Naciones de Lisboa y la celebración en la base de Beja, de un muy completo festival aéreo.

Si ya en 1987 y 1996, Portugal fue anfitriona del NATO Tiger Meet, este año, en su 37ª edición y para mayor realce del cincuentenario de la FAP,

*La colosal estampa del B-1 dominaba el conjunto.*

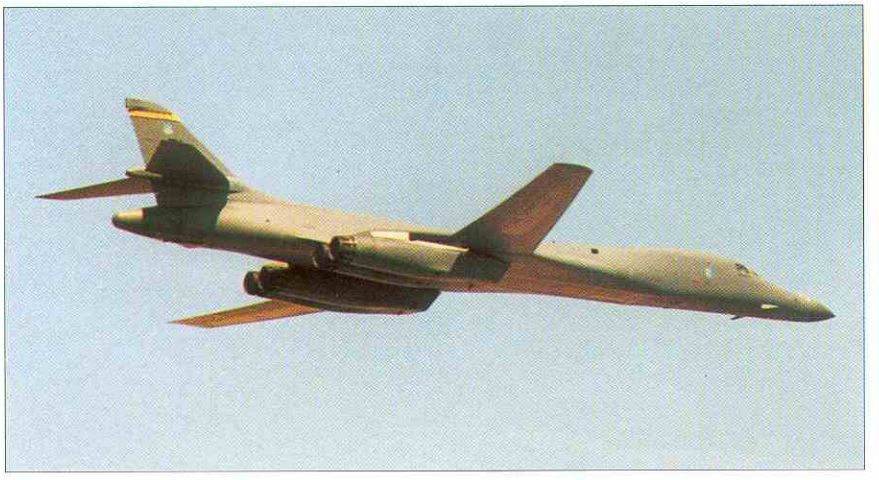
los Tigres han vuelto de nuevo a ser huéspedes de los jaguares de la Escuadra 301. Su presencia en suelo portugués, ha permitido asimismo la realización de un ejercicio "Daring Eagle", en el que supuestamente dividido en dos el país (*Falcolandia* y *Tigerlandia*) participaron tanto los aviones extranjeros como la práctica totalidad de las unidades de la FAP.

## LA BASE AÉREA Nº 11

A bordo de un T-19B del Ala 35, que servía de apoyo a la Patrulla "Aguila", llegamos a la base de Beja, situada en el Bajo Alentejo, a 145 km al SE de Lisboa y a escasa distancia de la ciudad que le da su nombre.

Creada en 1964, fruto de los acuerdos bilaterales entre el Estado portugués y la República Federal alemana, allí se estacionó un Grupo de F-104 "Starfighter" y con posterioridad, una Escuadra de Alpha Jet de la Luftwaffe. Su utilización por la FAP se inició en 1987, cuando se trasladó allí la Escuadra 103 de Monte Real, que con sus T-33 pri-

*El E-3A (AWACS) atraía a los visitantes por su agradable temperatura.*



*Pasada del B-2.*

mero y T-38 Talón después, continuó la formación de pilotos de reactores. pero la verdadera potenciación tuvo lugar en 1993, ya que al no renovarse los acuerdos luso-alemanes y pasar instalaciones e infraestructuras al Estado portugués, coincidiendo con la sustitución de los "Talon" por los Alpha Jet, se establecían allí los "Epsilon" de la Escuadra 101 de Sintra, los Alpha Jet de apoyo aéreo ofensivo de la 301 Escuadra de Montijo y los helicópteros Alouette III procedentes de Tancos. Recuerdos del pasado son los monumentos al F-104, T-33 y T-38 que pudimos admirar a la entrada de la base.

Estos días, impregnada Beja del más puro espíritu tigre, con 50 aviones pertenecientes a 20 escuadrones y casi medio millar de personas -pilotos y personal técnico- de 11 naciones, con alusiones, como los aviones, en sus "monos" y cascos a la reunión, imprimieron un ambiente realmente extraordinario; por si fuera poco, para estar en onda, el grito

*Desde primera hora, spotters y aficionados hacen cola para retratar desde la escalera, en este caso, al F-16 turco.*

*Los jefes de Estado Mayor del Aire portugués y español felicitan a la PAPEA.*

de ¿tiger, tiger, tiger? seguido de un rugido, sustituyó por los más fanáticos, al buenos días, o adiós. Perfecto el servicio de catering, donde unánimemente se elogió la comida portuguesa y detalles tan nimios, como las bolsitas de azúcar para café, con una colección de los aviones que han lucido la Cruz de Cristo, recordaban el cincuentenario de la FAP.

## EN LA GUARIDA DE LOS JAGUARES

Sorprendente e interesantísima fue, sin duda, la visita a la 301 Escuadra, la guarida de los jaguares. Para entrar en ambiente, ante su puerta nos encontramos un delicioso Volkswagen "escarabajo", caracterizado de enfurecido tigre y la Suzuki del capitán Carlos Morgadiño, también espléndidamente decorada para la ocasión. Apiñados en su interior, pudimos admirar infinidad de recuerdos de su historia, que se inició en 1978, como heredera de la tradición de las Escuadras equipadas con Fiat G-91; entre ellos, no pocos de la guerra en los territorios de ultramar, donde éstos totalizaron más de 13.000 salidas, siendo abatidos por misiles SAM cinco aviones, con un piloto muerto y los restan-

*El JEMA y su esposa y el CEMFA se retrataba con las "Aguilas".*

*El T-6 del Museo do Ar, lucía impecable la pintura del cincuentenario.*

tes recuperados en el área de combate.

A través de evocadores objetos y fotografías, vimos la relación de los jaguares con el Tiger Meet, iniciada en 1976, cuando el contacto con unidades alemanas e italianas, en distintos ejercicios conjuntos, creó fuertes lazos, tanto profesionales como de amistad, especialmente con "los Foxes" del 431 Staffel de la Luftwaffe. Bajo el padrinazgo de éstos, fueron invitados al NTM-78, celebrado en la base belga de Kleine Brogel, a donde acudieron con cuatro Fiat G-91, que contrastaban con muchos aviones de última generación que se habían dado cita allí. Esta notable diferencia fue suplida con creces por la acometividad, entusiasmo y simpatía de sus pilotos, quienes no sólo consiguieron el primer puesto en la competición de bombardeo y el tercero en la prueba de navegación a baja cota, sino su aceptación como miembros de pleno derecho del Club Tigre, al que asistirían regularmente, adjudicándose el premio Silver Tiger en dos ocasiones, Cameri 1980 y Kleine Brogel 1985. En las paredes del escuadrón encontramos imágenes de aquellos Fiat perfectamente caracterizados de Tigres, como aquel que, con la lengua fuera, para soportar la gran luminosidad de la plataforma de la Base Aérea de Los Llanos (NTM-92) se calaba unas colosales Ray-Ban.

La Escuadra 301 como tal nació en 1993 al sustituir los Alpha Jet a los ya caducos G-91. Tres años después, en el 44º aniversario de la FAP, era anfitriona del NTM-96.

Sin duda los preciados "souvenirs" de todos estos acontecimientos, hubieran merecido una admiración más reposada, pero lamentablemente no hubo tiempo para ello; había que pasar revista y fotografiar, antes de que se vieran invadidas por los visitantes, las líneas de aviones que constituían la exposición estática. Dejamos pues a los jaguares, que al mando del mayor José Góis, con 15 aviones y 11 pilotos que individualmente totalizan cerca de 200 horas/año, fieles a su lema tomado de Os Lusiadas: *De nada a forte gente se temía*, desempeñan su misión con el mismo arrojo que sus predecesores.

Por aquello de que "una imagen vale más que mil palabras", de los 41 aviones que se presentaban en la exhibición

*Tornado ECR Luftwaffe Esc AG-321 (Lechfeld).*

*F-16 F.A. turca. 192 Filo (Balikesir).*

*Tornado AD*
*155 Gr "Pa*

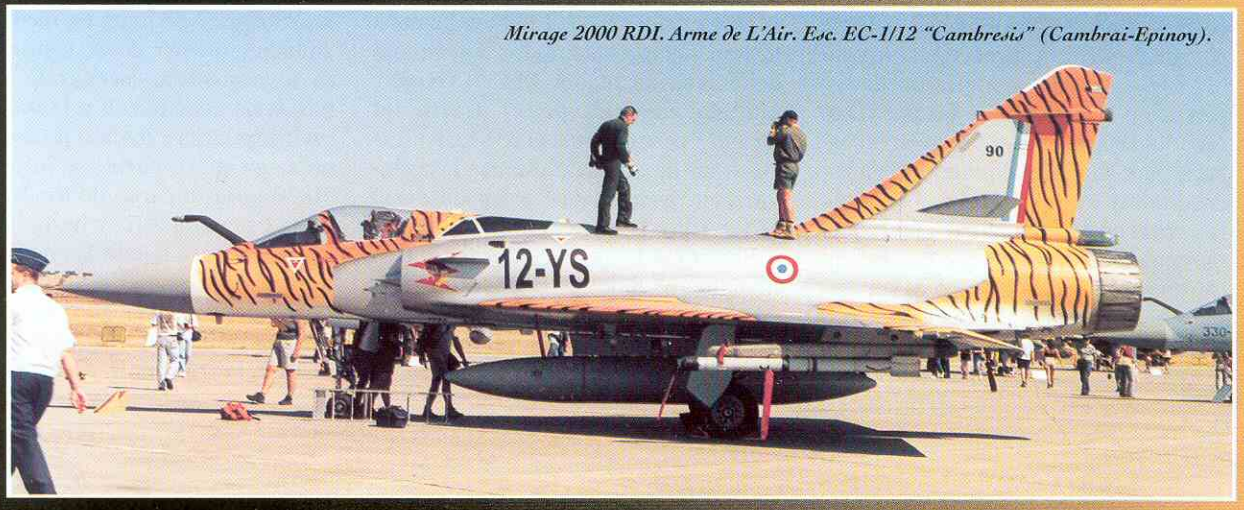
*Detalle "nose art" en el Tornado 321. Luftwaffe Esc. AG-321 (Leebfeld).*

*Tornado PA.200. Aeronáutica Militar italiana. 155 Gr. (Piacenza-San Damiano).*

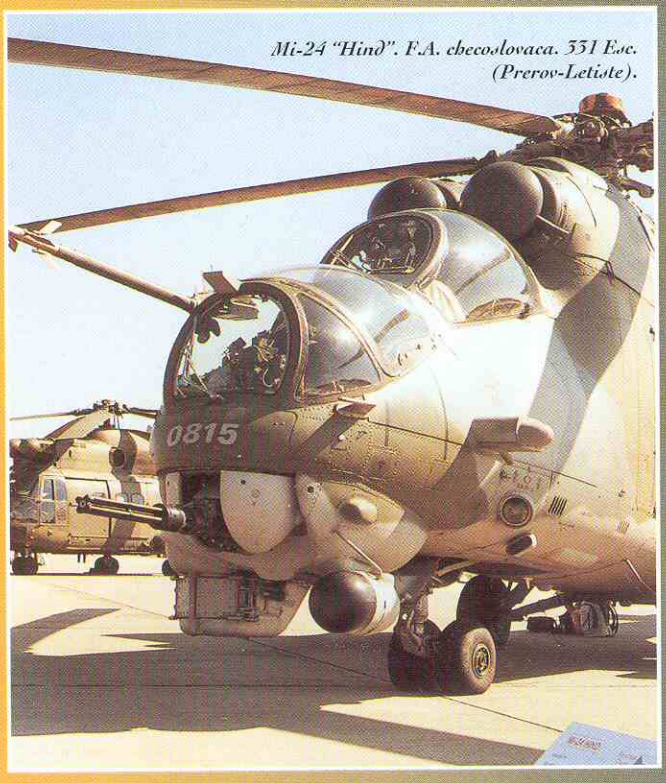
*F-16 F.A. belga. 31 Esc. (Kleine Brogel).*

*Aeronáutica Militar italiana. "Garras Negras" (Ghedi).*

*F-16. F.A. checoslovaca. 313 Esc. (Twenthe).*




*Mirage 2000 RDI. Arme de L'Air. Esc. EC-1/12 "Cambresis" (Cambrai-Epinoy).*




*Mi-24 "Hind". F.A. checoslovaca. 331 Esc. (Prerov-Letiste).*

*Alpha Jet. F.A. portuguesa. 310 Esc. (Beja).*

*Tornado 321. Luftwaffe Esc. AG-321 (Lechfeld).*

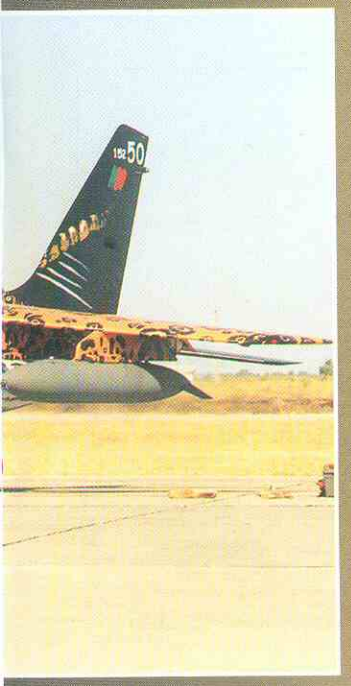
*Volkswagen de la Escuadra 301*

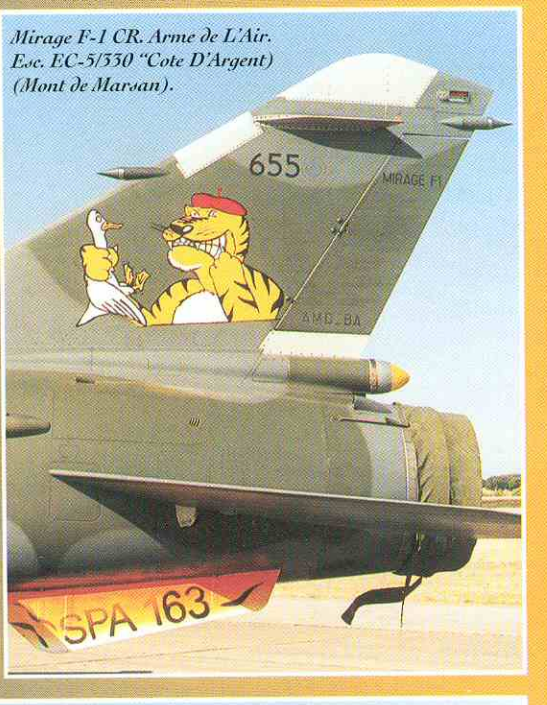
estática, presidida -por su tamaño- por el colosal B-1, remitiré al lector a las fotos que tomé, haciendo mención tan sólo a aquel Mirage 2.000 del Escuadrón EC-1/12 "Cambresis" sobre cuya superficie atigrada, curiosamente se había pintado la perfecta silueta de un Mystére IV, en recuerdo al primer reactor supersónico europeo, cuyo primer vuelo tuvo lugar hace ahora 50 años. Al espectacular Alpha Jet portugués de la Escuadra 301, cuyo acabado, abordando la cabina posterior simulaba un monoplaza; tan bien logrado que incluso entre aficionados cultos, hubo quien aseguró que se trataba de una nueva versión. También merece ser citado aquel Tornado del AG 321 (Lechfeld) de la Luftwaffe, cuya chapa rota a jirones mostraba su auténtica piel de tigre, o... su pareja, que si en el morro ostentaba una tigresa al más puro estilo "nose art", en la deriva mostraba la inquietante cabeza de la fiera. También llamaba la atención el amenazador aspecto del helicóptero de ataque Mil-24 "Hind", también conocido por el "Carro del Diablo", perteneciente al 331 LtBvt (escuadrón) de la Fuerza Aérea checoslovaca, que precisamente se adjudicaría el Silver Tiger Trhophy de esta edición.

Sentimos la ausencia de los tigres manchegos del 142 Escuadrón (Ala 14) miembros, como se sabe, del Club Tigre; quienes se encontraban en Alaska participando en un ejercicio.

## CRONICA DE UN FESTIVAL

Atendiendo a la llamada que se venía haciendo en los medios de comunicación y llamativos carteles en comercios, el 7 de julio, en medio de un ambiente festivo, desde la primera hora de la mañana, decenas de miles de personas accedieron a la base, para vivir una larga e intensa jornada. Ésta, en su primera parte, se inició a las 10,30 horas a cargo de los Alpha Jet de la Escuadra 301, y hasta las 12,25 se fueron sucediendo las distintas exhibiciones, como el espectacular despegue del Rockwell B-1; lanzamiento de paracaidistas portugueses desde un C-212; lanzamiento de carga a baja






*Mirage F-1 CR. Arme de L'Air. Esc. EC-5/330 "Cote D'Argent) (Mont de Marsan).*

*Mirage 2000 S. Arme de L'Air. Esc. EC-5/330 (Mont de Marsan).*

altitud desde un C-130 y transporte de carga suspendida de un "Puma".

Se realizó luego un espectacular simulacro de SAR de combate, con la intervención de un Alouette III, como protector del Puma que llevó a cabo la evacuación, a la que siguió un aterrizaje de asalto, con la participación de un C-212 de la Escuadra de Montijo.

A continuación, lanzándose desde un T-19, intervino la PAPEA española, cuyas diabluras emocionaron sin duda al personal, que aplaudió entusiasmado, cuando con una precisión absoluta, sus paracas -entre ellos la joven alférez, con más de 1.000 lanzamientos, Patricia Godoy- aterrizaban en el punto fijado.

Colofón de esta primera parte, fue la actuación de la patrulla del *Museo do Ar*, constituida por un T-6, que lucía la misma pintura azul y logotipo del cincuentenario, que decoraba cuantos autobuses y furgonetas vimos por la base; una Dornier Do-27 y una primorosa DH "Tiger Moth". Los revoloteos de este trío, a decir verdad, nos produjeron verdadera envidia.

Era la hora del almuerzo, y bien en los clubs de la base, el personal autorizado, en grandes carpas de comida rápida, o a la sombra de los pinos, donde centenares de familias con vistas a la multitud de aviones que formaban en la plataforma, hicieron su "picnic", no sin antes haber dado una vuelta por la "calle comercial", donde muchos de los escuadrones participantes en el Tiger Meet o festival, tenían a la venta camisetas, gorras, posters, libros o, ¡qué se yo, cuántas cosas!

A las 14,45 horas, con el despegue de cuantos "Tigres" habían participado en la edición 2002, daba comienzo la segunda parte del programa, que contó con la presencia, en la zona VIP, de los jefes de Estado Mayor del Aire de Alemania, Dinamarca, España, Finlandia, Francia, Polonia, Suiza y Marruecos, ejerciendo de anfitrión su homólogo portugués, el general Antonio Vaz Afonso. A continuación se elevó un helicóptero "Puma", desde el que se hizo una demostración de rappel, a la que siguió una espléndida pasada de los "Tigres".

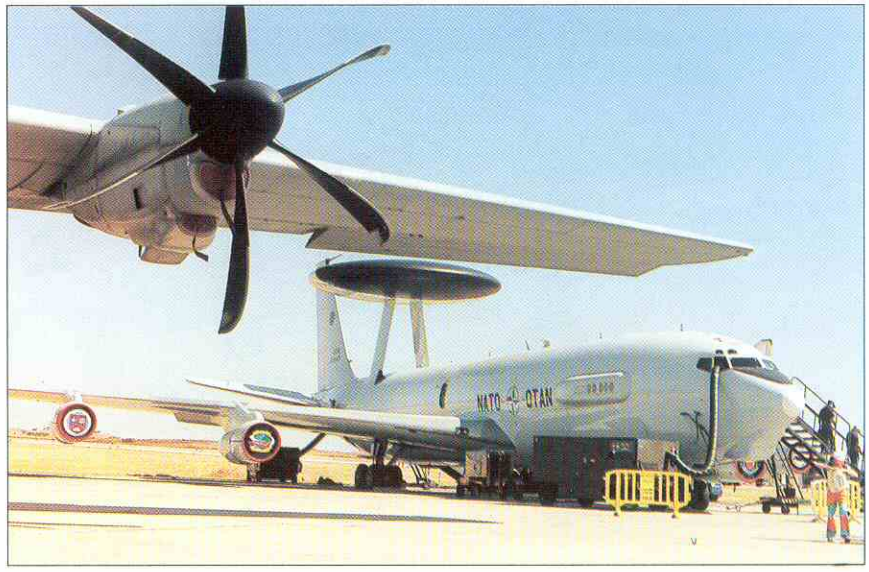
***Panorámica, el B-1 se veía desde todos lados.***

*Los Frezze Tricolori, siempre emoción, arte y arrojo.*

Luego, intervino la Patrulla Águila, liderada por el comandante Francisco J. Fernández, con los comandantes Domingo Solbes, Carlos Fernández-Llébrez y Victor Martínez; los capitanes Ismael Serrano y Fernando Alfaro y el comandante Víctor Cruz. Su exhibición, vistosa y magnífica, como todas las suyas, incluyó la formación *Plus Ultra* estrenada el año pasado, al cumplirse los 75 años de la gesta protagonizada por tal hidroavión. Tras el vistoso aterrizaje en formación cerrada, que por su exclusividad, tanto llama la atención, volvimos a ver el lanzamiento de carga a baja altitud (LAPES) desde un C-130.

Seguidamente contemplamos una exhibición de paracaidismo; primero los portugueses, y a continuación la PAPEA, que volvió una vez más a emocionarnos contemplando las caídas libres, "estrellas", "relativos de campana" y el "espejo". Dado que su exhibición de la mañana había tenido lugar frente a la plataforma donde se situaba el conjunto del público, solicitó hacer el aterrizaje ante la zona VIP; autorizados para ello, su contacto con el suelo se produjo a escasos metros de las autoridades. Una emoción especial sentimos el puñado de españoles que allí nos encontrábamos, cuando, recibida con aplausos, descendió la inmensa bandera nacional. Su jefe, el te-

*Los generales González Gallarza y Vaz Afonso, acompañados de sus esposas y del general Mendes de Oliveira, jefe del gabinete del CEMFA, presencian el festival.*




*Las curiosas hélices del C-130 J italiano enmarcan el E-3A.*

*"Nose art", junto a la cobra que advierte "no antídoto", el tigre del 37th Bomb Squadron.*

niente José Royo Delgado, luego de dar la novedad a nuestro JEMA, formó con toda la patrulla para ser felicitados por los generales González Gallarza y Vaz Afonso.

El festival continuó con espectaculares demostraciones del helicóptero checoslovaco Mi-24, "Tornado" de la Luftwaffe, "Harrier" de la Royal Navy, F-18 de la Fuerza Aérea suiza, para terminar con el B-1 de la USAF.

Luego, creemos que en su debut oficial, intervino la pareja Alpha Jet de la Escuadra 103 (Escuela de Combate), cuyo vuelo de entrenamiento habíamos tenido ocasión de admirar la víspera. Sus pilotos, los capitanes instructores Rui Romão (leader) y Paulo Videira (punto), agradaron sin duda al respetable; de ahí que se comentara que "apuntan maneras". Viendo su conjuntado vuelo, no pudimos por menos que recordar aquellas aplaudidas patrullas *Dragões*, y *São Jorge*, con "Thunderjet" o las posteriores *Halcones* con "Sabre" y *Asas de Portugal*, con Cessna T-37. Lamentablemente, hoy por la disponibilidad de material, es difícil que la FAP pueda contar con una patrulla; pero, como nos comentó una fuente bien informada, es posible que en un futuro no muy lejano podamos admirarla.

El tema acrobático, como siempre, lo bordaron los *Frecce Tricolori*, que con sus nueve MB-339, más el solista, constituyen la patrulla acrobática más numerosa del mundo. Liderados por el mayor Paolo Tarantino hicieron una brillante y espectacular demostración.

*Con un A-10 en primer término, y en medio de una densa nube negra, un SA-330 Puma participa en un SAR de combate.*

El broche de oro del festival, lo pusieron 16 F-16 de la Escuadra 201 de Monte Real con una preciosa pasada a baja cota.

Habíamos pasado una muy agradable jornada, y estoy seguro que los cerca de 100.000 espectadores, que según fuentes de la base, se dieron cita allí, disfrutaron también. Cerca de una treintena de firmas patrocinadoras y otras tantas de apoyo, habían hecho posible el evento, magníficamente organizado por la Fuerza Aérea portuguesa, a la que felicitamos en sus Bodas de Oro ■

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Jaca 5 octubre 1902**

En este municipio enclavado en el Pirineo oscense, ha nacido Eugenio Infante Tena.

Hijo de militar, siguiendo la tradición, eligió la carrera de las armas, ingresando en la Academia de Infantería. Alférez en 1921, marchó a Melilla pero por poco tiempo; ya que admirado por el coraje del que continuamente hacían gala los aviadores, solicitó realizar el curso de piloto, y

con las alas en su uniforme de teniente, regresaría en 1924. Destinado en el Grupo de Escuadrillas de Melilla, participó en abrumadores servicios de reconocimiento y bombardeo. Alcanzado en uno de ellos, el *Bristol* que pilotaba, por un proyectil que hirió gravemente a su observador, el capitán Francisco Vives, sería citado como distinguido, ya que, *de no haber desplegado ambos oficiales la actividad, oportunidad e inteligencia que pusieron, hubiera determinado la pérdida de avión y tripulantes.*

Sus brillantes servicios, en todos los frentes de operaciones, merecieron una propuesta para la Medalla Militar, que no prosperó, el ascenso por Méritos de Guerra, una Cruz de 1ª clase del Mérito Militar con distintivo rojo y la preciada Cruz de la Orden Militar de María Cristina; además de la Cruz de Guerra francesa, impuesta con todos los honores, a los componentes de la 2ª Escuadrilla *Bristol*.

Destinado en 1927 a la Escuadra de Instrucción de Cuatro Vientos, sufrió un accidente del que resultó herido grave. Repuesto y con la aptitud de jefe de Escuadrilla, pasó a la Escuela de Mecánicos, donde continuó sus vuelos, siempre ponderados por sus compañeros. Con el título de observador, al siguiente año se incorporó como profesor a la Escuela de Vuelos de Alcalá, destacando su virtuosismo en la práctica del vuelo acrobático, tomando parte en la traída desde Inglaterra, de las primeras DH *Gipsy Moth*, con las que se modernizó la Escuela. Designado en 1932 para seguir un curso de seis meses en la escuela de caza italiana de Udine, el 7 de junio, cuando pilotando un Breda 19, a unos 700 metros de altura realizaba una sesión acrobática en Castiglione di Lago, por causas desconocidas, con el motor a pleno gas, a gran velocidad y en posición casi vertical, se estrelló contra el suelo, pereciendo en el trance.

### Hace 75 años

## Héroe

**Ceuta 5 octubre 1927**

La Aviación, con 30 aeroplanos que han evolucionado haciendo habilísimos alardes sobre la Escuadra y demás barcos surtos en el puerto, ha recibido a SS.MM. los Reyes que han llegado a bordo del acorazado Jaime I.

Trasladada la comitiva regia al campamento de Dar Riffin, los soberanos han presidido una brillante fiesta militar, en la que don Alfonso ha impuesto la Cruz Laureada de San Fernando al comandante Ricardo Burguete Reparaz, como premio a su acción heroica del 8 de octubre de 1924.

En la fotografía, el bizarro aviador aparece junto a su padre, general director de la Guardia Civil, y poseedor también de tan preciada condecoración.

### Hace 75 años

## Una gran película

**Madrid 11 octubre 1927**

En los cines Royalty y Madrid, se estrenó ayer la película *Aguilas de Acero*. Basada en la novela de Rafael López Rienda; Florián Rey, con Pedro Larrañaga y la bellísima Elita Panquer como principales actores, ha producido un exótico film, sobre las intrigas de

### Hace 65 años

## Escabechina

**Valencia 15 octubre 1937**

A través del parte del ministerio de Defensa Nacional, con gran entusiasmo se ha recibido la noticia de un éxito más de nuestra Gloriosa Aviación. Nos referimos a la destrucción, por las escuadrillas leales, de más de 30 aparatos facciosos en el campo aragonés de Garrapinillos. En la operación, llevada a cabo la madrugada pasada, intervinieron 21 "Chatos", escoltados por 43 "Moscas".

Tánger durante la reciente campaña de España en Marruecos. Uniendo la ficción y el documental -admirables las peligrosas exhibiciones aéreas realizadas por Ruiz de Alda y Suevos- esta grandiosa superproducción, con su exaltación al Ejército y muy en especial a la Aviación, es la primera película española de sentido patriótico.

### Hace 75 años

## Recibimiento

**Getafe 27 octubre 1927**

Tras su frustrado intento de alcanzar Europa en el *American Girl*, procedente de Lisboa ha llegado a este aeródromo la famosa aviadora norteamericana Ruth Elder, acompañada de George Haldeman. El viaje lo hizo en el Junkers de línea, escoltado por varios aeroplanos militares de Cuatro Vientos y Getafe. Sonriente, a pesar de que el forzado amerizaje al norte de las Azores, le había impedido su deseo de *"ser la primera mujer que realizara ese vuelo y comprarse un traje de noche en París"*, se ha visto sorprendida por el cariñoso recibimiento que se le ha tributado, al frente del cual figuraban los coroneles Kindelán y Álvarez Espejo, marqués de González Castejón.

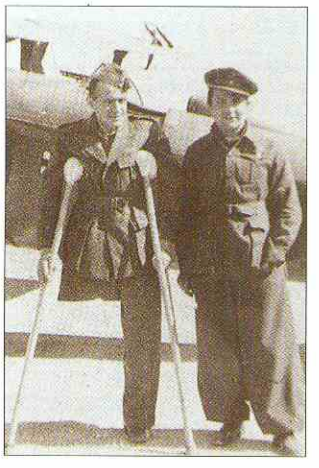
### Hace 65 años

## Heroísmo aliado

**Zaragoza 12 octubre 1937**

Luego de haber obtenido su cuarta victoria, al derribar un "Chato" en combate librado en el cielo de Fuentes de Ebro, el capitán Ernesto Botto, comandante de la 32 Escuadrilla de la Aviación Legionaria, ha sido alcanzado por una bala explosiva. Gravemente herido en una pierna, que le produjo una fuerte hemorragia, ha conseguido no obstante alcanzar el campo de Sanjurjo, sin deteriorar lo más mínimo su Fiat.

*Nota de El Vigía:* Siendo preciso amputarle una pierna, en su honor, sus compañeros bautizaron el 6º Grupo *"Gamba di ferro"*, plasmando en su emblema la pierna de una armadura. Medalla de Oro al Valor, Botto conseguiría volver a pilotar y combatir durante la Segunda Guerra Mundial.



### Hace 75 años

## Pilotos de pruebas

**Madrid octubre 1927**

La necesidad de una unidad dedicada en exclusividad, tanto a probar los aeroplanos que fabrica nuestra industria, como las modificaciones que, en pos de una mayor eficacia, frecuentemente se introducen en cuantos están en servicio, ha llevado a la constitución de la nominada Escuadrilla de Experimentación. Ésta tiene su base en el aeródromo de Cuatro Vientos y en ella, además de un selecto plantel de técnicos, forman parte los tan avezados como simpáticos pilotos, capitanes José Méndez Parada, Arturo Alvarez Buylla y Luis Rambaud, a quienes (de izd. a dcha) vemos en la fotografía

### Hace 40 años

## Vigilancia

**Manises 29 octubre 1962**

Luego de siete días en permanente alerta, motivada por la crisis de Cuba, hoy se ha desmontado el servicio de alarma, constituido por cuatro F86 del Ala de Caza nº 1 dotados de misiles Sidewinder.

### Hace 40 años

## Emoción

**Madrid 7 octubre 1962**

En la brillante ceremonia de inauguración de los II Juegos Atléticos Iberoamericanos, que con la presencia del vicepresidente del Gobierno y varios ministros, se ha celebrado en el estadio Vallehermoso, el Ejército del Aire ha tenido una contribución especial. Si emocionante ha sido para los 20.000 espectadores, el aterrizaje de un helicóptero transportando una vela colombina -símbolo de los referidos Juegos- no lo ha sido menos, la pasada rasante de la Patrulla *"Ascua"*, con seis *"Sabres"* en formación de cuña y estelas de humo, en el momento justo en que, a los acordes del himno nacional, se izaba la bandera.

### Hace 80 años

## Bautismo feliz

**Tablada 14 octubre 1922**

El ministro de la Guerra, acompañado del infante don Carlos, visitó a la tarde esta base, elogiando las obras que se están llevando a cabo. Interesado por los aeroplanos que formaban en el campo, los aviadores invitaron cortésmente al señor Sánchez Guerra a realizar un vuelo. No muy convencido, el ministro subió a bordo del aparato del capitán Jiménez Martín, con quien efectuó poco más que un tráfico de aeródromo. Tan complacido quedó, que no sólo pidió repetir un más prolongado vuelo, sino que, convenció a su ayudante para que volara también; haciéndolo éste en otro aeroplano pilotado por el capitán Rojas. Tras admirar la ciudad "a vista de pájaro" declaró que había quedado tan encantado del paseo aéreo, que el próximo viaje que proyecta efectuar a África lo hará en avión.

### Hace 70 años

## Maniobras

**León octubre 1932**

La trascendencia del poder aéreo, se ha puesto de manifiesto una vez más, en las grandes maniobras militares del Pisuerga. Desplegada la aviación en el espléndido campo de Corcos de Aguilarejo, a 15 km. de Valladolid, desde él han operado dos escuadrillas del Grupo 21 de reconocimiento de León, y el necesario apoyo, constituido por 200 hombres a pie y 24 unidades de material automóvil de todo tipo.

### Hace 60 años

## Desgracia

**Bakú (URSS) 12 octubre 1942**

En accidente de vuelo ocurrido en la URSS, en cuya fuerza aérea tras su exilio de España había ingresado, ha perecido el comandante Manuel Zarauza Clavero (25) uno de los más destacados pilotos de caza de la República, en la pasada guerra civil.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 65 años
## Recompensas

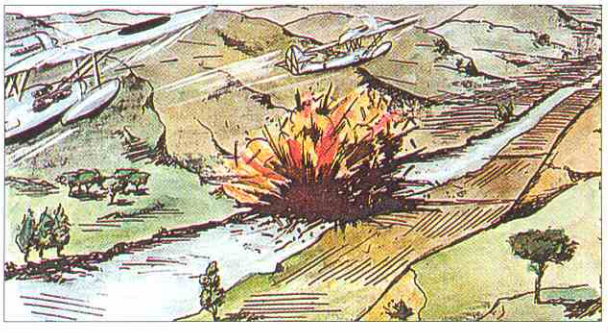
**Barcelona 27 noviembre 1937**

Firmada por el ministro de Guerra Indalecio Prieto, el Diario Oficial publica una circular de Aviación, en la que *como recompensa a los méritos contraídos y servicios prestados en la actual campaña contra los rebeldes por los sargentos del Arma de Aviación que a continuación se relacionan, he resuelto otorgarles el empleo de teniente de dicha Arma, en el que disfrutarán la antigüedad que a cada uno se indica.* Emilio Herrera Aguilera y Nicolás Sardina Pérez (2 de septiembre de 1937, fecha de su fallecimiento). Daniel Ranz y Díez de Artazcoz (30 de septiembre de 1937, fecha de su fallecimiento). Francisco Ligos Fernández, (12 del actual, fecha de su fallecimiento). Eduardo Claudín Moncada, Manuel Zarauza Claver y Salvador Rivas González (16 del actual).

### Hace 65 años
## Osadía

**Pollensa noviembre 1937**

Dejando a un lado sus tediosos servicios de reconocimiento, con la preciosa información fotográfica, obtenida ayer por el Cant Z-501 nº 4 (Ramos, Sepúlveda Velloso y tripulación), los "buzos" del 2-G-62, desafiando a la artillería antiaérea y a la temida caza de la República, han llevado a cabo uno de sus más audaces servicios. A primera hora de la tarde, el citado hidro, acompañado del nº 5 (Domínguez, Cayo y tres hombres) despegaba de esta base, rumbo a su objetivo peninsular. Con Los Alfaques a la vista, perdiendo altura, sobrevolaron el Ebro a escasos metros, río arriba, hasta las cercanías de Mora; y al tiempo que con sus armas repelían el fuego de la sorprendida artillería, con las bombas de 100 kilos que portaban, han destruido dos puentes (uno en construcción), de gran importancia para las operaciones en curso. Concluida tan singular misión, cuando rasantes se aprestaban a regresar a la isla, muy lejos pudieron ver a la alertada caza de Reus que, por fortuna, no les dio alcance.



### Hace 65 años
## Accidente

**Tablada 5 noviembre 1937**

Cuando el capitán José Gancedo Sáenz, acompañado del teniente José Díaz Aguilar, realizaba esta mañana el rutinario vuelo de prueba de uno de los nuevos Romeo Ro-37, inesperada y fatalmente se ha venido al suelo, estrellándose frente al botiquín de la base, precisamente, cuando una nueva promoción de alumnos, para el próximo curso de pilotos, hacía su presentación.

*Nota de El Vigía:* Gancedo, quien por el conjunto de servicios de guerra, merecería, a título póstumo, la Medalla Militar y el ascenso, aparece en primer término, en la fotografía tomada en la famosa Venta Pilín (1934) acompañado de "Varita" y "Chista" Azaola.

### Hace 75 años
## Seguridad

**Madrid 8 noviembre 1927**

El Diario Oficial de la Guerra incluye una disposición por la que, *siendo un peligro para los vuelos nocturnos, por su proximidad a los aeródromos de Cuatro Vientos y Tetuán, las torres porta-antenas de las estaciones radiotelegráficas militares de Prado del Rey y Tetuán, deberán colocarse en aquellas luces rojas permanentes de suficiente intensidad, para que puedan divisarse desde los referidos aeródromos.*

### Hace 75 años
## Demostración

**Cuatro Vientos 4 noviembre 1927**

Con verdadera expectación, esta mañana tuvieron lugar las anunciadas pruebas de paracaídas, dándose cita en el aeródromo la práctica totalidad de los aviadores destinados en Madrid, representantes de la prensa y numerosos miembros de las colonias sueca y danesa. Protagonistas de las mismas, fueron el teniente del ejército sueco Raoul Thörnblad, -primer paracaidista de su país, quien lleva realizadas 83 experiencias- y su colaborador, el teniente danés Knud von Yansen Kaas. Las primeras pruebas consistieron en el lanzamiento de varios muñecos, llamando esencialmente la atención la llevada a cabo desde una altura de 50 metros y otra, con un paracaídas previamente humedecido, simulando que el piloto se hubiera arrojado en medio de una tempestad. En ambos casos, el artefacto salvador se abrió a 6 metros de distancia del aparato, cuando los hasta ahora vistos necesitaban un descenso mínimo de 60.

Aún viendo los excelentes resultados, la emoción subió de tono cuando lo hicieron los propios aviadores, quienes, antes de acomodarse en sendos Breguet XIX pilotados por los capitanes

Alvarez Buylla y Méndez Parada, sonrientes, convencidos de la bondad del paracaídas, con un "hasta pronto" se despidieron de sus paisanos.

Situados los sexquiplanos en el centro del campo, a 500 metros de altura y una distancia de apenas 50 metros entre sí, los paracaidistas se arrojaron al espacio casi simultáneamente, abriéndose enseguida el casquete de seda y llegando a tierra entre grandes aplausos. Una prueba de serenidad, que da idea de la lentitud y suavidad del descenso, es que el teniente danés pudo escribir una tarjeta postal antes de llegar a tierra.

Calurosamente felicitados, las pruebas han satisfecho por completo a los pilotos españoles. Puestos al habla con los miembros de la misión designada, para dictaminar acerca de su utilidad, mostraban su agrado por cuanto acababan de ver, entendiendo que es absolutamente necesaria la adopción por la Aviación Militar de aparatos de esta índole, que indiscutiblemente salvarían muchas vidas.

### Hace 50 años

## Desgracia

**Tablada 17 noviembre 1952**

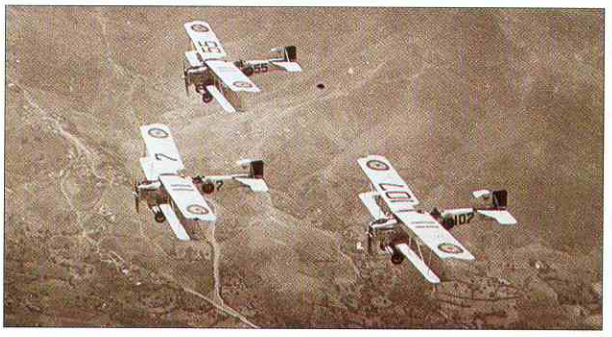
Verdadera consternación ha causado el accidente que, ocurrido esta mañana, ha costado la vida a tres operarios. según hemos podido saber, cuando el HS-42 (3-4) pilotado por el comandante IA Guillermo Pérez del Puerto, despegaba para un vuelo de entrenamiento, al sobrevenirle un fallo de motor, la precipitada maniobra de aterrizaje, no pudo impedir que los embistiera, brutalmente, destrozándose el avión y resultando herido el piloto.

### Hace 80 años

## Homenaje

**Melilla 1 noviembre 1922**

Sumándose a la celebración del día, a primera hora de la mañana despegaron todas las escuadrillas, a fin de arrojar flores sobre el Annual, Igueriben e Izumar, en sentido homenaje a los soldados que, en aquellos inhóspitos parajes, dieron su vida por España.

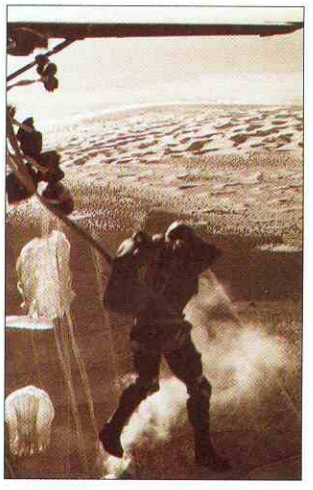


### Hace 45 años

## Aerodesembarco

**29 noviembre 1957**

Con el apoyo de cinco He-111 que luego de bombardear, han atacado con sus armas al enemigo en Tililín, desde cinco Ju-52 se ha realizado el primer lanzamiento en guerra de fuerzas paracaidistas españolas. A la importancia del hecho en sí, hay que añadir que, además de hacerlo con absoluto éxito, no se ha producido ninguna baja.



### Hace 45 años

## Transporte

**Cabo Juby 11 noviembre 1957**

El Ala núm. 35 de Getafe, con 13 Douglas T.3 y el Ala nº 36 de Gando con otros tantos Junkers T.2, han tenido una notable participación en la operación "Águila", trasladando una Bandera de la Legión desde su acuartelamiento en Tauima, a Villa Bens, Cabo Juby.

### Hace 45 años

## Despliegue

**Sidi Ifni 28 noviembre 1957**

Con la llegada de los últimos efectivos, se han completado los 359 hombres de la I Bandera Paracaidista del Ejército de Tierra que, a bordo de siete Douglas T.3 y tres Bristol 170 -requisados éstos para la operación a la compañía Aviaco- entre ayer y hoy ha sido trasladada desde Madrid.

### Hace 80 años

## Auxilio

**Melilla 2 noviembre 1922**

Partiendo del aeródromo de Nador, en aeroplanos tripulados por los capitanes Rafael Llorente, Alberto Moreno Abella y Pedro García Orcasitas, anoche se trasladó al campamento de Dar Driux, el equipo quirúrgico llegado de Madrid. Al mando del comandante Víctor Nogueras, de él forma parte la señorita enfermera Elvira López Crespo, cuya loable conducta asumiendo el riesgo ha sido muy elogiada, mereciendo la felicitación de la Reina y la propuesta para una recompensa.

### Hace 80años

## Reconocimiento

**Melilla 29 noviembre 1922**

Terminadas las operaciones militares y normalizada la posición de Afrau, el comandante general Burguete, ha felicitado a los aviadores en los siguientes términos: *"He de hacer constar la parte eficaz y decisiva que corresponde a las fuerzas de Aviación, en el feliz resultado obtenido, acudiendo rápidamente en socorro de las fuerzas defensoras, merced a su admirable organización y obligando al enemigo, con el valor y pericia de sus observadores y pilotos, a abandonar la empresa, después de castigarle muy duramente. Me es muy grato pues, felicitar con este motivo al jefe director del servicio y a todos los jefes, oficiales y clases a sus órdenes, que han sabido demostrar, como otras tantas veces, el admirable espíritu que les anima, no escatimando esfuerzo ni sacrificio, para cumplir con la importante misión que les está encomendada".*

### Hace 80 años

## Pruebas

**Melilla 15 noviembre 1922**

Sobre la estación aeronaval de Mar Chica, se han efectuado las pruebas de un paracaidas especial, destinado al avituallamiento. Arrojado desde varios aparatos de la escuadrilla de Nador, sus pilotos, y cuantos presenciaron los ensayos, han elogiado sus características, puesto que con el se logra una mayor precisión en él lanzamiento de objetos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años
## Vuelo

**Los Alcázares 23 diciembre 1922**

El director de Aeronáutica Militar general Echagüe, y su antecesor el general Vives, han realizado un vuelo en el primero de los seis hidroaviones Dornier J. "Wal" que el Servicio de Aviación ha contratado con la firma CMASA de Marina di Pisa. Satisfechos los veteranos aviadores, han expresado su complacencia por la potencia y maniobrabilidad del nuevo material, *con el que se da un gran paso en la puesta al día de nuestras escuadrillas.*

### Hace 80 años
## Festival taurino

**Melilla 18 diciembre 1922**

En el aeródromo de Nador se ha celebrado esta tarde el anunciado festival taurino organizado por los aviadores. Contó con la presencia del comandante general y distinguidas damas que presidieron la fiesta, asesoradas por el capitán de Intendencia Fernando Gilis.

Los novillos de Atanasio Martín dieron juego, actuando de matadores el teniente aviador José Ximénez de Sandoval y el sargento bombardero Luis Hortelano. Terminado el festejo, los invitados fueron espléndidamente obsequiados.

Daily Mail
MONDAY, DECEMBER 4, 1922.

### Hace 80 años
## Avutardas

**Madrid 4 diciembre 1922**

El prestigioso rotativo británico Daily Mail, publica un reportaje ilustrado, en el que da a conocer la práctica de un nuevo y excitante sport. Se trata de la caza de avutardas con avión, de la que es pionero el aviador español teniente Lecea, instructor de vuelo en el aeródromo de Getafe. Avistada la bandada -explica con fotografías- el virtuoso piloto, volando un Avro 504K, selecciona una, a la que siguiendo sus ceñidas evoluciones consigue agotar, hasta que ya entregada, se deja caer a tierra donde es capturada.

### Hace 80 años
## Realce

**Melilla 8 diciembre 1922**

La presencia de la Aviación, con su toque de vibrante emoción, una vez más ha realzado una ceremonia; nos referimos a la entrega al Ejército, por parte de la Diputación de Vizcaya, de la soberbia Estación de Desinfección, construída en las cercanías del barrio del Hipódromo. Levantado el altar ante un aeroplano y adornado el conjunto con banderines, emblemas y atributos militares, el acto ha sido presidido por el comandante general, en representación del ministro de la Guerra, evolucionando durante el mismo varios aeroplanos de la escuadrilla de Nador, que en perfectísima formación y escasa altura, sobrevolaron más tarde el desfile del batallón de Garellano, con el que concluyó la ceremonia.

### Hace 75 años
## Paracaidas

**Cuatro Vientos 20 diciembre 1927**

Como ya es sabido, bajo la dirección del capitán José Méndez Parada, se ha venido desarrollando el primer curso de paracaídas, en el que han participado los comandantes Pastor y Gómez Jordana, capitanes Alvarez Buylla, De la Lastra, Ximénez de Sandoval, Rambaud y Tourné, y los tenientes Haya, López de Haro, Chamorro y González Marcos.

Hoy, con motivo de su clausura se han realizado diversas pruebas, en las que han tomado parte algunos de los participantes, seguidas con interés y emoción por la prensa y el público asistente. Se han utilizado paracaídas de apertura manual, como los que emplea la aviación norteamericana, efectuándose los lanzamientos a una altitud de 500 metros, desde un Breguet XIX que pilotaba el suboficial Gómez del Barco. A título anecdótico, reseñaremos que el único contratiempo producido durante el curso, fue la fractura incompleta de una tibia, de la que fue víctima el capitán Ximénez cuando, ya en tierra, se enredó con las cuerdas del paracaídas.

### Hace 65 años
## Felicitaciones

**La Almunia 29 diciembre 1937**

En la "paridera" donde se aloja el 6-G-15, el "Chilín" -como cariñosamente se conoce a su jefe, el bregado comandante Félix Bermúdez de Castro- ha recibido entre otras felicitaciones, un telegrama del jefe de la Región Aérea de Levante Julio García de Cáceres, quien refiriéndose a la actuación de la cadena de "Pavos" en el frente de Teruel, dice lo siguiente:

*Las tropas han encontrado verdadero apoyo en sus hermanos del aire y por ello la satisfacción de todos es grande, los mandos así lo han participado al Excmo. Sr. General Jefe del Aire, quien me encarga transmita esta felicitación.*

*Mi felicitación más sincera por vuestros éxitos, y un cariñoso saludo para todos, que tan eficazmente contribuís al engrandecimiento de nuestra querida Patria.*

Leído en público, los aviadores lo han celebrado con alborozo.

### Hace 30 años

## Fin de una época

**Zaragoza 7 diciembre 1972**

Según hemos podido saber, a través del teniente coronel Galbe Pueyo, a las 09,30 horas, tras cumplir una misión GCI Charlie con "Samba", ha tomado tierra en la base aérea, la formación integrada por los capitanes Gómez, Sáez-Benito y Anguera (Amigos 03, 04, 05 del Ala nº 41). Programada otra misión GCI con "Embargo", con despegue a las 10,40, en la que habría de participar nuestro informante, con los capitanes Rey Arnaiz, Carbayo y teniente Cembrero, ha debido ser cancelada por niebla. Por ello, la última toma realizada por el "Sabre" en España, ha sido efectuada por el alférez Anguera.

*Nota de El Vigía:* Arturo Anguera Vallés, procedente de la Escala de Complemento, ingresó más tarde en la Escala Activa, donde alcanzó el empleo de comandante. Había volado 12 tipos de aviones y totalizado 2.400 horas, cuando el 8 de enero de 1992, destinado en el Sector Aéreo de Barcelona, fue vilmente asesinado por la banda terrorista ETA. Contaba 50 años de edad.

### Hace 30 años

## Nuevo material

**Getafe diciembre 1972**

Dados de baja en Iberia los excelentes bimotores Convair CV-440, y quedándoles aún vida activa por delante, cuatro de ellos han sido adquiridos por el Ejército del Aire. Los "Metropolitan" con una capacidad de 52 pasajeros, matriculados T.14-1 a 4, se han incorporado al 911 Escuadrón del Grupo Estado Mayor con base en Getafe.

### Hace 25 años

## Percance

**Madrid 13 diciembre 1977**

Tras una intensa búsqueda en la que han participado siete aviones del Ejército del Aire y aparatos de la USAF, con verdadera consternación se ha recibido la noticia del hallazgo, estrellado en las cumbres de Guadarrama, del Heinkel 111 (CASA 2.111) desaparecido ayer. Pilotaba el avión, que había pertenecido al Ejército del Aire, y que en vuelo ferry tenía como destino al Reino Unido, el célebre aviador Neil Williams (43), a quien acompañaban Lynn, su mujer, y los mecánicos Stephen Darnell y Joseph Donaghy.

*Nota de El Vigía:* Conocimos a Neil Williams, en el inolvidable III Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático (Bilbao) y años después, lo encontramos en Biggin Hill; donde, en el curso de un apasionante festival, pilotando el mítico Spitfire, se enfrentaría con un no menos famoso "Hurricane". Su encumbramiento -en Inglaterra se le adoraba- no le impidió mostrarse tan sencillo y cariñoso como siempre.

Nacido en Canadá, muy pronto su familia regresó a Gales, donde a los 17 años, se hizo piloto privado, alistándose cuatro años después en la RAF donde voló "Camberras" en un escuadrón destacado en Chipre. Piloto de pruebas por el Empire Test Pilot's School de Farnborough, era un gran aviador, destacando en el aspecto deportivo como un virtuoso acróbata.

### Hace 45 años

## Estandarte

**Tablada 10 diciembre 1957**

Coincidiendo con la festividad de la Patrona, con gran brillantez, se ha celebrado el acto de entrega al Ala de Bombardeo Ligero nº 25, del estandarte donado por CASA. Ha actuado de madrina la señora de Cervera, esposa del director de la factoría de Sevilla, recibiéndola el coronel Alonso Pimentel.

### Hace 45 años

## Recompensas

**Manises 10 diciembre 1957**

Entre los actos con que se ha celebrado la festividad de Nuestra Señora de Loreto, especialmente emotiva ha sido la imposición de Cruces al Mérito Aeronáutico, a varios jefes, oficiales y suboficiales, encabezados por el comandante Barsen García López. Se ha premiado con ello su heroica actuación con motivo de las inundaciones que el pasado 14 de octubre asolaron la ciudad de Valencia.

### Hace 45 años

## Defensa aérea

**Torrejón 13 diciembre 1957**

La patrulla de cuatro F-86 del 11 Escuadrón (Ala de Caza nº 1) que, al mando del comandante Barsen García López, se encuentra desplegada en esta base, ha tomado parte en la primera misión combinada de Defensa Aérea, junto a elementos de la 65ª División Aérea de la USAF. En ella, se ha probado con éxito el Centro Radar de Villatobas (Toledo).

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Madrid 9 enero 1903**

En el barrio de Carabanchel Alto, ha nacido Manuel Lapuente Miguel.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Artillería y luego de haber recibido su "bautismo de fuego" en Marruecos, en 1927 pasó al Servicio de Aviación, realizando el curso de observador en la Escuela de Cuatro Vientos. Obtenida la estrella de cinco puntas para el disco de su emblema, se incorpora a la Escuadra Aérea de Marruecos; concretamente, a la 1ª Escuadrilla de Breguet XIV con base en Tetuán. Al año siguiente, regresa al aeródromo madrileño, destinado a la Escuadra de Instrucción, hasta que nombrado alumno de un curso de pilotos, lo llevó a cabo en las Escuelas de Alcalá de Henares y Guadalajara, de donde pasó a volar los DH-9 y Breguet XIX del Grupo 23 de la Escuadra de León. En 1931 realiza en Cuatro Vientos un curso de especialidad fotográfica, quedando agregado a los Servicios de Material e Instrucción.

Por su interés y profundos conocimientos acerca del armamento de aviación, es elegido para viajar en comisión de servicio a Londres, Berna, Zurich y Milán, a fin de visitar los más renombrados fabricantes. Ascendido a capitán, marcha de nuevo a León, destinado al Parque y Talleres de aquel aeródromo, y más tarde a Cuatro Vientos; donde se encontraba el 17 de julio de 1936. Fracasado el alzamiento en Madrid, fue detenido, permaneciendo preso en distintas cárceles, hasta que puesto en libertad se refugió en la embajada de Chile, desde donde la noche del 22 de junio de 1937, por el puerto de Navafría, consiguió pasar a las filas nacionales. Incorporado en Osorno a la "cadena de Pavos" (6-G-15) tomó el mando de una escuadrilla, con la que derrochando valor, intervino en los frentes de Santander y Teruel; donde, en cierta ocasión, su aparato resultó alcanzado y heridos sus tripulantes.

Organizado el grupo de "Cadena" (4-G-2), dotado de los ágiles He-51, pasó a mandar una de sus escuadrillas, que actuó muy eficazmente en las operaciones de Extremadura; hasta que, designado para formar parte de un nuevo grupo, marcho a Italia para hacerse cargo de los bimotores Caproni Ca-310, con los que tomó parte, fundamentalmente, en las operaciones de Cataluña. Terminada la guerra, pasó al EM del Aire, ejerciendo posteriormente como profesor a la Academia de Aviación de León. Más tarde, voló los He-51 del 31 Regimiento de Getafe, realizó el curso de Vuelo sin Visibilidad y, ya ascendido a comandante, formó parte del 12 curso de caza. Teniente coronel en 1943, toma el mando de la expedición de aviadores que, en Toulouse, se especializa en el bombardeo en picado, y que una vez finalizado el curso, regresa a Los Llanos con diez Ju-88. Nombrado en febrero de 1944 jefe del 13 Regimiento (Albacete), el 18 de octubre de dicho año, cuando realizaba la prueba de un Ju-88, sufrió un accidente que costó la vida a aquel competente aviador, en cuya cartilla de vuelos totalizaba 2.207 horas.

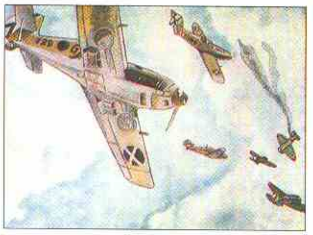
### Hace 75 años

## Pruebas

**Tablada 9 enero 1928**

A título de prueba del Breguet XIX, y como entrenamiento para futuros retos, los capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias tomando rumbo sur, volaron ayer a Cabo Juby; y sin tomar tierra, a las 12 de la noche emprendieron el regreso. ¡Lástima! que una avería en la conducción de aceite, les forzó a aterrizar en Saffi (Marruecos francés).

*Nota de El Vigía:* Ante la imposibilidad de repararla, con harto sentimiento por parte de los aviadores, se decidió que el sexquiplano -bautizado "Loriga" en homenaje al inolvidable compañero- una vez desmontado fuera enviado a Casablanca y por vía marítima a Sevilla. Señalaremos también que se trataba del aparato que recibido de Francia, habría servido como prototipo para la serie que CASA construyó en Getafe.



### Hace 65 años

## Éxito aliado

**Calamocha 7 febrero 1938**

La alegría era patente esta mañana en el aeródromo, cuando, de regreso los "Messer" BF-109 de una salida al frente de Teruel, se ha ido confirmando el sobresaliente resultado. Enfrentados a una nutrida formación de bombarderos, protegida por tres escuadrillas de caza, han logrado numerosos derribos, proclamándose "As" indiscutible de la jornada, el teniente Wilhelm Balthasar; quien, en seis minutos, ha abatido tres "Katiuskas" y un "Rata".

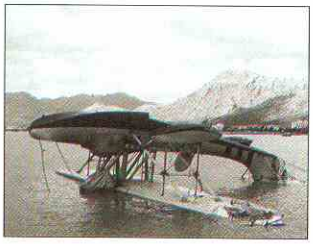
### Hace 65 años

## Vendaval

**Pollensa 11 de febrero 1938**

La furiosa tramontana, con vientos que superando los 125 kilómetros por hora, azota Mallorca, se ha cebado en esta base, causando además de múltiples desperfectos en sus instalaciones, la destrucción de tres hidros y averías graves, aunque reparables, a cinco más.

La fotografía nos muestra el estado en que quedó un CANT Z-501.



### Hace 65 años

## Un gesto

**Tauste 28 febrero 1938**

Caído la semana pasada en combate, el capitán Haya, y reclamando su viuda, el cadáver del glorioso aviador, el comandante García Morato, haciendo suyos los deseos de su cuñada, ha tenido un gesto sin precedente. Partiendo esta mañana en su Fiat y adentrándose en zona enemiga, alcanzó el campo de Almuriente, donde en vuelo rasante arrojó una carta dirigida a los jefes de la Aviación Republicana, transmitiéndoles tal petición.

*Nota de El Vigía:* "Aunque existió constancia de que la misiva llegó a sus destinatarios, lamentablemente no se atendió la petición.

### Hace 50 años

## Desgracia

**Getafe 19 enero 1953**

Cuando dispuesto a realizar un vuelo de entrenamiento, despegaba esta mañana el comandante González de Aledo, en la HM-1. EE.4-21 del 21 Grupo de FF.AA., al virar a la izquierda para abandonar la pista, una pérdida de velocidad ha provocado la caída del aparato, que se ha destrozado contra el suelo. Trasladado el piloto en estado de suma gravedad al Hospital del Aire, se teme por su vida.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente, Manuel González de Aledo y Rittwagen (34) fallecía a las pocas horas.

El "Flecha", como popularmente era conocido entre sus compañeros, tras *batirse el cobre* en los días de la guerra, como soldado voluntario y más tarde alférez y teniente de Infantería, a los 19 años vistió el uniforme de Aviación como tripulante en los "Pedros" (He-111) cuando aquella tocaba a su fin. Ya en la paz, pasó por el 15 Regto, y 11 Grupo (BR-20) antes de realizar en 1940 los cursos de piloto y de caza. Con esta especialidad voló en el 23 Grupo de Tablada y en el 21 Regto. de Getafe, con el que en comisión de servicio, marchó a Gando como jefe de escuadrilla del 22 Grupo expedicionario. Tras su paso por la Academia de Aviación, volvió al 21 Regto.

Su fecunda labor de divulgación aeronáutica, en numerosos diarios y revistas, sin duda influyó para que la superioridad le nombrase redactor de *Revista de Aeronáutica*. Luego de obtener en Getafe el título "C" de

vuelo Sin Motor, regresó a la Academia, ahora como profesor, donde escribió dos trabajos que fueron editados como libros de texto. Más tarde se diplomó en Estado Mayor y por su labor divulgativa en prensa y radio fue merecedor de varios premios. Después de obtener el título de Vuelo Sin Visibilidad, en 1952 fue designado para llevar a cabo prácticas en la compañía Iberia; luego se incorporaría al 21 Grupo de FF.AA., donde, como hemos visto, perdió la vida, y el Ejército del Aire uno de sus más entusiastas aviadores.

### Hace 50años

## Hito paracaidista

**Alcantarilla 27 enero 1953**

Con la asistencia del ministro, general González-Gallarza, y altos jefes del Ejército del Aire, con gran brillantez se ha celebrado la culminación de los 100.000 saltos, efectuados en la Escuela Militar de Paracaidismo.

Los actos comenzaron con el simulacro -con fuego real- del asalto a una posición y el aprovisionamiento desde el aire de las supuestas fuerzas de ocupación. Luego, tuvieron lugar varias exhibiciones, entre ellas la tan emocionante "Cadena Margarita", y como colofón, se efectuó el lanzamiento desde nueve Junkers, de 160 paracaidistas, uno de los cuales exhibía un cartel alusivo a la importante cifra lograda. Por ella, y por su celebración, el director de la Escuela comandante Ramón Salas, ha sido muy felicitado.

### Hace 65 años

## Debut

**Calamocha 17 febrero 1938**

Tras su montaje y pruebas en tierra, llevados a cabo con el mayor sigilo, hoy, encuadrada lógicamente en una unidad de la Legión Cóndor, ha debutado en el frente de Teruel la patrulla de Junkers Ju-87A "Stuka". Según declararon sus pilotos, tenientes Haas, Weyert y el sargento Bartels, todo había ido a la perfección y sus efectos "espectaculares".

### Hace 80 años

## Nuevo aeródromo

**Logroño 22 enero 1923**

Los contactos entre el jefe del Servicio de Aeronáutica, general Echagüe, y las autoridades provinciales y locales, para la construcción de un aeródromo, son del todo satisfactorias. Según hemos podido saber, contará con una guarnición de 40 aviones y una dotación de 50 jefes y oficiales, así como 300 individuos de tropa.

### Hace 75 años

## Noticias frescas

**Tauima 7 febrero 1928**

Para sorpresa de muchos, esta tarde en el aeródromo y en Melilla, se leía el ABC del día. ¿Cómo puede ser? se preguntaban. La cosa era bien sencilla, un buen número de ejemplares, había llegado en el porta-equipajes del DH "Napier" del teniente Pedro Tauler; quien, habiendo partido de Cuatro Vientos a la una del mediodía, llegó aquí a las cinco y media de la tarde. Habiendo cubierto el trayecto Madrid-Melilla, en cuatro horas y media, ha hecho posible además que hoy sus amigos leyeran noticias frescas.

### Hace 75 años

## Destacamento

**Cabo Juby 8 febrero 1928**

Precedidos por varios mecánicos y soldados de Aviación y para establecerse en el aeródromo, procedentes de Tetuán a bordo de sendos Havilland "Napier", han llegado el capitán Sampil y los tenientes García Morato y Collar. En breve se esperan cuatro aparatos más, que compondrán la dotación de la escuadrilla que quedará al mando del teniente coronel Camacho Benítez.

Para el entrenamiento de los aviadores, en sus vuelos desde Canarias a Cabo Juby y otros puntos de la costa de Berbería, se establecerá en Las Palmas un campo provisional de aterrizaje.

*Nota de El Vigía:* Sorprendentemente, la fecha de este vuelo, del que se hacía eco la prensa, se anticipa nada menos que ¡20 días! a la que aparece en la Hoja de Servicios de Morato. ¿Con cuál nos quedamos? Por lógica, este cronista opta por la primera.

Hace 50 años

## Emisión radiofónica

**Madrid enero 1953**

En el mundillo de la aviación y sobre todo, entre los jóvenes aficionados, ha sido acogido con alborozo el programa de divulgación aeronáutica titulado "Icaro", que bajo la dirección de Luis Lerdo de Tejada ha comenzado a emitir Radio Nacional de España, los viernes alternos de 21 a 21,30 horas.

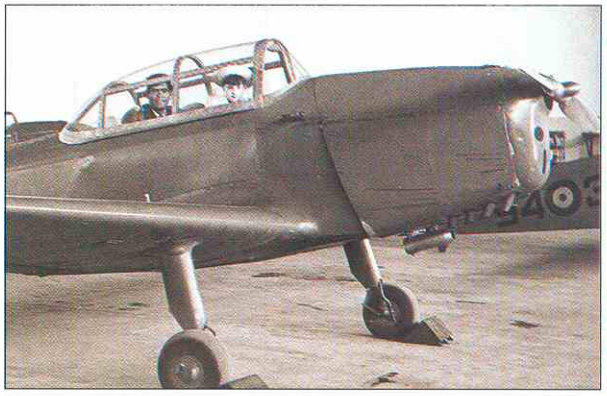
*Nota de El Vigía:* Nadie mejor que un apasionado aviador como el sevillano Luis Lerdo de Tejada y Baylleres, podía llevar a cabo, con tal éxito, una emisión que este cronista recuerda con entusiástica añoranza. Piloto civil en 1935, el 18 de julio de 1936 comenzó a prestar servicios en las avionetas militarizadas del Aero Club de Andalucía. Obtenido el título de piloto militar, fue destinado a los Dornier Wal, con los que actuó abnegadamente en todos los mares. Pasó luego a la base de hidros de Alcudia y tras el curso de vuelo nocturno, apto para el mando de escuadrilla, y habilitado a capitán, fue agregado a la AS/88 de la Legión Cóndor, participando en numerosos bombardeos nocturnos. Mandó luego una escuadrilla Cantz Z-501 y la víspera de que la guerra tocase a su fin, tomaba el mando de la patrulla de los recién llegados Arado 95. Jefe de una escuadrilla de "Bacalaos" (DO-17) llevó a cabo importantes servicios de fotogrametría, hasta que destinado más tarde como piloto a la Dirección General de Aviación civil, voló en la T.A.E. (Tráfico Aéreo Español). De vuelta al servicio activo, pasó por los "Bacalaos" de Alcalá y por el Grupo de Entrenamiento y Transporte del E.M. de Barajas, donde volando de 2º un Savoia 81, sufrió uno de sus más graves accidentes, del que por fortuna se recuperó y volvió a volar, hasta que en 1947 a petición propia, se le concedió el licenciamiento. Joven aún, falleció en Madrid el 17 de marzo de 1973.

Hace 65 años

## Servicio especial

**2 enero 1938**

Verdadera sensación ha causado en los medios aeronáuticos, el bombardeo a la ciudad de Barcelona, llevado a cabo ayer por el general Valle. Partiendo de noche de la base italiana de Guidonia, a bordo de un Savoia 79, con una tripulación de cinco hombres y 800 kg. de bombas, guiado por las emisiones de radio utilizadas por el radiogoniómetro, alcanzó aquella ciudad, donde asediado por la DCA arrojó su carga, para regresar sin novedad a su base. Había realizado un viaje de 2.000 km. y efectuando eficientemente la misión, como lo prueban las fotografías que se han tomado hoy.



Hace 50 años

## Barrenas

**Torrejón 20 febrero 1953**

Protagonistas las HM-1 de una serie de accidentes, y a título precautorio, temporalmente de baja, en el Escuadrón de Experimentación se están llevando a cabo exhaustivas pruebas de su comportamiento. Hoy, cumplimentando la orden del jefe de la Unidad, teniente coronel Murcia, de hacerles más de 1.000 barrenas, a bordo de las EE.4-102 y 103, el capitán José Miguel *"Morrosco"* Careaga ha efectuado 37, a las que se han sumado 42 que seguidamente ha llevado a cabo el teniente Dionisio Zamarripa.

*Nota de El Vigía: "Pilotando"* una HM-1, vemos en la foto al teniente Zamarripa junto a su hijo Iñaki, hoy comandante de línea aérea.

Hace 65 años

## Pareja de héroes

**Bello 20 enero 1938**

Cumplido el servicio de bombardeo y ametrallamiento en picado en el Alto de Celadas, el regreso de los Romeo del 4-G-12, ha conmocionado a todo el personal cuando al apreciarse ostensiblemente que el avión del jefe del Grupo, comandante Negrón, se hallaba en dificultades. Con la natural inquietud se ha seguido su toma de tierra efectuada, tras varios intentos, de forma catastrófica. Luego de la alocada carrera hasta el aparato, se ha podido comprobar que el valeroso jefe yacía cadáver y su observador, el capitán Mira, gravemente herido. Trasladados al hospital, el general Kindelán ha impuesto al primero la Medalla Militar.

*Nota de El Vigía:* Luego se supo que, haciendo la "cadena" bajo el fuego de la artillería antiaérea y un intenso asedio por parte de ametralladoras y fusilería, había resultado herido el capitán; así y todo, continuó el servicio, sin decir nada a su jefe, para que este no lo suspendiera. En la siguiente pasada, un tiro de fusil arrebató la vida a Negrón. Mira, que no era piloto, se hizo con el avión y logró alcanzar el campo; tras varios intentos de aterrizaje, debido a su impericia, y a que el cuerpo del comandante presionaba el mando de gases, y no pudo del todo cortarlos, chocó violentamente contra el suelo, lo que le ocasionó graves heridas, de las que afortunadamente se recuperó.

Hace 65 años

Cumplido ya el cenit de la guerra, este vistoso cartel, obra del artista valenciano Joseph Renau, expresa en acertadísima composición, el anhelo latente de un Ejército; en este caso representado por la Aviación de la República, la popular Gloriosa.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

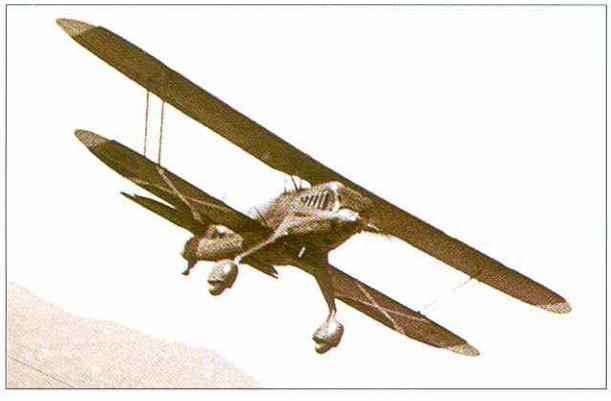
"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años

## Ayudante de S.M.

**Madrid marzo 1923**

El comandante Eduardo González Gallarza ha sido designado ayudante de S.M. el Rey, siendo el primer jefe que, en calidad de aviador, ocupa tan distinguido y relevante puesto.



### Hace 65 años

## Valentía

**La Salada (Teruel) 26 marzo 1938**

Si ya la "cadena" Heinkel 51 (1-G-2) de "El Corto" -como cariñosamente se conoce al comandante Muñoz- a lo largo de numerosos servicios había demostrado su coraje; hoy, una escuadrilla de la misma, en cooperación con la División García Valiño, ha "echado el resto", consiguiendo el crucial paso del río Guadalupe. Muñoz, para quien se ha propuesto la Medalla Militar, iba acompañado en esta ocasión por los tenientes Aragón, Guervós, Ozores, Diéguez y González del Valle. Lamentablemente, el primero de ellos, ha sido derribado para, como cantara el comandante Vives, *en humo de gasolina subir hasta las estrellas*; los demás, aún heridos, por fortuna han regresado a casa.

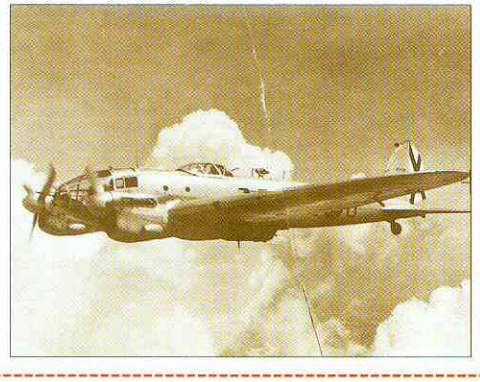
### Hace 45 años

## Fin

**Sidi Ifni 7 Marzo 1958**

Con el bombardeo llevado a cabo por los Heinkel (B.2I), se ha dado prácticamente por finalizada la guerra de Ifni.

En los 105 días que ha durado la campaña, el Ejército del Aire, totalizando 6.695 horas, ha efectuado 2.179 salidas, de las que 367 fueron de ataque al suelo y 328 de reconocimiento. Además de 33 de abastecimientos aéreo, 34 lanzamientos de paracaidistas, 1.237 de transporte, 40 de evacuación de bajas, 71 de enlace y 33 escoltas de salvamento.



### Hace 75 años

## Récord

**Getafe 28 marzo 1928**

Como vuelo preparatorio para el raid a Oriente que pretenden realizar, en medio del mayor entusiasmo, a las 13,10 horas ha tomado tierra el Breguet "Jesús del Gran Poder", pilotado por los capitanes Jiménez e Iglesias, quienes habiendo despegado ayer de Tablada a las 8,40 horas, han doblado el récord de duración que ellos mismos detentaban, estableciéndolo en 28 horas. Un detalle simpático lo han protagonizado los obreros de CASA quienes, orgullosos del avión que salió de sus manos, tras sacar de las cabinas a los pilotos, los han paseado a hombros.

*Nota de El Vigía:* Al día siguiente, los aviadores fueron recibidos en Palacio por S.M. el Rey, quien tras felicitarles, escuchó las incidencias del vuelo y detalles curiosos; como que, el tablero de instrumentos lo presidía la sagrada efigie del Jesús del Gran Poder en marfil, obsequio de la cofradía sevillana; o que el régimen alimenticio fue, exclusivamente, a base de chocolate, plátanos y agua mineral. El Real Aero Club por su parte les concedió un premio extraordinario de 12.000 pesetas y en banquete-homenaje, celebrado en su sede social, les hizo entrega de sendas botonaduras de perlas y brillantes.

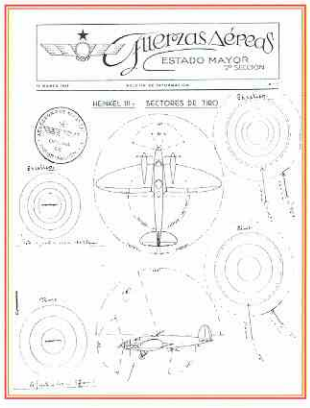
### Hace 75 años

## Ascensión

**Guadalajara 10 marzo 1928**

SAR el Infante don Alfonso de Orleans, ha honrado al Servicio de Aerostación efectuando a bordo del *Capitán Peñaranda*, su primera ascensión en globo libre. Acompañado por los capitanes Mexía (piloto), Urzaiz y Martínez Sanz (observadores), se elevó a las ocho y media de la mañana, para tomar tierra cinco horas después en las proximidades de Palomares del Campo (Cuenca). Habían alcanzado una altitud de 3.200 m. y felizmente, el Infante tuvo la oportunidad de contemplar el inusual y magnífico espectáculo de *el halo del aeronauta*, esto es, la sombra del aerostato, en el centro de un imponente arco iris circular. Enterados los labriegos que acudieron en su auxilio de la presencia del Infante, dieron aviso al alcalde de quien acudió a recogerlos en automóvil, para agasajar a los aeronautas en Palomares. Por la tarde, después de entregar el Infante un donativo al señor

cura para obras de beneficencia, se trasladaron a una finca de S.A.R. quien sentó a su mesa para la cena a los acompañantes de tan feliz ascensión.




### Hace 65 años

## Boletín

**Barcelona 10 marzo 1938**

Bajo el título de Fuerzas Aéreas, y publicado por la 2ª Sección de Estado Mayor, ha aparecido el número 1 del Boletín de Información; que, como era de esperar, ha sido acogido con verdadero interés en los aeródromos y dependencias del Arma. En su portada nos muestra los sectores de tiro del bombardero faccioso Heinkel 111 de lo que, sin duda, habrán tomado buena nota nuestros pilotos de caza.

### Hace 40 años

## Supersónico

**Torrejón 20 marzo 1963**

A bordo de un Convair TF-102 de la USAF, ha realizado un vuelo supersónico el doctor Luis de la Serna y Espina; quien, como pionero de la medicina aeronáutica y jefe de los servicios médicos de la Compañía Iberia, mostraba su satisfacción al conocer *in situ* los efectos que sobre el organismo tiene el vuelo a altas velocidades.

*Nota de El Vigía:* Hijo de la laureada escritora Concha Espina, y piloto civil en 1934, como médico acompañó al capitán Azcárraga en la interesantísima expedición a Guinea, previa a la del capitán Iglesias al Amazonas, que el alzamiento de 1936 frustró. Teniente médico durante la guerra, cuidó de los cazadores de 3 y 3-G-3 englobados luego en la 7ª Escuadra de Caza que mandó Morato. Miembro de la Asamblea Suprema de la Cruz Roja, de la Academia de Medicina Aeroespacial y cónsul general honorario de la República de Corea; aquel hombre de extraordinaria personalidad, simpático y jovial, falleció el 19 de enero de 1974, en la provincia de Burgos, víctima de accidente de automóvil.

### Hace 65 años

## Fallecimiento

**Madrid 9 marzo 1938**

En la embajada de Noruega, donde se había refugiado, ha fallecido el general Pedro Vives Vich (78), padre de la Aviación Militar española.

### Hace 65 años

## Laureada

**Castejón 18 marzo 1938**

Con la asistencia de los generales Dávila y Moscardó, se ha celebrado en el campo de aviación, el solemne acto de imposición de la Cruz Laureada de San Fernando al comandante Joaquín García Morato. Frente a un compacto grupo de cazadores, el jefe del Aire general Kindelán, luego de una breve, vibrante y patriótica alocución, se dirigió al comandante con estas palabras: "El Caudillo, en nombre de la Patria, os hace Caballero de la Orden de San Fernando, como premio a vuestra heroica actividad militar"; imponiendo seguidamente, en el pecho del heroico "as" de la caza, la más preciada condecoración militar, cuya insignia ha sido costeada por sus compañeros.

Tras los abrazos y felicitaciones, los aviadores se han reunido en un balneario próximo para celebrar tan feliz evento.

### Hace 45 años

## Modernización

**San Javier 3 marzo 1958**

Con gran alborozo, por parte del personal de la AGA, han sido recibidos los primeros aviones Beech T-34 "Mentor", que pilotados por profesores, procedían del aeropuerto santanderino de Parayas. Como ya es sabido, estos excelentes aparatos de escuela, de construcción metálica y dotados de tren retráctil, llegaron días atrás, por vía marítima, al puerto de la capital montañesa. Ahora, tomando la designación española de E.17, se incorporan al Escuadrón Básico, cuyo mando ha sido confiado al comandante Luis Páez Jiménez.

### Hace 80 años

## Visita Real

**Cuatro Vientos 5 marzo 1923**

Para conocer de cerca los aparatos extranjeros que han participado en el reciente concurso, esta tarde ha visitado el aeródromo S.M. la Reina Cristina. Recibida por el general Echagüe, coronel Soriano y ministro de los Países Bajos, la augusta dama ha presenciado la espectacular exhibición de un aparato holandés Fokker C-IV, a cuyo piloto felicitó.

## Empresa aeronáutica

**Madrid 3 marzo 1923**

Con la finalidad que expresa su nombre y con un capital social de 1.500.000 pesetas, totalmente desembolsado, se ha constituido la sociedad Construcciones Aeronáuticas (CASA). Su presidencia ha recaído en don José Tartiere, conde de Santa Bárbara de Lugones; nombrándose director gerente de la misma, a don José Ortiz Echagüe. Para llevar a cabo sus proyectos, se han adquirido 16.636 metros cuadrados de terreno, entre la vía del ferrocarril Madrid-Cádiz y el aeródromo de Getafe, donde se levantará la factoría

## Ejercicios

**Los Alcázares 21 marzo 1923**

La Escuela de combate y Bombardeo Aéreos, ha tenido el honor de recibir esta mañana la visita de S.M. el Rey; quien acompañado por el ministro de Marina, almirante de la Escuadra, capitán general de la Región y otras autoridades civiles y militares, fue recibido por su director, el comandante Luis Gonzalo Vitoria y cuadro de profesores. Después de pasar revista a la escuadrilla "Bristol" y la compañía de Instrucción, don Alfonso ha presenciado diversos ejercicios, que han corrido a cargo de seis de los aparatos citados, remolcadores de sendas mangas. primeramente actuó la artillería antiaérea; más tarde, en el curso de vistosos combates, otros tantos "Spad" de caza, "atacaron" las mangas que, una vez arrojadas a tierra, mostraban las huellas de los certeros impactos.

Luego, el rey embarcó en una falúa, dirigiéndose a la isla Grosa, desde donde observó el espectacular bombardeo a la Perdiguera, llevado a cabo por cuatro "Bristol" que arrojaron 36 bombas.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años

## Inauguración

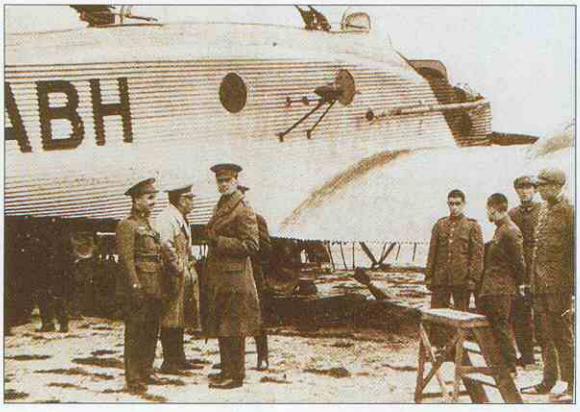
**Tablada 14 abril 1923**

En brillantísimo acto, presidido por SS.MM. los Reyes, se ha celebrado la inauguración oficial de la base. Tras los honores de ordenanza, don Alfonso acompañado por el general Echagüe, el jefe de la base, comandante Álvarez Rementería y el artífice del proyecto, capitán Rodríguez Martín, efectuó una visita a las instalaciones, mostrando continuamente su satisfacción por la obra realizada. Cerca de las cuatro, comenzaron a llegar las nueve escuadrillas desplegadas en campos de cercanías.

La presentación de la de Melilla fue emocionante, ya que no se limitó a la vuelta de honor al circuito, sino que, a escasa distancia de la tribuna regia, efectuó un simulacro de ataque a tierra. Uno tras otro, a modo de carrusel, los aviones picaban y ascendían vertiginosamente; cuando, inesperadamente, el *Martinsyde* del teniente Gutiérrez Delgado se estampó contra el suelo. Un grito de horror brotó de las gargantas de la muchedumbre, y tras unos momentos de angustia ante lo irremediable, sucedió algo realmente providencial; cuando, entre los restos del aparato, salió el aviador, quien habiendo sufrido tan sólo leves lesiones, no le impidieron acercarse a la tribuna y entre aplausos, dar la novedad al Rey.

Para hacer olvidar el susto, dos aparatos de la citada escuadrilla, pilotados por los capitanes Ferreiro y Rodríguez Caula, realizaron una espectacular exhibición acrobática, premiada con ovaciones tan pronto tomaron tierra.

Cuando el gigantesco *Goliath* de bombardeo puso fin a la llegada de las escuadrillas, el Rey las revistó, marchando luego a uno de los hangares, donde junto a la Reina, infantes y autoridades, firmó el acta de inauguración, antes de que el arzobispo procediera a su bendición.



### Hace 75 años

## Nuevo avión

**Getafe 20 abril 1928**

Con la asistencia del Infante Don Fernando de Baviera, general Berenguer, coronel Kindelán, tenientes coroneles Herrera, De la Llave y Gonzalo, así como numerosos aviadores, ha tenido lugar el vuelo de demostración y entrega a la Aviación Militar, del trimotor de gran bombardeo Junkers K-30. Como ya es sabido, este soberbio aparato, con tripulación sueca y los capitanes Méndez y Riera, llegó a Cuatro Vientos el día 20 del pasado mes, procedente de Malmoe.

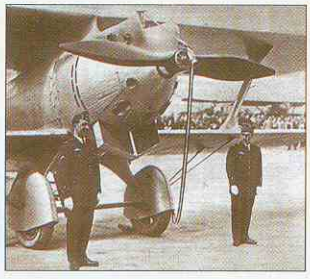
Tras un primer vuelo, en manos del piloto Lindner, que llamó poderosamente la atención, como colofón realizó otro, en formación con dos Junkers G-24 (la versión civil) pertenecientes a la Unión Aérea Española.

### Hace 75 años

## Bendición

**Tablada 30 abril 1928**

En el curso de una brillante ceremonia presidida por SS.MM. los Reyes, esta mañana ha tenido lugar la bendición y bautizado del CASA Breguet TR, *Jesús del Gran Poder*. Recibidos los Reyes por las más altas autoridades militares, don Alfonso se dirigió en primer lugar al aparato, donde conferenció con los capitanes Jiménez e Iglesias, quienes le pusieron al tanto de las características del avión, mostrándole incluso su cabina.



### Hace 80 años

## Estandarte

**Tablada 15 abril 1923**

Si ayer esta base vivió una jornada inolvidable, esta mañana hemos asistido a la ceremonia de entrega del estandarte nacional al Servicio de Aviación. En el campo de vuelos formaban todas las fuerzas de la guarnición y frente a los hangares, los aparatos de nueve escuadrillas. A las diez y cuarto llegaron SS.MM. los Reyes con sus hijos. En primer lugar habló el ministro de la Guerra quien destacó el heroísmo de los aviadores *que han sabido merecer esta bandera y ganar para ella, antes de tenerla, una corbata tan honrosa.* Seguidamente entregó el estandarte a la Reina, quien leyó un discurso antes de entregar la enseña al coronel Soriano. El arzobispo bendijo la bandera y a continuación se celebró una misa, tras la cual el coronel Soriano entregó la enseña patria al abanderado teniente Oyarzábal, dándole escolta los tenientes Tasso, Ortega, Ordiales y Martínez Mejías. Incorporados estos a la formación, el coronel dirigió a los aviadores una patriótica y vibrante alocución.

Tras la imposición por el Rey al estandarte de la corbata de la Medalla Militar, encabezados por los aviadores, desfilaron ante Sus Majestades todas las fuerzas que habían asistido al acto. Como broche final, cuatro *Martinsyde* de la escuadrilla de Melilla, pilotados por los capitanes Ortiz, Loriga, Estaban y Gallarza, evolucionaron con admirable precisión en distintas formaciones, realizando acrobacias a baja altura.

Luego, el cardenal Ilundain revestido de pontificial, procedió a la bendición, tras la cual la Reina Victoria, tirando de una cinta con los colores nacionales, rompió contra el buje de la hélice la tradicional botella de vino de Jerez. La música interpretó la Marcha Real, las fuerzas presentaron armas y el público, emocionado, prorrumpió en vivas a los Reyes, a españa y a la Aviación. Un sexquiplano hizo acrobacias, evolucionando asimismo el hidro que había traído al general Sanjurjo, el cual, en una de sus espectaculares pasadas, sobrevoló a tan sólo 10 metros la tribuna regia.

El Rey revistó después las escuadrillas formadas en el campo, antes de que, con el desfile de las fuerzas de Aviación, se diera por terminado el acto, pasando Sus Majestades, los infantes y autoridades al pabellón de oficiales donde fueron obsequiados con un lunch, mientras en los jardines de la base, eran agasajados los invitados

### Hace 75 años

## Cántico

**Madrid abril 1928**

Obra del teniente Auditor de Guerra, piloto aviador y abogado del Ilustre Colegio de Sevilla, Felipe Acedo Colunga, y editado por Espasa Calpe S.A. ha aparecido *El Alma de la Aviación Española*. En sus 213 páginas de sabrosa lectura, el autor, quien tomó parte activa en la campaña marroquí, *resalta las hermosas iniciativas, los hechos incógnitos, las nobles individualidades, los emocionantes episodios, evocando nombres de aquellos que sólo son recuerdos, ensalzando mandos, censurando a veces, todo con pluma acariciadora y suave o enérgica y dura, pero siempre sincera, que ágil recorre sus trece capítulos.*

En la foto, los tenientes Felipe Acedo (derecha) y Eusebio Paredes.

### Hace 70 años

## Fiesta

**Barajas 15 abril 1933**

Organizada por la Federación Aeronáutica Española (FAE), se ha celebrado la anunciada Fiesta de Aviación, que ha contado con la presencia del jefe del Gobierno, autoridades y numerosísimo público. Precedida por la llegada de las avionetas participantes en un rallye de turismo, en el que se proclamó vencedor el teniente Martínez de Velasco, con una *Loring* del Aero Club de España, dio comienzo el programa. Iniciado con el desfile de 96 aviones repartidos en dos grupos de reconocimiento (Br-XIX y R-III) y uno de caza (Ni-52), continuó, con la suelta de globos libres de las Aerostaciones Militar y Naval y las evoluciones de una escuadrilla de Getafe, recibiendo órdenes radiadas desde tierra. A continuación, fue presentado el autogiro La Cierva C-30, recientemente adquirido por la Aviación Militar, el cual se exhibió en unión de una avioneta de la Escuela de Alcalá. Luego, pudimos ver variadas y espectaculares demostraciones de acrobacía individual y colectiva; en las que, provistos algunos aviones de generadores de humo, trazaron en el cielo caprichosos arabescos. Se efectuó también el ataque e incendio de un globo cautivo, por una patrulla de Getafe, así como la caza, con escopetas desde avión, de diversos globos representando animales grotescos. Fue entonces cuando el *Havilland*, del teniente Gobart y el sargento Jiménez Lobato, tuvo la desgracia de chocar con uno de ellos, lo que provocó una pérdida de velocidad y la caída a tierra, causando la muerte de sus tripulantes. Dicho percance impresionó profundamente al público y por disposición del jefe del Gobierno, quedó suspendida la fiesta, próxima ya a su terminación.

### Hace 60 años

## Ansiados Fw

**Seschtschinskaja 21 abril 1943**

Con gran alegría por parte de los componentes de la 3ª Escuadrilla Expedicionaria, pilotados por el capitán Hevia y dos suboficiales alemanes, han llegado los primeros Focke Wulf Fw-190, con los que en adelante se equipará la unidad. Tras los vuelos de familiarización, pronto iniciarán sus servicios en él.

*Nota de El Vigía:* Si con los Me-109, la 3ª había derribado 33 aviones en cinco meses, con los Fw 190, en tan sólo dos meses, logró 29 más uno probable. En la foto, el teniente Rafael Calleja, tres victorias.

### Hace 75 años

## Publicación

**Madrid 16 abril 1928**

La aeronáutica, tan en boga en nuestros días, es uno de los contenidos de la nueva publicación que, a partir de hoy y con periodicidad quincenal, puede encontrarse en los kioscos. Se trata de *Motoavión*, revista práctica de automovilismo y aviación; de utilidad para los mecánicos, conductores y propietarios de automóviles, aspirantes a pilotos y mecánicos de aviación. ¡Bienvenida sea!

### Hace 75años

## Cazas

**Madrid 30 abril 1928**

Por Real Decreto, se ha autorizado a la Aviación Militar a contratar con la Hispano Suiza de Guadalajara la fabricación de 82 aviones de caza Nieuport Ni-52.

### Hace 65 años

## Prueba

**Tablada 12 abril 1938**

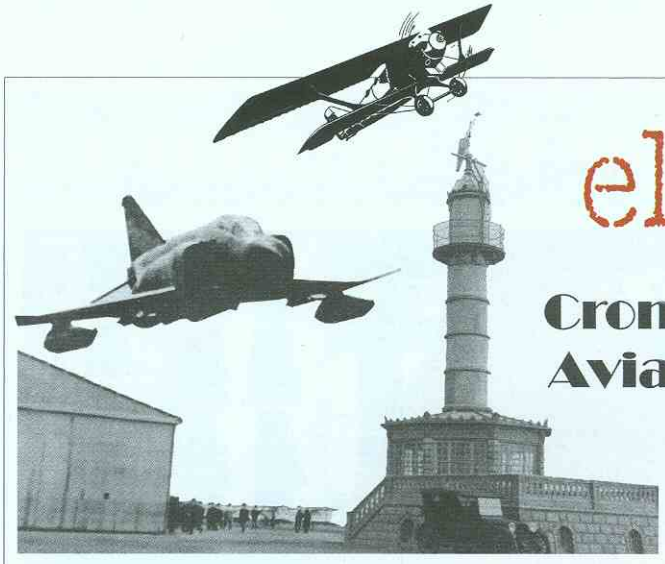
Con un vuelo de 20 minutos, "muy interesante y agradable" el capitán Jesús Rubio Paz, el popular "Satanás", experto cazador del Grupo Morato, ha realizado la prueba del primer "Rata" (Polikarpov I-16) capturado al enemigo. Al éxito ha contribuido, sin duda, el Parque Regional de Sevilla, que dirige el comandante Pazó, en cuyas instalaciones se ha llevado a cabo la puesta a punto de este pequeño pero potente y ágil avión.

### Hace 65 años

## Aliados

**Granada 17 abril 1938**

Partiendo de este aeródromo, 34 Heinkel He-111 de la Legión Cóndor, participantes en la llamada "Operación Neptuno", han efectuado un espectacular servicio de bombardeo al puerto de Cartagena. Mas tarde, en una segunda oleada en la que han participado 25 aviones, han alcanzado el puerto de Almería también.



# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 65 años

**ABC. Sevilla mayo 1938**

### Hace 75 años

## Mala pata

**Tablada 11 mayo 1928**

Si ayer fue la espesísima niebla, la que frustró la salida del *Jesús del Gran Poder*, hoy la mala suerte se ha cebado en los valientes aviadores. A las 6,15 de la madrugada, luego de introducir de nuevo en el avión las provisiones de boca -frutos secos, chocolate y café en termos- e instalados a bordo los capitanes Jiménez e Iglesias, ruidosos aplausos a modo de cariñosa despedida, han resonado en medio de la intensa niebla, cuando el aparato ha partido hacia la cabecera de pista. Aplausos que se han trocado en un flamear de pañuelos, cuando apagados por el zumbido de su motor disponíase a despegar rumbo a Karachi. De pronto, ante la perplejidad general, se ha hecho el silencio, al tiempo que el avión detenía su alocada carrera. Pronto se ha sabido que su plano derecho había colisionado con una inoportuna camioneta del servicio de la base. Aunque por fortuna no ha ocurrido una tragedia, lamentablemente otra vez se ha frustrado su salida.

### Hace 75 años

## Peregrinos alados

**Jerusalén 28 mayo 1928**

Entusiásticamente recibidos por el cónsul de España y familia, por los componentes de una peregrinación catalana y los franciscanos españoles de Jerusalén, han llegado al campo eventual de Kuhmdia, el comandante Luis Riaño y el teniente Luis Roa Miranda, quienes tripulan un Breguet XIX del Grupo de Instrucción de Cuatro Vientos.

Como ya se sabe, junto a otros dos sexquiplanos, formaba parte de la patrulla que con dirección a los Santos Lugares, partió el pasado día 18 de Cuatro Vientos. Sendos percances acaecidos en Úbeda (Jaén) y Bengasi, inutilizaron los aparatos del teniente Jesús Montesinos -mecánico Pérez y capitán Aboal- comandante Riaño; por lo que este último, como jefe de la expedición, reemplazó al mecánico García Herguido que inicialmente acompañaba a Roa.

### Hace 50 años

## Recuerdo

**Cuatro Vientos 30 mayo 1953**

Con la asistencia del presidente del RACE, coronel Juste Iraola y numerosos aviadores, a primera hora de la tarde se ha inaugurado en las proximidades del chalet del Aero Club, el monumento que erigido por suscripción, recordará a los hermanos Llaca. Formado el conjunto

## Primera Brigada del Aire

**Cariñena mayo 1938**

Creada en octubre pasado, para agrupar los principales elementos que se habían improvisado durante el primer año de guerra, en la instantánea podemos ver a sus "fuerzas vivas". De izquierda a derecha: comandate Cipriano Rodríguez Díaz, jefe de Servicios; tenientes Luis Gutiérrez Soto y Manuel Galíndez Zavala, ambos de Infraestructura; teniente coronel Francisco Arranz Monasterio, jefe del EM; coronel Apolinar Sáenz de Buruaga, jefe de la Brigada y los comandantes Joaquín García Morato, jefe de la aviación de caza y Francisco Vives Camino, del EM y próximo jefe, del nuevo Grupo de Savoia 79.

## Hace 50 años

# Cohetes

**Torrejón 19 mayo 1953**

Como colofón a la detenida visita que los generales Franco y Graveiro Lopes, han efectuado a las instalaciones del INTAET, los jefes de Estado de España y Portugal han presenciado la exhibición en vuelo de distintos aviones de construcción nacional. Por su espectacularidad, ha destacado la realizada por una escuadrilla de C4J, versión española del Messerschmitt 109 con motor Hispano 1.300 cv, la cual se aplicó en el lanzamiento de cohetes.

por dos bloques de granito con una cara lisa, en ella se ha situado un bajorrelieve en bronce de Nuestra Señora de Loreto (obra de *Pepe*) y coronado por una cruz. A su vera, hemos oído palabras emocionadas recordando a Daniel y José, para terminar con la bendición del monumento.

Como se recordará, Daniel, capitán del Ejército del Aire, perdió la vida el 23 de junio del pasado año, cuando con una HM-9, remolcaba un velero participante en los entrenamientos del Campeonato Mundial de Vuelo a Vela. José (*Pepe*), luego de haber combatido en el aire en dos guerras (cuatro victorias en Rusia), con el empleo de teniente coronel, caía el 4 de septiembre a bordo de un Miles "Aerovan", junto a Mercedes su mujer, el mecánico Muñoz y el fotógrafo Becerra.

## Hace 30 años

# Recuerdos

**Madrid mayo 1973**

Carente nuestra aviación de la amplia bibliografía que, para satisfacción de profesionales y aficionados tienen otros países, no es de extrañar que *"Cadenas del Aire"*, desde hace unas semanas en las librerías, haya sido objeto de una excelente acogida. Su autor, el doctor José Luis Jiménez Martín -hermano de *"Jiménez el del vuelo"*-, recoge en 400 páginas, ilustradas con numerosas fotografías, sus vivencias y recuerdos de cuando, estudiante de medicina, al estallar la guerra civil se hizo aviador y su participación como piloto en ella. Primero en los "Pavos" (He-45), luego a las órdenes de "El Corto", en la "cadena" de He-51, para terminar en los rápidos He-112, integrados en la Escuadra de Morato.

## Hace 65años

# Jabato

**Bello 2 mayo 1938**

Visitando a los tan bravos como itinerantes cazadores en este aeródromo provisional, hemos conocido una anécdota sensacional. Apenas hace un mes, atacando los Fiat CR-32 del 2-G-3, posiciones de tierra en el frente de Toril (Albarracín), resultó herido en el brazo izquierdo "Muntaditas", como todo el mundo conoce, al joven teniente Jorge Luis Muntadas (20) quien no obstante, continuó en la formación 25 minutos sobre el objetivo.

De regreso con su patrulla al aeródromo, pasó al botiquín, donde al poco se empezaron a oir gritos de dolor, gritos que fueron subiendo de tono y acabaron por ser de verdadero escándalo. Tanto, que el propio comandante Salas, alarmado, penetró en la rudimentaria instalación sanitaria y preguntó al médico, que hurgaba con unas pinzas en el brazo del piloto, sobre lo que sucedía.

- Estoy intentando extraer la bala, dijo.

A lo que "Muntaditas" con un atronador rugido respondió:

- Pero ¡como me va a extraer la bala, si la tengo en el bolsillo!

No era fantasía lo que la descompuesta voz del herido afirmaba, porque efectivamente sacó la bala del bolsillo de su pantalón.

En el avión y al agarrarse el brazo herido, se había quedado con ella en la mano, ya que con la poca velocidad que traía pudo herir sin penetrar ni dañar el hueso.

Efectuada la primera cura, fue evacuado al Hospital Militar de Zaragoza donde quedó ingresado. Días después, de vuelta con sus compañeros, se tomaba esta fotografía en la que vemos a Arístides, Allende, el ingeniero Apraiz, "Muntaditas", Messia y Ángel Mendoza.

## Hace 75 años

# Fracaso

**Tablada 30 mayo 1928**

Habiendo partido ayer el Jesús del Gran Poder con destino a Oriente, en pos del record mundial de distancia, establecido en 6.294 km; hoy, a través de distintos, y a cual más confusos cables, hemos podido saber que, cuando llevaba recorridos 5.100 km. las averías producidas en el motor por una tormenta de arena, ha forzado a los bizarros capitanes Jiménez e Iglesias a aterrizar en Nasirya (Mesopotamia).

## Hace 50 años

# Festival

**Cuatro Vientos 30 mayo 1953**

Con gran afluencia de público, estimada en 60.000 personas, se ha celebrado esta tarde el Festival Aéreo Internacional organizado por el Real Aero Club de España. Iniciado con el desfile, en vuelo rasante, de los aviones de nuestras compañías: Bristol 170 (Ozores), DC-3 (Dávila), Languedoc (Erce) y DC-4 (Imaz), sin pausas, se sucedieron los 15 números del programa. Desde una carrera de avionetas sobre un circuito cerrado a la ascensión del globo libre que llevó a M. Cornier (79) a Illescas o a las evoluciones de un autogiro La Cierva (Amores).

También se presentaron aviones de construcción nacional: HA-43 (Elía), HA-1.109K (Zorita), CASA 2.111 (Careaga), CASA 352 (Pequeño), "Alcotán" (Murcia) y "Halcón" (Nienhuisen), así como los prototipos de AISA I-11 (Guibert), HM-1 (Aldecoa) y e I-115 (Palanca).

El número fuerte del programa, lo constituyeron los reactores, y la exhibición acrobática de la patrulla de la RAF, compuesta por cuatro DH Venom, resultó de gran espectacularidad; por su parte los "Thunderjet" de la USAFE, aunque no acrobáticos, llamaron la atención por su formidable potencia y cambios de formación.

En la acrobacía individual se lucieron Aldecoa y el príncipe Cantacuzene, ambos con "Jungmeister", si bien este último con la suya reformada.

El vuelo silencioso de los "Baby", "Kranich" y "Weihe" y la actuación de los paracaidistas del Ejército del Aire con sus "cadenas margarita" y saltos con apertura retardada, pusieron el toque de sosiego y emoción a un evento, seguido desde las terrazas del club por la esposa del Jefe del Estado a quien acompañaba del ministro del Aire general González Gallarza y otras personalidades.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años
## Publicación

**Madrid junio 1923**

Fruto de la comunión de un numeroso grupo de entusiastas de la aeronáutica, entre los que, en sus facetas militar y civil, figuran los más ilustres apellidos, ha aparecido *Aérea*, revista mensual ilustrada de aeronáutica, pionera en España en su género.

### Hace 60años
## Héroes

**Getafe 3 junio 1943**

Presidido por el ministro del Aire general Vigón, y precedido por la Jura de Bandera de los caballeros cadetes de la Academia de Ingenieros Aeronáuticos y soldados de la 1ª Región Aérea, que sumaban un total de 1.500 hombres, se ha celebrado el emotivo acto de imposición de la Medalla Militar al teniente coronel Carlos Martínez Vara de Rey. Asimismo, han sido entregadas a sus familiares las Medallas Militares concedidas a título póstumo al capitán Antonio Noriega Labat y al alférez Antonio Navarro Pérez, caídos en Rusia, formando parte de la 2ª Escuadrilla Azul. Los actos han finalizado con un brillante desfile.

### Hace 80 años
## Estandarte

**Guadalajara 20 junio 1923**

En las instalaciones del Cuerpo de Ingenieros Militares y en presencia de SS.MM. los Reyes, la Reina Doña María Cristina y las autoridades de la nación, el Infante don Juan, que vestía el uniforme de soldado de Ingenieros, ha hecho entrega a las tropas del Batallón de Aerostación, del estandarte costeado por suscripción pública entre el pueblo arriacense. En su honor, a la tarde se ha celebrado una gran fiesta aerostática, dando suelta a varios globos, y la escuadrilla de aeroplanos ha ejecutado arriesgados vuelos acrobáticos.

### Hace 50 años
## Desgracia

**Logroño 1 junio 1953**

La animación de la Vuelta Aérea a España, en la que compiten 15 avionetas, de las que siete son militares, y que comenzó esta mañana en Cuatro Vientos, con las primeras etapas a León y Logroño, se ha teñido de luto a la llegada de los aparatos al aeródromo de Agoncillo. Se trataba de una prueba de regularidad, y la HM-1 de la escuela sevillana de El Copero, posiblemente, en un intento de aminorar la velocidad, hacía su aproximación un poco colgada; segundos después, al iniciar un viraje ceñido sobre la línea de control, dramáticamente ha entrado en pérdida, estrellándose a tan sólo 200 metros de la pista. Cuantos hemos sido testigos de la colisión del aparato con el terreno, nos temimos lo peor, y desgraciadamente, así ha sido. Víctimas del percance, perecieron el capitán profesor, Francisco Díaz Trechuelo León (26) y el sargento mecánico Francisco Pantoja.

### Hace 65 años
## Reconocimiento

**Burgos 17 junio 1938**

El Boletín Oficial publica la siguiente disposición:

S.E. el Generalísimo de los Ejércitos Nacionales, de acuerdo con lo informado por la Junta Superior del Ejército, se ha dignado conceder la Medalla Militar colectiva, a los grupos "Junkers" de Aviación Militar, alcanzando esta recompensa a todo el personal que pertenece o haya pertenecido a dichos Grupos hasta el 14 de octubre de 1937 y tenga un mínimo de 25 servicios de guerra, resultase herido o tuviese una citación como distinguido.

### Hace 60 años
## Recompensa

**San Javier 19 junio 1943**

Con gran brillantez y en acto presidido por los generales Gonzalo y Fernández Longoria, así como las autoridades provinciales y locales, se ha celebrado la Jura de Bandera de los alumnos de la Escuela Inicial Aérea. Posteriormente, y tras la lectura de la disposición oficial de concesión, el general jefe de la Tercera Región Aérea, ha impuesto al capitán Jesús Fernández de Tudela, la Medalla Militar.

El desfile de los alumnos y tropa, ante las autoridades y el condecorado, y una copa de vino de jerez han puesto el broche de oro a la jornada.

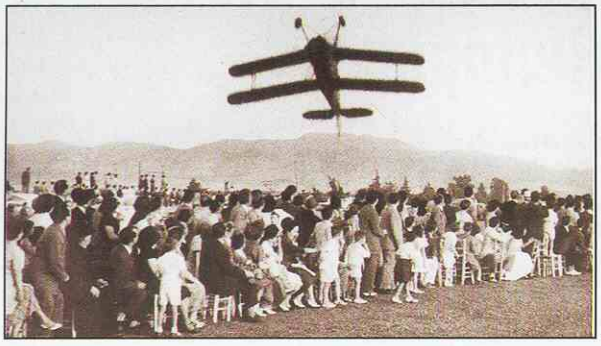
### Hace 60 años
## Éxitos y suerte

**Seschtschinskaja 10 junio 1943**

Los contínuos ataques, con que desde hace días la aviación soviética viene castigando la base de la 3ª Escuadrilla Azul, han vuelto a repetirse hoy. Sin embargo, por esperados, a las oleadas de aviones, se han opuesto con éxito nuestros valientes pilotos, quienes han obtenido ocho victorias. De ellas, dos se ha adjudicado el capitán Hevia, y una los capitanes Gavilán y Alos; los tenientes Azqueta, Meneses y Vara de Rey, así como el alférez Aldecoa (en la foto). Por cierto, que éste, milagrosamente pudo alcanzar el aeródromo, tras haber recibido su Focke Wulf un impacto en el depósito de combustible, dos en el fuselaje y uno de cañón que le destrozó la cola.

## Hace 50 años
# Publicidad

**Interavia, junio 1953**



## Hace 50 años
# Festival

**Granada 14 junio 1953**

En el aeródromo de Armilla, una gran muchedumbre ha presenciado el anunciado festival aéreo. Comenzó con "bautismos del aire" a cargo de dos avionetas del RACE llegadas desde Madrid, y otras tantas pertenecientes al Estado Mayor del Aire; siguieron exhibiciones de planeadores y aeromodelos del Frente de Juventudes y por último, como número fuerte, la brillantísima y emocionante exhibición del capitán Vicente Aldecoa.

## Hace 30 años
# Amistad

**Torrejón 7 junio 1973**

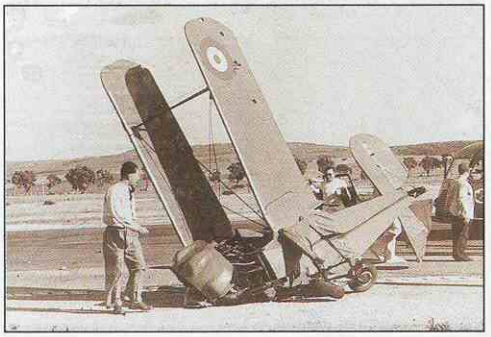
Con la presencia del Príncipe de España, don Juan Carlos de Borbón, a quien acompañaba el ministro del Aire, teniente general Salvador y otras personalidades, se ha celebrado el Día de la Amistad Hispano-Norteamericana, con la tradicional jornada de Puertas Abiertas. Además de la interesante exposición estática de material del Ejército del Aire y de la USAF, los miles de espectadores han disfrutado con la espectacular exhibición del F-14 *"Tomcat"*, las pasadas de un F-111 y la perfecta exhibición de los *"Phantom"* de la célebre patrulla *"Blue Angels"* a cuyos pilotos don Juan Carlos felicitó.

## Fe de erratas

La noticia del nombramiento de ayudante de órdenes de SM el Rey, al comandante Eduardo González Gallarza (RAA marzo de 2003) apareció por error fechada en marzo de 1923, cuando debía de figurar 31 de marzo 1928, esto es, hace 75 años.

## Hace 50 años
# Suerte

**Tánger 20 junio 1953**



Con gran brillantez, se ha celebrado esta tarde en el aeropuerto de Boukhalf, el Meeting Aéreo Internacional organizado por el Aero Club tangerino. Junto a los espectaculares *"Sabres"* de la USAF, dos de los cuales pasaron el muro sónico, los T-33, o la escuadrilla de "Mistral", España ha estado representada por la avioneta de turismo Iberavia I-11 *"Peque"*, cuya presentación efectuó Javier Guibert, y por el capitán Fernando Lens, quien concurrió en un mano a mano acrobático, con Nedellec, piloto jefe del Aero Club de Meknés. La vistosa y arriesgada exhibición, de "El maruxo" -como cariñosamente se conoce a nuestro finísimo piloto- tuvo un final dramático, ya que cuando realizaba un último tonel rasante, antes de aterrizar, una fuerte racha de viento volteó a su *"Jungmeister"* estrellándolo contra el suelo. Fueron unos minutos de angustia e intensa emoción; hasta que, rescatado el piloto de los restos de su destrozado avión, e informado por megafonía el público de que, milagrosamente había salvado la vida y ni siquiera las heridas eran de gravedad, éste le tributó una cálida ovación.

## Hace 75 años
# Regalo

**Cuatro Vientos 15 junio 1928**

Según informa la revista Moto-avión, Santiago Sánchez Quiñones, de quien se dice, que más que proveedor de la Aeronáutica Militar, es su más entusiasta colaborador, ha tenido el delicado rasgo de mandar construir una avioneta, para regalarla a la Aviación Militar. Se trata de una biplaza Caudron C-109, dotada de un motor Salmson de 9 cilindros en estrella y una potencia de 40 cv. Llegada días atrás, en vuelo desde París, los elogios de su piloto, el renombrado M. Thoret, acerca de tan liviano aparato, que ostenta nada menos que cuatro récords mundiales, se han visto incluso acrecentados, por los pilotos de la Escuadrilla de Experimentación que la vuelan a placer. ¡Qué sirva de ejemplo, para aquellos que obtienen pingües ganancias en la Aviación Militar!

## Hace 80 años
# Herido

**Tafersit 5 junio 1923**

En vuelo rasante, ajenos al riesgo de la fusilería y haciendo gala de una acometividad extraordinaria, los aviadores se han afanado en el ataque al enemigo y a su vez, en el abastecimiento a la sitiada posición de Tizzi Assa. Los impactos de los rifeños se han dejado sentir, pero ¡qué importaba! siempre que no hicieran blanco en zonas sensibles. Pero, por más que cantado, así ha ocurrido al Bristol nº 49; el cual, más que aterrizar, "se ha metido" violentamente en el suelo. Pilotado por el capitán Rafael Llorente y llevando al jefe de las FF.AA de Marruecos, teniente coronel Kindelán, como observador, flameaba en él, por primera vez, la bandera de combate y mando. Según ha declarado aquél, cuando en uno de los picados, sorprendido comprobó que el rugido del motor no era sustituido por el tableteo de las ametralladoras, volvió la cabeza, viendo que su jefe había resultado herido. Sufriendo una fuerte hemorragia, ha optado por aterrizar cuanto antes, a fin de que con la máxima urgencia se prestara ayuda a tan distinguido tripulante, a quien, sin duda, ha salvado la vida. Tras un taponamiento de la herida, en auto ha sido trasladado a Dar Drius, suponiéndose que de aquí será evacuado al hospital de Melilla.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

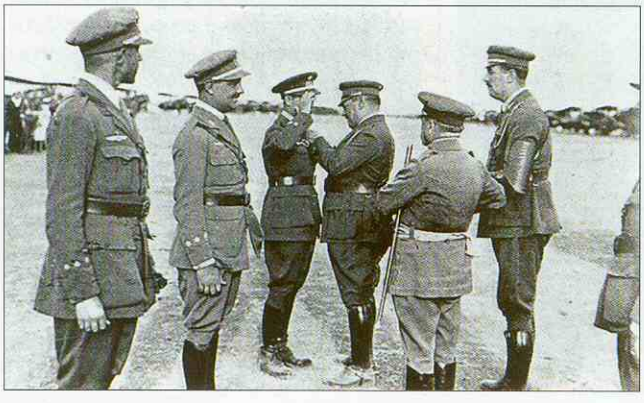
"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 80 años

## Recompensas

**Melilla 22 julio 1923**

El aeródromo de Tauima engalanado, con todos los aparatos y sus tripulaciones al frente, formando un gran semicírculo, ha sido el adecuado marco, donde esta tarde se ha celebrado el solemne acto de imposición de las primeras medallas militares que se conceden a los aviadores. Han asistido los generales Martínez Anido y García Aldave, muchos jefes y oficiales, así como numerosos invitados; entre ellos, muchas señoritas que se trasladaron al aeródromo en un tren especial. El coronel Pardo de Estado Mayor, leyó la orden de concesión y la exposición de los méritos contraídos por los agraciados, imponiendo a continuación el comandante general la preciada condecoración a los capitanes Luis Moreno Abella, marqués de Borja; José Carrillo Durán, Rafael Llorente Sola, Apolinar Sáenz de Buruaga Polanco y Mariano Barberán y Tros de Illarduya, a quienes dio un fuerte abrazo de felicitación, que según diría:*es el que con cariño y admiración os envía España y el Rey*. Tras un elocuente discurso, enalteciendo a los condecorados; estos, junto a las autoridades presidieron el brillante desfile de las fuerzas, en columna de honor, mientras los "hidros" de Mar Chica, sumándose al homenaje, evolucionaban sobre el campo.



Luego, el coronel Kindelán, quien llevando aún su brazo en cabestrillo, se encuentra muy mejorado de la herida que sufrió en combate, obsequió a los invitados con un refresco, al que siguió un baile que terminó a las nueve de la noche.

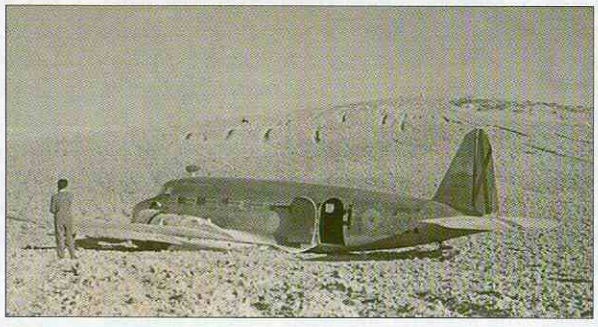
*Nota de El Vigía:* Dos días después, en el Hotel Reina Victoria se celebraba un banquete en honor de los aviadores condecorados. Ofreció el homenaje el coronel Kindelán, acordándose regalar las insignias de la Medalla Militar al capitán Juan Ortiz Muñoz; quien, al hallarse convaleciente en Zaragoza, no pudo asistir a la ceremonia del domingo.

### Hace 50 años

## Al suelo

**Madrid 19 julio 1953**

En el término de Arganda y en las inmediaciones del Cerro del Telégrafo, una parada de motor ha forzado a tomar tierra en una finca de labor al bimotor T.5-1, "Alcotán" del Escuadrón de Experimentación en Vuelo. Pilotado por el comandante Demetrio Zorita y el capitán Dionisio Zamarripa, por fortuna, no ha habido que lamentar desgracia alguna; incluso el aparato, en cuyo puro aparecen los numerables 94-31, ha salido del trance con mínimos deterioros.



### Hace 80 años

## Valentía

**Quebdani Melilla 22 agosto 1923**

Empeñada la aviación, en el ataque al enemigo que asediaba la posición de Tifarauín, el teniente de Infantería Bernardo Salgado que pilotaba el Bristol nº 44, observó que una guerrilla de la Legión se encontraba en situación difícil, por el empuje del enemigo a corta distancia de nuestras fuerzas. Así pues, no dudando un momento que había llegado la hora del sacrificio, descendió hasta meterse de lleno en las barrancadas en que se peleaba,

ametrallando al enemigo. Casi simultáneamente, una bala hería a su observador, el teniente Luis Vilas, y otra destrozaba una de las bombas de presión de la gasolina.

*No te apures Vila*, -le alentaba-*que no es nada; sigue tirando, que hay que salvar a los míos* -procedía del Tercio-; *yo te salvaré a ti.*

Pero un balazo en el corazón y otro en la muñeca, le impidieron cumplir su promesa por completo; aún así, consiguió tomar tierra aunque violentamente.

Los legionarios acudieron en socorro de los aviadores, que tanto les habían ayudado. Salgado había volado a la eternidad y Vilas, mortalmente herido, en su lecho de la enfermería, mientras hacía un emotivo relato de lo sucedido, repetía: ¡Un abrazo para Salgadito! que es el más valiente del mundo. Y en los delirios que la fiebre le producía, musitaba: ¡Qué valiente, qué valiente!

*Nota de El Vigía:* Propuesto Salgado para la Laureada, esta no prosperó, si bien fue ascendido a capitán por méritos de guerra.

Hace 75 años

## Desencanto

**Cádiz 1 agosto 1928**

Después de no pocas dificultades, debido a la carga máxima del aparato, y al viento contrario, a las siete y cuarto de la mañana, en medio de una estruendosa ovación, ha despegado el Super Wal "*Numancia*", en el que los aviadores Franco, Gallarza, Ruiz de Alda y el mecánico Madariaga, pretenden dar la vuelta al mundo.

Había transcurrido aproximadamente una hora de vuelo y se hallaban a la altura de la ciudad portuguesa de Faro, cuando una avería en la instalación de combustible, ha privado a los ilusionados aviadores, de la utilización de un motor. Sin aliviarse aún el hidro del enorme peso, dada la poca gasolina consumida, e imposibilitado para mantenerse en el aire con tres motores, se han visto obligados a amerizar. Sin tiempo, por la escasa altura, de vaciar los depósitos y en difíciles condiciones, dadas las 15 toneladas de peso. El choque con el agua fue violentísimo, produciéndose importantes averías en las cuadernas y fondo de la canoa. Aún así, navegando con ayuda de los motores útiles, se han dirigido a Huelva, empleando cerca de diez horas de penosa travesía, hasta legar a La Rábida.

Hace 65 años

Hace 65 años

## Reconocimiento

**Burgos 5 agosto 1938**

El BOE publica una resolución de S.E. el Generalísimo de los Ejércitos Nacionales, por la que se digna conceder la Medalla Militar Colectiva, a las fuerzas que operaron en los Valles del Cinca y Cinqueta, para reducir la bolsa de Bielsa. Entre ellas, se encuentra el grupo de cooperación 6-G-15, que sin arredrarse ante las dificultades atmosféricas, aprovechando los momentos de visibilidad *apoyó con celo actividad y pericia inigualada el movimiento de las tropas, solicitando misiones y no reparando en dificultades y peligros*. Ni que decir tiene, la alegría con que los bravos aviadores han acogido la noticia.

Hace 75 años

## Provisiones

**Cádiz 27 julio 1928**

Tras llevar a bordo distintas viandas, entre ellas, dos docenas de botellas de vino "*Glorioso*", adquiridas a Bodegas Palacio, a las 10,20 horas despegó el "*Numancia*" para un vuelo de prueba de diez horas de duración. Junto a la tripulación, vuela la esposa del comandante Ramón Franco quien, por cierto, ha repartido el ajuar de cocina y los muebles de comedor de la casa en que ha vivido algún tiempo, entre los vecinos pobres de las casas inmediatas.

Hace 65 años

## Ascenso

**Barcelona 16 agosto 1938**

Por Decreto del ministerio de la Guerra, que publica hoy la Gaceta, ha sido ascendido al generalato, el pionero de la Aviación Española Emilio Herrera Linares.

Hace 65 años

## Refuerzos

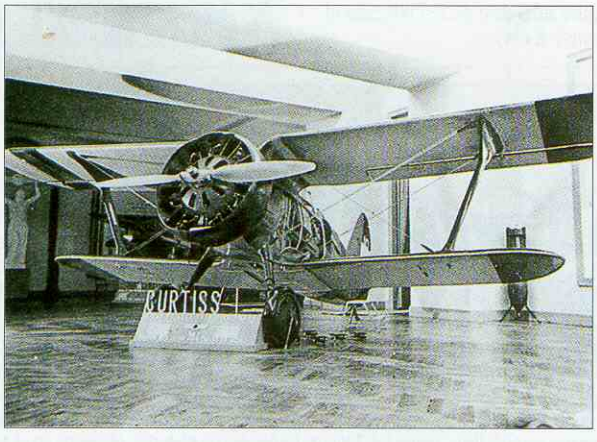
**Palma 21 agosto 1938**

Procedentes de la base aeronaval italiana de Monfalcone, y tripulados por aviadores españoles, al mando del comandante Federico Noreña, han llegado a la base de Pollensa los dos primeros hidroaviones de reconocimiento CANT Z-506B. Se trata de un modernísimo trimotor (1937), el cual en su versión civil, ha acaparado 16 récords mundiales. Dotado de tres Alfa Romeo de 750 cv y capaz de alcanzar los 300 km/h en crucero, puede transportar hasta 800 kg. de bombas, disponiendo para su defensa y ataque de una ametralladora ventral de 7,7 mm. y dos gemelas de 12,7 en su torreta dorsal.

Hace 65 años

## Exposición

**San Sebastián 30 agosto 1938**




Tras la inauguración oficial, por el vicepresidente del Gobierno conde de Jordana, que tuvo lugar ayer; esta mañana, en el espléndido marco del Gran Kursaal, se ha abierto al público la interesantísima exposición de *Material de guerra cogido al enemigo*.

Ciñéndonos a la aeronáutica, el Servicio de Recuperación del Estado Mayor del Aire presenta en los amplios salones, desde un colosal Martín Bomber (*SB-2*) de bombardeo, hasta aparatos de caza Y-15 (*Chato*) e Y-16 (*Mosca*), todos de factura soviética. Un Bristol "Bulldog", los restos de un Grumman FF-1 abatido y fotografías de otros aparatos, checoslovacos y norteamericanos capturados, y en pleno uso por nuestros aviadores, cuya presencia en el frente no era conveniente distraer, constituyen junto a motores, ametralladoras y bombas, una prueba irrefutable de la intervención de ciertos países a favor del bando republicano.

*¿Cuántos de estos aviones de bombardeo y caza* -se preguntaba el cronista del ABC de Sevilla- *han sido derribados por las invencibles alas nacionales? Allí están, en los cuadros estadísticos con gráficos en cifras, con los cielos donde los combates se verificaron, con los frentes en que nuestras escuadrillas alcanzaron el laurel victorioso, con las circunstancias todas que dan plenitud de garantía a estas hazañas renovadas a diario por la Aviación española.*

*¡¡Mil aviones!! Entre cogidos y derribados figuran en estas estadísticas. ¡Cifra asombrosa, que revela la grandeza de nuestros caballeros del aire y la suma de valor y pericia que en ellos hay!*

## Hace 65 años

# Distinción

**Sevilla 18 julio 1938**

El Aero Club de Andalucía, *iniciador de la suscripción pública para regalar al heroico comandante D. Joaquín García Morato las insignias de la Cruz Laureada de San Fernando, máximo galardón que el Caudillo ha otorgado al primero entre los mejores de las Alas de España, aspira a perpetuar en este modesto recuerdo su admiración al gran patriota, interpretando el sentir unánime de la entidad y la voz sagrada de sus socios caídos por Dios y por la Patria, plasmado en el acuerdo de designarle Presidente Honorario Perpetuo.**

*Del artístico pergamino, obra de Pepe Lafita, que ha sido entregado al bravo aviador, al que, en recentísima foto, vemos junto a un puñado de sus pilotos, entre los que figuran los tres jefes de escuadrilla. De izquierda a derecha: Carracido, Alonso Fariñas, Robles, Murcia, García Morato, Barranco, Gautier, Bayo y Larios; atrás O'Connor y García de Juan.

## Hace 65 años

En la ofensiva de Gandesa, la cámara sorprendió a los generales Alfredo Kindelán, jefe del Aire, y José Enrique Varela, jefe del Cuerpo de Ejército de Castilla, estudiando sobre la carta las cruciales operaciones en curso.

## Hace 65 años

# Caído

**Teruel 7 julio 1938**

Combatiendo en este frente, contra Fiat del Grupo Morato, ha caído el capitán jefe del 21 Grupo de "Moscas" Eduardo Claudín Moncada.

Miembro de la primera promoción de pilotos que se formó en Rusia, a su regreso, hace poco más de un año, se incorporó a una unidad equipada con los rápidos monoplanos soviéticos, en la que pronto le fue confiada la jefatura de una escuadrilla. Desde el 15 de junio último, como sucesor de Manuel Aguirre, detentaba el mando del Grupo.

*Nota de El Vigía:* Por Circular de 7.10.1938 aparecida en el Diario Oficial tres días después, *como recompensa a los méritos contraídos en la actual campaña*, a título póstumo se le concedía el ascenso a mayor.

## Hace 60 años

# Victorias

**Seschtschinskaja 4 julio 1943**

Efectuada el 25 del pasado mes, la despedida del primer escalón de la 3ª Escuadrilla Azul, que regresa a España, hoy, combatiendo el teniente Meneses contra dos Lagg-5, ha conseguido su cuarta victoria. Dicho derribo, totaliza las 64 victorias obtenidas por "la Tercera", de la que el capitán Hevia con 93 servicios, 10 combates y 12 victorias, se ha proclamado el máximo "As".

Sea esta expresiva foto, titulada "*El regreso del capitán Hevia*", tomada en Orel cuando la 3ª aún volaba el "zacuto" (Me-109F), nuestro homenaje a tan bravos pilotos.

# Homenaje

**Sevilla 18 julio 1938**

## Hace 50 años

# Viaje

**San Javier 1 julio 1953**

Tras un interesante viaje de fin de carrera, a bordo del Junkers 290, han regresado los componentes de la V Promoción de la Academia General del Aire.

De su apretado programa técnico-cultural, nos ha informado el teniente coronel Serrano Arenas, quien figuró al frente de la expedición, que partió para Lisboa el pasado día 25. En la nación hermana visitaron sus monumentos y distintas instalaciones aeronáuticas, como los Talleres Generales de Material, ubicados en el aeródromo de Alverca; la base de Ota, donde nuestros jóvenes aviadores se entusiasmaron con el vuelo de dos escuadrillas de "Vampire" e incluso alguno recibió emocionado su "bautismo" en reactor, y la base de Sintra, sede de la Escuela Práctica de Aeronáutica, donde además de presenciar una exhibición, varios alféreces alumnos pudieron volar en aparatos de instrucción. El día 28 en un emotivo acto celebrado en Lisboa, que contó con la presencia del jefe del Estado Mayor y una numerosa representación de la Fuerza Aérea Portuguesa, la AGA homenajeó a todos los portugueses caídos en defensa de su patria y tras el discurso del teniente coronel Serrano, fue ofrendada una gran corona al monumento a los muertos en la Gran Guerra. Al día siguiente, como despedida, el ministro de Defensa de Portugal ofreció a los aviadores un banquete en el fuerte de San Julián de la Barra; a destacar, el vibrante brindis del embajador de España, realzando el significado de la alianza peninsular. Esa tarde, en el espléndido cuatrimotor de Matacán, con el teniente coronel Pombo Somoza a los mandos, los futuros tenientes alcanzaban en tres horas Palma de Mallorca, donde visitaron el aeródromo de Son San Juan y la base aeronaval de Pollensa.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años

## De vuelta a casa

**Sevilla 14 septiembre 1928**

Procedente de Nasiriyah, vía Constantinopla y Barcelona, a donde llegaron ayer; a las cinco cuarenta de esta tarde, aterrizaba felizmente en Tablada el "*Jesús del Gran Poder*" pilotado por los bizarros capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias. Recibidos por el jefe accidental de la base, comandante Martín Prat y numerosos compañeros, estos hicieron bromas con la cabeza de gacela cazada por Jiménez en Asia que, disecada, traían como mascota.

Trasladados al pabellón de oficiales, donde les fue ofrecido un refrigerio, a preguntas de los periodistas, acerca del malogrado intento de récord; manifestaron que sin la menor anormalidad cubrieron más de 5.000 km., pero al llegar al desierto de Irak les sorprendió una furiosa tempestad de arena, algunos de cuyos remolinos alcanzaban los 4.000 metros de altura. A las seis horas de volar en estas condiciones, empezaron a notar anormalidades en el funcionamiento del motor pero continuaron, no obstante, otras siete horas más, hasta que el agarrotamiento de las válvulas y la falta de bencina, relajaron excesivamente el motor, obligándoles a aterrizar y haciéndolo sin incidentes en Nasiriyah. Varios árabes se les acercaron, preguntándoles su nacionalidad, haciendo demostraciones de alegría al saber que eran españoles, diciéndoles que eran de la misma sangre.

Horas después, llegó en automóvil un aviador inglés, marchándose con él Iglesias a Bagdad, y haciéndolo Jiménez a bordo del *Jesús del Gran Poder*. Allí, reconocieron minuciosamente el aparato, apreciando la inutilización de las válvulas del bloque izquierdo. Trasladados al aeródromo de Bassora, desmontaron el motor, procediendo a su reparación y pidiendo a España nuevas válvulas. Los largos días de espera -la Hispano Suiza había enviado, por error, las citadas piezas ¡¡a Japón!!- los aprovecharon para visitar varias poblaciones.

Reparado el avión emprendieron el regreso, siendo el viaje felicísimo hasta Italia, regular de aquí a Barcelona y muy malo en su último tramo a Sevilla; ya que debido a las condiciones atmosféricas reinantes, ha traído al aparato en constante *meneo*. Al llegar a Sevilla, antes de aterrizar pasaron dos veces en vuelo bajísimo sobre la iglesia de San Lorenzo, donde se venera la imagen del Jesús del Gran Poder.

Nuestros pilotos se muestran satisfechísimos del aparato, pues la avería que les impidió batir el récord mundial de distancia, la motivaron agentes extraños. En el vuelo de regreso han podido contrastar las excelencias del aparato, cuyo motor, con una normalidad admirable, ha funcionado con 1.200 revoluciones todo el camino. También hablan con gran elogio y gratitud de las atenciones que les han dispensado los aviadores ingleses.

### Hace 65años

## Héroe

**Logroño 15 septiembre 1938**

Como se recordará, el pasado día 9, en acción de guerra al frente de su escuadrilla de "Pavos", resultaba gravísimamente herido el capitán José Mª Ugarte; no obstante, luego de terminar el servicio, a duras penas consiguió alcanzar el aeródromo de La Salada donde tomó tierra, salvando el avión y al alférez Wakonigg quien, como tripulante-ametrallador, le acompañaba. Internado en el hospital de Alcañiz, su fortaleza no ha podido superar a la gravedad de su estado, falleciendo en el día de ayer. Hoy, antes de proceder a su entierro, en emotivo acto celebrado en el aeródromo de Agoncillo, el veterano coronel Ugarte (don Társilo) ha impuesto la Medalla Militar, al féretro que contenía el cadáver de su hijo.

*Nota de El Vigía:* Ascendido a comandante por méritos de guerra (23.2.1940), el 22 de marzo de 1945, resuelto favorablemente el oportuno juicio contradictorio, le era concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

### Hace 50 años

## Festival

**Bilbao 5 septiembre 1953**

Con una tarde espléndida y ante un público estimado en más de 100.000 personas, sin contabilizar aquellas que poblaron las laderas que circundan el campo, en el aeropuerto *Carlos Haya* de Sondica, se ha celebrado el festival organizado por el Aero Club de Vizcaya. Iniciado con la pasada en formación de una patrulla de Heinkel 111 del 15 Regimiento de Logroño, luego pudimos ver sendas exhibiciones protagonizadas por la HM-1 (Manteola), la Iberavia I-11 *Peque* (Guibert) y una Piper (Serrano) que, con polvos de talco, fumigó la pista. Remolcados por *Cigüeñas*, actuaron los veleros de la Escuela de Monflorite (Almagro y Ara) y un helicóptero Hiller 360 bailó el "*Vals de las olas*" a los acordes de la banda de la Santa Casa de Misericordia. Pero realmente la emoción llegó con los acróbatas y tanto José Luis Aresti pilotando la Bücker 131 del Aero Club local, a la que ostentosamente se habían pintado en sus planos las bandas rojiblancas, como el capitán Aldecoa y el príncipe Cantacuzeno, estos con *Jungmeister*, acapararon cuando no las más clamorosas ovaciones, el flamear de pañuelos.

Durante la sesión, un Bristol 170 y un cuatrimotor Languedoc de Avia-

ción y Comercio, ofrecieron a numerosos bilbaínos el *bautismo del aire.*

### Hace 50 años
## ¿Cobayas?

**Torrejón 21 septiembre 1953**

En el Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica, y con los competentes pilotos del Escuadrón de Experimentación en Vuelo como instructores, se ha iniciado un curso de pilotaje dirigido a los alumnos de la Escuela Militar de Ingenieros Aeronáuticos. Para las prácticas en vuelo, utilizarán las avionetas INTA HM-1 construidas por AISA en Carabanchel.

*Nota de El Vigía:* Aún sabiendo los alumnos que sus profesores acababan de realizar mil barrenas y un sinfín de pruebas a las tan denostadas HM; considerándose unos conejillos, al finalizar el curso, no dudaron en plasmar en su emblema una alegoría bien clarificadora.

### Hace 50 años
## Acuerdos

**Madrid 26 septiembre 1953**

En el palacio de Santa Cruz, ante numerosas personalidades, el embajador de los Estados Unidos Mr. Dunn y el ministro de Asuntos Exteriores Martín Artajo, han firmado el Convenio Defensivo y de Ayuda Mutua entre España y los Estados Unidos. Dicha ayuda, que abarca a los sectores económico, técnico y militar, tendrá una trascendental importancia en la modernización del Ejército del Aire.

### Hace 50 años
## Trío de ases

**Santander 7 septiembre 1953**

Con gran brillantez se celebró anoche, en la sede del Aero Club, la entrega de premios a los participantes en el exitoso festival que tuvo lugar a la tarde en La Albericia. En la foto, el capitán Aldecoa, teniente coronel Ibarreche y José Luis Aresti, quienes con sus acrobacías, alarde de dominio, espectacularidad y riesgo, pusieron los pelos de punta a los miles de espectadores que las presenciaron.

### Hace 50 años
## Al suelo

**Madrid 28 septiembre 1953**

Esta mañana, cuando la avioneta Bücker Bü-131 (EE.3-161) perteneciente a la Escuadrilla Fotográfica de Cuatro Vientos, sobrevolaba la capital, una grave avería de motor forzó a sus tripulantes, los sargentos pilotos de complemento Luis Pedroche Osma y Fidel Torres Pérez a buscar un terreno donde meterse; no encontrando otro, que un pequeño descampado junto al palacete de la Moncloa, cerca de la Puerta de Hierro. Testigo del violento "aterrizaje" la patrulla de caballería de la Policía Armada, que se encontraba de servicio junto a las márgenes del río Manzanares, el policía León Pérez Araj picó espuelas y lanzado, aún sin creer lo que acababa de ver, al instante se presentó en el lugar del suceso; donde, junto a otras personas, extrajeron del destrozado aparato a los aviadores heridos, a quienes, en un automóvil que detuvieron, se les trasladó al Cuarto de Socorro de Alberto Aguilera, desde donde, dada su condición militar, fueron evacuados al Hospital del Aire de Princesa.

### Hace 65 años
## Carambola

**Mérida 2 septiembre 1938**

El bullicio de los cazadores de Morato a su regreso del servicio de hoy, denotaba una jornada triunfal; y así ha sido. *Angelillo* Salas, el capitán, acababa de batir un récord; en una sola pasada había derribado a los tres *Katiuskas* de una patrulla y al jefe de la escuadrilla de *Ratas* que los protegía. Por cierto que, al lanzarse éste en paracaídas, su vencedor lo protegió hasta poco antes de su llegada a tierra, momento en que Salas le saludó brazo en alto, contestándole aquél de la misma manera. A esta increíble carambola, hay que sumar los cuatro *Ratas* que sucumbieron ante Patiño Vázquez, Alcocer, Bayo e Ibarreche, más un *Katiuska* que se adjudicó Serra *el mallorquín.* Por el contrario, a poco de aterrizar Salas recibía la noticia de la muerte de su hermano Ignacio, bombardeado en el frente del Ebro por una escuadrilla de *Katiuskas* precisamente.

*Nota de El Vigía:* Luego se supo, que el piloto al que protegió Salas era José Redondo Martín, hijo del alcalde de Madrid..

### Hace 75 años
## Nueva pista

**Teruel 17 septiembre 1928**

En medio de gran animación, y con la presencia de una multitud que exteriorizaba su satisfacción y curiosidad, se ha inaugurado el campo de aviación de Alcañiz. Para este acto, se ha desplazado una patrulla del aeródromo de Getafe al mando del comandante Moreno Abella, marqués de Borja, siendo obsequiadísimos por las fuerzas vivas y el pueblo en general.

### Hace 75 años
## Alarma

**Madrid 19 septiembre 1928**

Según hemos podido saber, al despegar ayer de Lisboa, con destino Madrid-Getafe, el Junkers de la Unión Aérea Española pilotado por Joaquín Gou, perdió una de las ruedas de su tren de aterrizaje. Cundida la alarma, ésta se transmitió al aeródromo de llegada donde, mediante sábanas, se formó en el terreno un letrero que decía: "Junkers sin tren aterrizaje". También salió a su encuentro una pareja de aviones militares, que situándose a su altura, sus tripulantes, mediante señas, consiguieron alertar al piloto de tal contingencia. De sobreaviso pues, maniobrando magistralmente, evitó una desgracia, que se saldó tan sólo con dos pasajeros contusionados y pequeños desperfectos en el trimotor.

### Hace 75 años
## Armamento

**Sevilla 21 septiembre 1928**

Fundándose en los mismos procedimientos de los torpedos marinos, aplicados a las principales características del aire, los capitanes de Infantería José Montero y Juan Castillo han inventado un ingenio para dotar de artillería a las aeronaves.

A juicio de los técnicos de las fábricas militares, resuelve el importantísimo problema de la artillería aérea.

El proyectil lleva dentro fuerza impulsora efectuándose el disparo por gas comprimido, sin producir conmoción en la máquina aérea. Las pruebas de los dos modelos de diferente calibre, que han sido construidos a expensas de sus inventores y de los que ya han solicitado su patente, se efectuarán en Melilla.

# "VI promoción VA" Crónica del emotivo reencuentro en Llanes

En junio de 1953 -acaban de cumplirse 50 años- 37 miembros de la VI promoción de la Milicia Aérea Universitaria, iniciaban con la práctica del vuelo sin motor, su formación aeronáutica en la escuela de Llanes. El recuerdo de aquel verano, en el que, alojados en un paradisíaco lugar, descubrieron la fascinación del vuelo, las deliciosas playas y... las encantadoras llaniscas, han sido motivos más que suficientes para que el llamamiento a conmemorar la efeméride in situ, haya contado con una muy notable participación; sumándose incluso las mujeres de algunos y este cronista, quien pasó por aquella escuela al año siguiente.

A fin de presidir los actos, a la pintoresca villa asturiana se desplazó el coronel jefe del sector aéreo, José Antonio Fernández Demaría; y como un solo hombre, allí estuvieron también los queridos y admirados "protos" de entonces: Guillermo Gómez, Cecilio Rodríguez Naveira y Antonio Salinas, así como el eficiente Balbino, aquel cabo mecánico Gómez. Junto a ellos, Tomás Fernández Bárcena, Fernando García Nebot y Rafael García Albalá figuras también del vuelo sin motor y "protos" en Llanes en otras épocas. Por último, tratándose de la MAU, no podía faltar Tomás Prieto, presidente y alma mater de la Fundación "Laureado Coronel Vara de Rey".

*Tras la misa, hubo un emotivo recuerdo para los fallecidos.*

La recepción ofrecida por el Ayuntamiento, en la que hizo los honores la concejal María Antonia Echevarria Moro, fue la ocasión propicia para el emotivo reencuentro de los antiguos alumnos entre sí, y de estos con los profesores y mecánico.

Pero... ¡cómo os conserváis, que tíos! fue la sincera expresión que a modo de saludo, espontáneamente salió del alma de cuantos, tras ¡medio siglo! -que se dice pronto- volvimos a encontrarnos con aquellos "protos", bastante mayores que nosotros, por los que, si no han pasado los años, lo han hecho muy suavemente.

Tras la bienvenida de la concejal, habló en nombre de la VI promoción Alvaro Meléndez Inchausti, y el coronel Demaría, quien manifestó que era un orgullo que personas que hicieron el servicio militar hace cincuenta años, sigan considerándose una parte de la familia del Ejército del Aire, que representa el valor más claro y rentable de la defensa de un país como España.

Más tarde, en la Basílica de Santa María, la unidad de música del MACEN, popularmente conocida como la Banda de Aviación, bajo la batuta del teniente coronel Sendra, ofreció un concierto, seguido también con gran interés, por el pueblo de Llanes que abarrotó el templo. Las magistrales interpretaciones de los casi 100 profesores, entusiasmó de tal manera al auditorio, que hubieron de conceder varias propinas, antes de que, como colofón, interpretaran el himno del Ejército del Aire, rubricado con una estruendosa ovación.

Con unas copas por las deliciosas callejas de la zona portuaria, terminaba la primera jornada.

Al día siguiente, todos nos reunimos en el entrañable campo de Cue, aquella altiplanicie que, situada entre los Picos de Europa y el mar, tanto llamara la atención, en sus días de guerra, al célebre Galland, y donde, establecida la escuela a mitad de los años cuarenta, de continuo fuera revoloteado por las "Guitarras", los "Kranich", los "Baby" o las "Cigüeñas" remolcadoras, hasta que en 1963 -¡craso error!- se clausuró. Reconvertido desde 1989 en campo de golf; allí tiene su sede el Club "La Cuesta" y allí, luchando a brazo partido, se hizo un hueco el Club Aéreo Canto él Jariu. Pues bien, en el campo de Cue, comúnmente conocido por Llanes -tal era el nombre de la escuela- se celebró una misa de campaña, oficiada por el capellán castrense Angel Pérez Delgado.

Finalizada la misma, tuvo lugar un homenaje de recuerdo al general Javier Bermúdez de Castro, entonces capitán jefe de la Escuela, y los siete compañeros de promoción fallecidos. Fueron unos minutos realmente mágicos, los que vivimos en aquel campo rabiosamente verde. Tras las emotivas estrofas de "La muerte no es el final" cuando la Banda de Aviación interpretaba el toque de oración, y la corona de laurel, portada por Rafa de Alcocer y Alvaro Meléndez, cadenciosamente se acercaba hacia el altar, casi por sorpresa, en vuelo rasante, hizo su aparición la patrulla "Amigo 41". Se trataba de cuatro C-101 de Matacán al mando del comandante García Buergo, con los capitanes Sanz, Stam-

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

*De izquierda a derecha, 1ª fila: Rafael García Albalá, Guillermo Gómez, padre Angel Pérez, coronel José Antonio Fernández Demaría, Tomás Prieto, Cecilio Rodríguez Naveira, Rafael de Alcocer, Mario Méndez Vigo y Tomás Fernández Bárcena. 2ª fila: Fernando García Nebot, Manuel Moreno Ordóñez, Guillermo Bistuer, Tomás Terrados, Javier Almandoz, Eduardo Rodríguez, Ricardo Moragas, Santos Tostajada, Juan Manuel García Gallardo, Enrique Huidobro, Adolfo Martos, "Canario" Azaola y Antonio Salinas Corral. 3ª fila: Miguel Angel Baena del Campo, Antonio Esteban, Fernando Gallardo, Balbino González, Toño Alonso, Alvaro Meléndez, Javier Urien, Eduardo Jiménez Uranga, Joaquín Oliva, Agustín Loscertales y Manuel Guisado.*

pa y De la Peña, quienes ante la admiración de los presentes evolucionaron sobre el campo. Junto a mí, absorto como todos, noté que García Nebot, el veterano profesor de vuelo sin motor los admiraba de una forma especial. Cuando le susurré: ¡qué maravilla!, no pudiendo resistirse, me dijo: "Canario, quien los manda es mi hijo Fernando. Créeme, que me emociona; pues como ya sabes, mi otro hijo Tomás cayó en un F-5".

Todavía, antes de bajar a Llanes, donde nos esperaba el almuerzo de hermandad, íbamos a asombrarnos, con la exhibición de radio-control que nos ofreció Vicente Sobero, con uno de los esbeltos veleros construidos por él. Aquel virtuosismo, a más de uno le hizo recordar las diabluras con que, en plan chulito -sólamente para que viéramos como,

*Vicente Sobero y su hijo preparan los veleros.*

hipotéticamente, podríamos llegar a volar- de cuando en cuando, nos ofrecía algún "proto" a la hora del bocadillo.

Soberto, el hoy laureado y... cotizado artista de Cue, con proyección internacional, es el presidente del club aéreo Canto el Jariu, su afición le viene de niño, cuando apacentando el ganado de su padre, se pasaba muchas horas admirando el vuelo de los veleros de la escuela, que luego los copiaba en madera, y que hoy, a ratos, cuando la pintura, que es su pasión, le deja, ha alcanzado la perfección. Desaparecida la escuela, hubo de hacerse volovelista en Monflorite, actividad que continúa practicando, además del ala delta y el pilotaje de ultraligeros.

El éxito de esta conmemoración que, con la valiosa colaboración del Ejército del Aire y el Ayuntamiento de Llanes, ha llevado a cabo la 6ª promoción MAU, me ha confirmado que su lema "VI Promoción VA", reflejado en el ya veterano emblema, no sólo daba a entender que carrulaba, funcionaba, o como decía un gran aviador: pitaba...; sino que, premonitoriamente, en contradicción a la desidia, la dejadez y el olvido, tan a menudo consustanciales hoy con el paso del tiempo, lo que realmente caracteriza a la 6ª, es que sigue viva.

**"CANARIO" AZAOLA**

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 65 años
### Herido

**Barcelona 9 noviembre 1938**

Ayer, cuando el capitán jefe del Grupo de "Chatos" Juan Comas Borrás, junto con el resto del

personal, defendía valientemente el aeródromo de Monjos, atacado por los Savoia 79, recibió heridas de metralla de tal gravedad, que se ha hecho necesaria la amputación de una pierna.

### Hace 65 años
### Homenaje

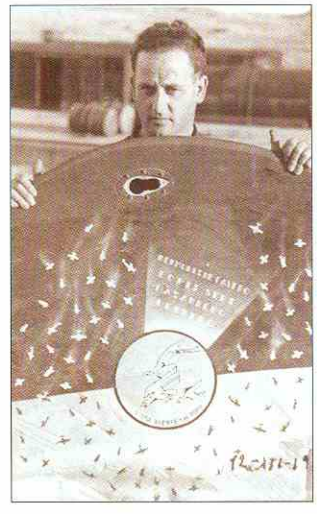
**Alicante 20 noviembre 1938**

Las alarmas se dispararon esta mañana, cuando hidros de la base de Pollensa, han sobrevolado rasantes la ciudad. La presencia de los Cantz Z-501, tan solo ha causado asombro y perplejidad; ya que, lejos de cumplir una acción ofensiva, en tres pasadas han realizado un emotivo bombardeo de flores sobre la penitenciaría y cementerio, en homenaje a José Antonio Primo de Rivera, al cumplirse el segundo aniversario del fusilamiento del fundador de la Falange.

### Hace 65 años
### Fin

**16 noviembre 1938**

Cumplidos tres meses y medio de cruenta lucha, con la retirada del XV Cuerpo de Ejército gubernamental, se ha dado por finalizada la batalla del Ebro.



Durante la misma, la caza nacional, constituida por los Grupos 2 y 3-G-3 ha derribado 70 y 29 aviones respectivamente, perdiendo por contra, 12 Fiat, con cinco muertos, cuatro prisioneros y tres heridos.

En la foto, el comandante García Morato, muestra el trozo de plano de un "Rata" donde a modo de trofeo de guerra, los cazadores anotan sus victorias y los nombres de sus compañeros caídos.

### Hace 65 años
### Boda

**Zaragoza 26 noviembre 1938**

En la basílica del Pilar, se ha celebrado el enlace matrimonial de Isabelita Kindelán Núñez del Pino, hija del ilustre general jefe del Aire, con el teniente coronel Andrea Zotti, jefe del 23 Grupo de Caza *"Asso di bastóni"*. Los contrayentes han sido apadrinados por la señora de Kindelán y el infante don Alfonso de Orleans.

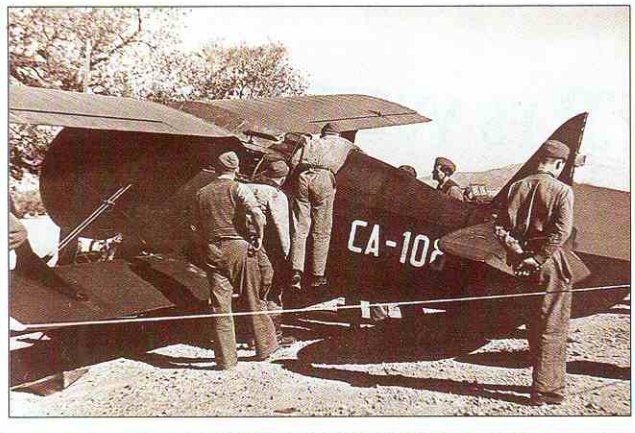
En los salones decorados con motivos patrióticos se reunieron altas jerarquías militares entre las que se encontraban los generales Varela, Vigón, Dávila, García Escámez y Millán Astray así como todas las autoridades civiles de la ciudad, quienes junto a los demás invitados, fueron obsequiados con un vino de honor.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente, a poco de su regreso a Italia, Zotti falleció en accidente aéreo en el mar Tirreno

### Hace 60 años
### Caído

**Star-Bychov 19 noviembre 1943**

La incredulidad inicial del personal de la 4ª Escuadrilla se ha truncado en congoja, cuando la evidencia ha confirmado la pérdida del teniente Fernando Sánchez Arjona, uno de sus más brillantes cazadores. Quien desafiando a los pilotos rusos, se había anotado nueve victorias, ha caído a tan sólo seis kilómetros del aeródromo, a consecuencia del engelamiento de su avión.




### Hace 65 años
### Deserción

**La Cenia 2 noviembre 1938**

Ante la sorpresa del personal de la Legión Cóndor que ocupa el aeródromo, esta mañana tomó tierra un "Chato" (Polikarpov I-15) gubernamental. Matriculado CA-109 lo pilotaba el sargento Marcelino Arranz Martínez, perteneciente a la 4ª Escuadrilla, quien se ha entregado a la Aviación Nacional. De su declaración, se han obtenido interesantísimas informaciones.

*Nota de El Vigía:* Por O.C. de 28.2.1944, le fue concedida la Medalla Militar individual.

### Hace 50 años

## Vuelo de prueba

**Sevilla 3 noviembre 1953**

Pilotado por el capitán Fernando de Juan Valiente, en el aeropuerto de San Pablo ha tenido lugar el primer vuelo del Hispano Aviación HA-1.110K. Se trata de la versión biplaza del caza HA-1.109K, uno de cuyos aviones, el denominado militarmente C.4J-199, ha sufrido la transformación. Como era previsible, sus características han mejorado sensiblemente al suprimirse el blindaje que el monoplaza lleva.

### Hace 25 años

## Recompensas

**Getafe 15 noviembre 1978**

En el transcurso de un emotivo acto, S.M. el Rey ha hecho entrega de la Medalla Aérea a Juliana Pascual del Barrio, viuda del brigada MMA Agustín Gonzalo Ciruelo; así como sendas cruces del Mérito Aeronáutico, a los restantes miembros de la tripulación del DC-4 de esta Ala, que se estrelló el 9 de agosto de 1976 en Chiclana de la Frontera. Más tarde se ha descubierto un monolito dedicado a los caídos del Ejército del Aire.

### Hace 35 años

## Film

**Madrid noviembre 1968**

Estrenada "No le busques tres pies...", simultáneamente en los cines Barceló, Benlliure y Palacio de la Música, el pasado 6 de octubre, aún a pesar de su argumento, flojo y con tintes melodramáticos, continúa haciendo las delicias a los aficionados a la aviación. Producida por Pedro Masó P.C. y dirigida por Pedro Lazaga, nos da a conocer las peripecias de un apasionado muchacho (Alex Darnal) con una gran vocación de aviador militar a quien el violento enfrentamiento con un profesor (Alfredo Mayo), le obliga a abandonar la AGA. Con el título de piloto obtenido por la vía civil, accede a la escala de complemento y tras su paso por las escuelas de Armilla, Matacán y Talavera la Real, hecho un "manitas" pasa destinado a la mas moderna unidad de reactores, al mando precisamente de Alfredo Mayo. Un día, en el curso de un ejercicio de tiro volando juntos un TF-104G, sufre una importante avería resultando gravemente herido su jefe, quien ordena al protagonista que abandone el avión y se salve. A lo que ese se niega, y si bien consigue, en una toma catastrófica, salvar al herido, perece en el trance. Las interesantes escenas, algunas espectaculares, de Bücker, Mentor, T-6, T-33, "Sabre" y Starfighter, hacen pasar por alto el argumento, del que para no alargarnos, hemos prescindido referirnos a su faceta romántica y sentimental.

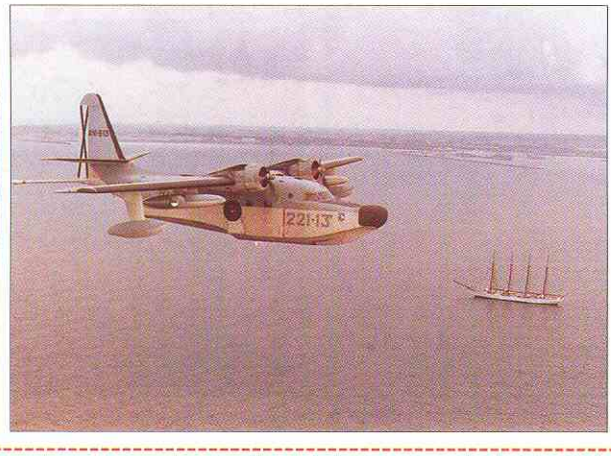
### Hace 25 años

## Retiro

**Sevilla 13 noviembre 1978**

Tras su baja en el servicio el pasado 27 de julio, con el aterrizaje en Tablada y parada de motores en la zona de Maestranza, el último AN.1 (Grumman Hu-16B), se cierra un capítulo de la lucha antisubmarina en España.

*Nota de El Vigía:* De los 13 anfibios que, desde 1963 sirvieron en el Ejército del Aire, los seis primeros procedían de la USAF y de la F.A. noruega el resto. Con base en Jerez de la Frontera y encuadrados en la inicial Unidad Antisubmarina; Escuadrón -luego Grupo- de Cooperación Aeronaval; más tarde 610 y 61 Grupo, 206 Escuadrón y Ala 22 (Escuadrón 221) llevaron a cabo más de 500 operaciones en colaboración con la Armada española y Marinas extranjeras y 30 operaciones SAR totalizando 27.528 horas de vuelo.



### Hace 90 años

## Debut

**Tetuán 2 noviembre 1913**

Partiendo del recién acondicionado campo de Sania Ramel, el teniente Carlos Alonso Hera, a quien, como observador, acompañaba el alférez Pablo Mateo Sagasta, ha realizado el primer vuelo de la Aviación Española en África.

### Hace 90 años

## Bautismo de sangre

**Tetuán 19 noviembre 1913**

Cuando el Farman MF-7 nº1, con los capitanes Ríos y Barreiro piloto y observador respectivamente, sobrevolaba en misión de guerra el sector de Laucién-Monte Cónico, una descarga de fusilería enemiga ha herido de gravedad a ambos aviadores. Aún así Ríos, en un alarde de superación, haciendo gala de un esfuerzo y habilidad fuera de lo común, ha conseguido aterrizar en un calvero de unos 50 metros, que las apretadas tiendas del campamento general dejan cerca del barracón del hospital, limitado por el profundo barranco que cae a Río Martín.

*Nota de El Vigía:* Ascendidos, por méritos de guerra, al empleo inmediato superior, las propuestas para la Cruz Laureada de San Fernando, se demoraron en exceso, ya que el Reglamento de la Orden no contemplaba los hechos aéreos. Resueltas ocho años después, por Reales Ordenes de 11 de agosto y 26 de septiembre, se concedía la mas alta condecoración militar a los comandantes Julio Ríos y Manuel Barreiro, quien había ingresado en el Cuerpo General de Inválidos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 75 años

## Recuerdo

**Buenos Aires 16 diciembre 1928**

En la Costanera Sur, y más concretamente en el espigón de la avenida Tristán Achaval Rodríguez, se ha inaugurado un hermoso monumento en recuerdo del vuelo del "Plus Ultra". Obra del escultor español Jose M. Lorda, ha sido costeado por la comisión de médicos y abogados de la metrópoli.

### Hace 50 años

## Nueva escuela

**Madrid 10 diciembre 1953**

La modernización del Ejército del Aire que han traído consigo los acuerdos con los Estados Unidos de Norteamérica, han hecho necesaria la creación de la Escuela de Reactores, en la que se llevará a cabo la adaptación y entrenamiento de los pilotos de avión de guerra convencional en pilotos de caza-reactor. Hoy, por Orden Circular que aparece en el Boletín Oficial del Aire, ha sido nombrado jefe de la misma el teniente coronel José Ramón Gavilán y Ponce de León.

### Hace 45 años

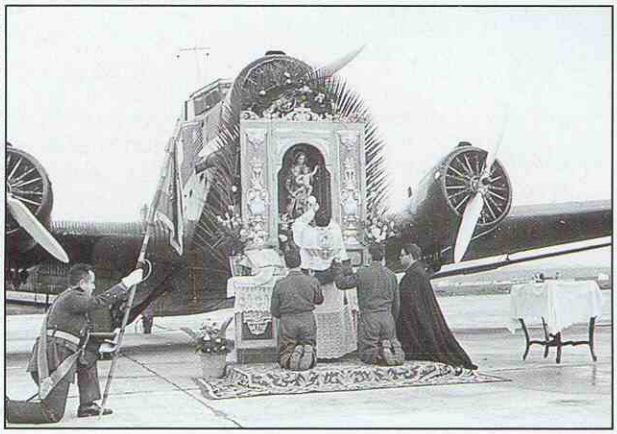
*Avión, diciembre 1958.*

### Hace 45 años

## La Patrona

**Manises 10 diciembre 1958**

Con diversos actos religiosos y profanos, en todas las unidades y centros del Ejército del Aire se ha celebrado la festividad de Nuestra Señora de Loreto, patrona del Arma. En la foto, un veterano "Junkers" acoge el altar, en la celebración que, bajo la presidencia del coronel Murcia, ha tenido lugar en la base aérea de Manises.



### Hace 50 años

## Nueva norma

**Madrid 22 diciembre 1953**

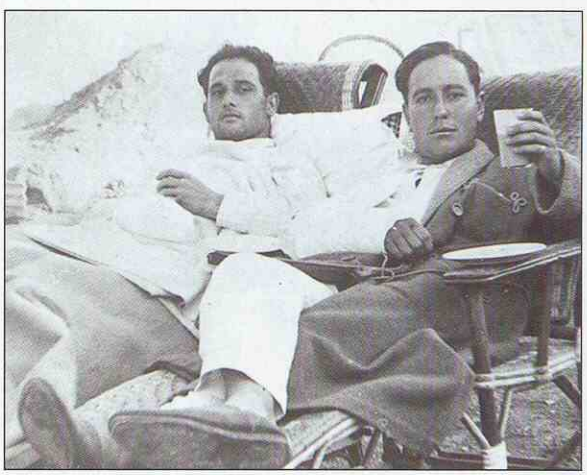
La nueva norma de designación de aviones, que bajo la letra E unifica todos los aparatos de escuela, añadiendo letras de identificación para cada una de las versiones del modelo, ha permitido apreciar el importante descenso del número de tipos en servicio. Los 62 que figuraban en diciembre de 1945 han quedado reducidos a 14: dos de caza: C.1 (CR-32) y C.4 (Me-109); uno de bombardeo: B.2 (He-111); uno de transporte: T.2 (Ju-52); cuatro de escuela: E.1 (Bü-131), E.3 (Bü-133), E.4 (HM-1) y E.6 (HS-42); por último seis de enlace: L.2 (Stinson), L.6 (Fi-156 Cigüeña), XL.7 (HM-2), XL.8 (I-11B Continental), XL.8B (I-11B Flecha) y XL-9 (Do-25).

### Hace 75 años

## Convalecientes

**Melilla 1 diciembre 1928**

Si fechas atrás, refiriéndonos al aparatoso accidente del Savoia nº 3, en la base de hidroaviones del Atalayón, mostrábamos nuestra preocupación por las graves heridas sufridas por los tenientes Joaquín García Morato y Fernando Morenés y Carvajal (en la foto); hoy tenemos la satisfacción de informar que, muy mejorados, luego de una larga estancia en el Hospital Militar de esta ciudad, han sido evacuados a Madrid; donde, en la clínica de reeducación del Hospital Militar de Carabanchel, permanecerán hasta su total restablecimiento.



## Hace 80 años
## Náufragos

**Melilla 15 diciembre 1923**

Alertada la base de Mar Chica, ante la falta de noticias de un "Dornier", en su búsqueda a bordo del Savoia 16 bis nº 13, partieron ayer a reconocer la costa de Alhucemas, el capitán observador Alejandro Mas de Gaminde y el suboficial piloto Nicolás Ragosin. Ya habían doblado el Cabo Quilates, cuando una avería de motor les forzó a amerizar a diez kilómetros de la costa. Eran las tres de la tarde, y a las cinco se hizo de noche -de una "noche toledana"- que la pasaron luchando contra el temporal que, conforme avanzaban las horas iba en aumento, y taponando las vías de agua que aquél les produjo en el aparato. A las cinco de la madrugada los náufragos vieron las luces de situación de un buque, al que lanzaron cohetes luminosos. Se trataba del guardacostas "Uad Muluya" que les recogió. El hidro, sin embargo, tras quince horas castigado por los embates del mar, comenzó a hundirse, y a pesar de los esfuerzos por salvarlo dándole remolque, se perdió.

## Hace 80 años
## Rumores

**Melilla 17 diciembre 1923**

De unos días acá, ha corrido la voz de que un buque alemán habría desembarcado en Gibraltar tres aparatos de aviación que, transbordados a un velero, se dirigió a la costa marroquí. Ante la remota posibilidad de que el enemigo intentase un ataque aéreo, al tiempo que se han emplazado varios cañones en Alhucemas, se han dado las oportunas órdenes al servicio de Aviación, para montar un servicio permanente de vigilancia.

## Hace 60 años
## Primera piedra

**Madrid 10 diciembre 1943**

Presidido por el ministro del Aire general Juan Vigón, en el distrito de la Moncloa, al final de la calle de la Princesa, lindando con el Parque del Oeste, ha tenido lugar el acto de colocación de la primera piedra del magno edificio que albergará al Ministerio del Aire. Proyectado por el arquitecto Gutiérrez Soto.

## Hace 50 años
## Primer vuelo

**Sevilla 10 diciembre 1953**

Con la lógica expectación de cuantos han trabajado en su diseño, desarrollo y construcción, pilotado por el teniente coronel Rafael Lorenzo Vellido, ha tenido lugar el primer vuelo de pruebas del HA-100 E-1. Producido por la Hispano Aviación, es un entrenador avanzado, propulsado por un motor Elizalde "Beta" de 750 cv y hélice De Havilland.

## Hace 80 años
## Récords

**Cuatro Vientos 15 diciembre 1923**

Sin avisar a nadie, tan solo testigos el Marqués de Belmonte, el periodista Estévez Ortega, Leopoldo Alonso y el imprescindible barógrafo, el teniente Francisco Escribano y Aguirre batió anteayer el récord nacional de altura. En un alarde de resistencia, soportanto bajísimas temperaturas y falta de oxígeno, a bordo de un Fokker D-XI alcanzó los 8.650 metros; cierto que, tan pronto como aterrizó, dado su entumecimiento, fue preciso sacarle del avión y auxiliarle a dar los primeros pasos en tierra firme, pero unas friegas de alcohol en el botiquín lo dejaron como nuevo. Su hazaña, sin embargo, no ha quedado ahí; puesto que hoy, pilotando el mismo aeroplano ha batido la marca de velocidad que, según los cronometradores señores Ortiz Echagüe y Fernández Checa, ha quedado establecido en 261 kilómetros 792 metros.

Si meritoria es la superación de un récord, tanto más deben valorarse éstos, logrados por "Curro" Escribano; quien, sin amilanarse tras los numerosos accidentes sufridos, ha puesto de manifiesto su desmedida afición. Llamado a Palacio, ha merecido la felicitación personal de S.M. la Reina.

*Nota de El Vigía:* Cuando meses después, siendo capitán, pasó al Cuerpo de Inválidos, no resignándose a dejar de volar, porque los reglamentos marciales lo consideraban inútil, se incorporó como profesor a la escuela de aviación, que la Compañía Española de Tráfico Aéreo (CETA) tenía establecida en Carabanchel Alto, para más tarde pasar a la línea Sevilla-Larache que explotaba aquélla.

# Recordando a José Luis de Aresti

**"CANARIO" AZAOLA**

Para el puñado de aficionados que, junto a numerosísimo público, nos habíamos reunido en el aeropuerto de Bilbao-Sondica, la Navidad de 1955, aquella exhibición de Aresti será difícil de olvidar. Estrenando prácticamente su *"Jungmeister"*, quiso lucirse ante los suyos y lo consiguió. La prensa, exagerando sin duda, dijo que los directivos del Aero Club se habían metido en la terminal para no ver las "machadas" que, arriba con verdadera elegancia, y a ras del suelo de forma escandalosa nos ofreció. Recuerdo que alguien, haciendo mención a la Campaña de Navidad del Humilde, a título de consuelo dijo: *"Si se mata, lo hará apoyando una noble acción"*. Pero Aresti no se mató, y todos los presentes, a base de fuertes e interminables aplausos, conseguimos deshacer el nudo que, ya desde el despegue, nos había hecho en el estómago.

Aresti, al igual que los Pascual, Ferrándiz, Ibarreche, Lens, Palanca, Casteño o Cantacuzeno, que le precedieron, contra todo pronóstico -aparentemente, ¡se jugaron tantas veces la vida!- acaba de morir en la cama.

Había nacido en Erandio (Vizcaya) el 14 de julio de 1917. Residente en Madrid, la guerra le daría la oportunidad de volar, ya que, ante su inminente movilización, en enero de 1938, se inscribió en un curso de pilotos y en las escuelas gubernamentales de Alcantarilla y San Javier, llevó a cabo su formación. Seleccionado para la caza, volando el Nieuport 52 en la escuela de El Carmolí, llamaría la atención su precoz habilidad para el vuelo acrobático.

Destinado a una patrulla de alarma, Aresti, de familia de tradición monárquica, consciente de que aquél no es su bando, decidió marcharse, y la ocasión se presentó el 15 de julio de 1938 cuando, aprovechando una salida de alarma a Cartagena, trepando con el *Mosca* a la máxima potencia y dejando muy rezagada a su pareja, tomó rumbo a Melilla, donde, con el tren metido, tomó tierra en una playa.

Devuelto a la Península, marchó destinado a un batallón de infantería, que combatía en la cruenta batalla del Ebro. Reclamado por la Jefatura del Aire, como un novato más, en noviembre se incorporaba al XIV curso de pilotos, de donde fue rescatado para realizar el de caza que finalizó cuando la guerra ya había tocado a su fin.

En los Fiat CR-32 de Getafe primero y de Palma de Mallorca después, destacó por su absoluto dominio de la acrobacía y un desmedido arrojo; puestos públicamente de manifiesto, con motivo de la visita de los *Flechas del Aire* al aeródromo balear. Profesor más tarde en la Escuela de Transformación de Jerez, simultaneó con la prueba de los *"Ratas"* que montaba el Taller Experimental del Aire.

Teniente, tras su paso por la Academia de Aviación, se integró como probador al Centro de Estudios y Experiencias de Cuatro Vientos donde, entre otros, realizó la homologación de la avioneta acrobática HM-5.

Al ascender a capitán, se incorporó a los *Messer* del 23 Regimiento de Caza (Reus) y más tarde, acogiéndose a la situación de excedencia, como supernumerario dejó el Ejército el Aire.

Fijada su residencia en Barcelona, a través del Aero Club de Sabadell, hizo resurgir la otrora relevante aviación catalana. *Contra viento y marea*, en 1949 organiza la primera Vuelta Aérea a España de la postguerra y un festival aéreo en Sabadell, en el que participó el laureado acróbata galo Marcel Doret. Él, careciendo de un avión apropiado, para no defraudar a sus seguidores, intervino, arriesgándose en demasía, ¡con una Piper *Super Cruiser*!

Propuesto por el RACE, en 1950, para representar a España en el Meeting Acrobático de Villacoublay (Francia), se le ofreció la avioneta nacional INTA HM-5, bien conocida por él, y una excelente oportunidad de mostrarla en el extranjero.

La prensa, ansiosa de triunfalismos, masivamente se hizo eco de la participación de un piloto español, con un avión de diseño y construcción nacionales, en una competición internacional. Pero una soterrada campaña, promovida por envidiosos de las facilidades que el Ministerio ofrecía a un supernumerario, invocando los posibles riesgos y los problemas que, en caso de accidente, la situación militar del piloto podía ocasionar, consiguió llevar la intranquilidad a las altas esferas, que hartas, acabaron suspendiendo su participación.

Horas antes, temiendo Aresti que ésta se produjera, tras cumplir con los trámites pertinentes, decidió marcharse. La mala meteorología le retiene en Burdeos, donde recibe un telegrama de la Dirección General de Aviación Civil, ordenándole el inmediato regreso a Madrid. Con la moral por los suelos, viendo el esfuerzo de los entrenamientos y la puesta a punto del avión totalmente baldíos, emprendía el retorno. La

prensa que tanto le había jaleado *corría un tupido velo.*

Aunque tan lamentable contratiempo no disminuyó un ápice su espíritu emprendedor, lo tenía claro; sin avión propio no tenía nada que hacer.

Con el Aero Club catalán en marcha ascendente, contratado por el Aero Club de Vizcaya, vuelve a su tierra natal para organizar y dirigir la escuela de pilotos, y aún conociendo las limitaciones de la Bücker *"Jungmann"*, participa en algún *"duelo"* con el príncipe Cantacuzeno y en los festivales de Bilbao y Santander de 1953.

Dos años después adquiría los restos del *Jungmeister* ES.1-17 que, tras su reconstrucción, se convirtió en el flamante EC-ALP con el que, en un *"mano a mano"* con Cantacuzeno, debutaba en el festival de Vigo.

Eran los años de los festivales, y en ellos su nombre se hizo insustituible. Actuando muchas veces *"por amor al arte"* (Pro Navidad del Humilde, o a beneficio de los Huérfanos del Aire) bien en Bilbao, Barajas, Cuatro Vientos, Portugalete, Santander, Barcelona, Talavera la Real, Albacete, Manises, Lugo, Sabadell... el público conmovido por la "angustiosa belleza", que tan desenfadadamente practica, lo admira, arrancando rabiosos aplausos cuando, al fin, pone las ruedas en el suelo.

Finalista en Coventry en 1955; el año siguiente, compitiendo con los ases europeos, se clasificaba tercero en Epinal. La prensa francesa, tan parca, cuando no ajena o claramente negativa hacia todo lo español, no pudo resentirse ante el clamor popular que la destreza y el valor del piloto español despertó. Así, *"L'Est Republicain"* escribía: *Si nuestro compatriota Hisler se ha llevado los sufragios del jurado por su sabia técnica, el español Aresti ha tenido el derecho y el entusiasmo de la multitud, por su extraordinaria maestría. Es el acróbata del aire por excelencia.*

Luego, en la revancha de Saint-Etienne, se adjudicaba el primer premio y la preciada *"Copa de las Águilas"*. Finalista en Coventry 1957; más tarde sería aplaudidísimo en Dauville, D'Ambert, Toulouse, Oporto y hasta en Filipinas, donde triunfa, volando un *Jungmeister* que, curiosamente, había sido de su propiedad. Fruto de muchos años de experiencia, Aresti crea el *Sistema Aerocriptográfico* que lleva su apellido. Un diccionario o "catecismo" imprescindible, donde se clasifican y valoran todas las maniobras y sus distintas combinaciones, realizables con un avión acrobático. Su adopción con carácter universal por la FAI es otro triunfo más que se ve premiado con la preciadísima *Medalla de Oro* de la institución.

Teniente Coronel supernumerario, en junio de 1963 asume el puesto de director del primer Equipo Nacional de Acrobacía, que habría de participar en el III Campeonato Mundial; que, gracias a su influencia y prestigio, se celebraría en España. Por tanto del apoteósico triunfo posterior en Bilbao es, moralmente al menos, partícipe.

En 1987 el Club Acrobático Internacional, dependiente de la Experimental Aircraft Association, decidía por unanimidad incluirlo en el *Hall de la Fama* del museo de Oshkosh, Wisconsin. *"Nadie ha hecho tanto* (se referían a su Sistema Aerocraptográfico) *para conseguir un standard profesional para juzgar, registrar y simplificar el proceso de construcción y puntuación de las secuencias acrobáticas. Pauta universal para concursos e incluso fabricantes.*

Hoy, en tan solo dos meses, una enfermedad lo ha arrebatado de los suyos y de sus muchos amigos y admiradores, pero su imborrable recuerdo, el ya citado "catecismo", la *Copa José Luis Aresti*, valiosísimo trofeo donado por él a la FAI, para ser disputado en los campeonatos mundiales y su famoso "Jungmeister" pilotado en la FIO por su hijo Felipe, recordarán al *"as"* de una época, asociando siempre su nombre a aquella faceta del vuelo que tanto le apasionó.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Laredo 11 febrero 1904**

En esta hermosa villa de la provincia de Santander, ha nacido Cipriano Rodríguez Díaz.

*Nota de El Vigía:* Formado militarmente en la Academia de Ingenieros, en 1923 con el empleo de teniente recibió su bautismo de fuego en Marruecos. Seducido como tantos, por la valiente y muchas veces heroica actuación de los soldados del aire, se hizo observador, regresando en 1925 al conflicto africano. Destinado a la escuadrilla Havilland *Napier* desplegada en Larache, aquel oficial menudo de cuerpo y de una inteligencia privilegiada, se hizo popular con el apodo de "Cucufate". En uno de los, casi siempre arriesgadísimos servicios, acompañando al capitán Camacho Benitez, con orden de aprovisionamiento a la cercada posición Ain Rapta, el fuego enemigo hizo blanco en su avión. Consciente el piloto de que las averías le impedían alcanzar el aeródromo, decidió refugiarse en la posición que abastecían, empotrando el avión contra las alambradas. Allí, participando en su defensa, hubieron de permanecer semanas, hasta que la posición pudo ser evacuada. Piloto en 1925 vuelve a Marruecos, actuando con los Breguet XIX en las operaciones que llevaron al desembarco y conquista de Alhucemas. Pacificado el territorio, su reconocida habilidad como piloto y sus conocimientos de ingeniería le llevaron al destino más adecuado, la Escuadrilla de Experimentación de Cuatro Vientos.

En 1930, ya capitán, a bordo de CASA -Breguet *Gran Raid*, junto con el teniente Haya, bate los récords mundiales de velocidad en circuito cerrado de 2.000 y 5.000 kilómetros. El año siguiente, con Haya también, realiza el raid Sevilla-Bata de 4.500 km-. Dentro de su faceta intelectual, al tiempo que son celebrados sus artículos de divulgación aeronáutica que aparecen en el diario madrileño *El Sol*, publica un completísimo tratado de aeronáutica e inventa un lanzabombas que mereció la Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar.

El alzamiento militar de 1936 le sorprendió de vacaciones en la localidad vizcaína de Plencia, desde donde no sin mil peripecias, consiguió pasar a *zona nacional*. Destinado a la Jefatura del Aire, puso en evidencia sus excepcionales dotes de organizador. Pero lo suyo es el vuelo, y al ascender a comandante toma el mando de la *"Cadena"* de *Pavos* 6-G-15, donde su bravura asombra a sus jóvenes pilotos. Luego de un

### Hace 75 años

## Boda

**Carabanchel 19 febrero 129**

Ante el altar, instalado en un hangar del aeródromo Loring, y rodeados de una concurrencia distinguida y numerosa, se ha celebrado la boda de Margot Soriano, una de las muchachas más bonitas de Madrid, con el aviador José Mª Ansaldo Vejarano. Ha bendecido la unión el obispo de Sión, siendo apadrinados los novios por el vicepresidente del Consejo Superior de Aeronáutica general Soriano, padre de la novia, y la vizcondesa de San Enrique, madre del novio. Tras la ceremonia religiosa y el banquete que siguió a aquélla, los novios, a bordo de una avioneta *Moth*, partieron de viaje a Barcelona, escoltados hasta Guadalajara por seis aparatos amigos.

Aún continuaba el bullicio en el aeródromo; cuando, a través de un cablegrama, se recibía la noticia de que, extraviados los recién casados por la falta de visibilidad, se habían visto obligados a aterrizar felizmente en Vich. Confiada la custodia del aparato, a la Guardia Civil y Mossos de Escuadra, los animosos aviadores tomaban el tren con destino a la la Ciudad Condal.

### Hace 50 años

## Desgracia

**Albacete 2 enero 1954**

Las confusas noticias que han corrido de boca en boca, acerca de la caída de un avión en la Pedanía de Santa Ana, lamentablemente se han confirmado. Se trata del Heinkel 111 B.2H-35, perteneciente al 11 Grupo de Bombardeo que, desde su base de Tablada, se dirigía a Manises. Dada la magnitud del percance, no ha habido supervivientes. Junto a la tripulación, formada por los tenientes Diego Díaz-Trechuelo y José Mª Briones Espinosa; cabos 1º mecánico Eugenio Redondo, y radio José García Centeno, figuraban como pasajeros el capitán José Mª León Sanz, los cabos de tropas Luis Aquiliano, José Escandell y el soldado Fernández Fajardo.

*Nota de El Vigía:* Justamente hace siete meses, traíamos a estas páginas la noticia del desgraciado accidente que, en el transcurso de la Vuelta Aérea a España, había costado la vida a Francisco, el mayor de los hermanos Díaz-Trechuelo León. Ahora, ha sido Diego (24) quien como su hermano, "ha volado" a reunirse con su padre; aquel esforzado capitán Francisco Díaz-Trechuelo y Benjumea, muerto en el aire, en acción de guerra, sobre Badajoz. Derrumbado sobre los mandos del "Junkers" que pilotaba, su segundo consiguió llevarlo a Tablada, donde, al día siguiente, el general Franco impuso a su cadáver la Medalla Militar.

corto periodo para la puesta en marcha del primer grupo español de Savoia 81 (15-G-21), sustituyendo al jefe del (4-G-12) herido en acción de guerra, se incorpora a la *"Cadena"* de Romeo. El 2 de octubre de 1938 cuando en el curso de un servicio de bombardeo volaba a 1.200 metros de altura, la antiaérea alcanzó a su avión en las proximidades de la sierra de Cavalls. Esforzado como era "Cucufate", aún con el motor incendiado, quiso completar el bombardeo, antes de dirigirse hacia las líneas propias y saltar en paracaídas. Genio y figura, incluso en tan dramática situación, al ordenar a su tripulante, el teniente Leopoldo de Castro, que se lanzara, no pudo evitar con un toque de humor advertirle: *¡Vaya torta que nos vamos a pegar!* Como si de una premonición se tratara, en el momento de abrirse la campana de seda, él, que era menudo, al no llevar el atalaje suficientemente ajustado, se salió del paracaídas, cayendo en las estribaciones de la sierra de Pandols.

De esta forma tan absurda España perdía al célebre "Cucufate" (34), una de las más preclaras figuras de su Aviación.

Ocho días después de su trágica muerte, le fue concedida la Medalla Militar individual y ya en 1940, el ascenso a teniente coronel.

### Hace 65 años

## Ataque

**Figueras 6 febrero 1939**

Según noticias recibidas de Vilajuiga, enjambres de cazas de la Legión Cóndor, repitiendo la acción de ayer, han atacado nuevamente el aeródromo, destruyendo en tierra 35 cazas y dos bombarderos.

### Hace 80 años

## Estadística

**Madrid enero 1924**

Durante el pasado año 1923, la Aviación Militar voló un total de 15.009 horas; lo que supone tener dos aviones en el aire, volando día y noche todos los días laborables del año. El número de accidentes mortales ha sido de 10, correspondiendo uno cada 1.500 horas de vuelo. Los accidentes en los que los tripulantes resultaron heridos o ilesos, y los aviones con grandes destrozos, fueron 42; correspondiendo uno por cada 357 horas. De cada cinco accidentes, solamente uno fue mortal; y de éstos, siete se debieron a falsas maniobras del piloto, uno a incendio del avión en el aire, uno a situación meteorológica adversa, y uno a síncope del piloto.

### Hace 50 años

## Remojón

**El Carmolí 18 enero 1954**

Esta mañana, cuando el capitán profesor, Vicente Aldecoa, pilotando una "Bücker", se disponía a aterrizar, debido al efecto "mar plato", en su aproximación final ha tocado con las ruedas las aguas del mar Menor. Gracias a su inmediata reacción -fruto de su gran experiencia- de meter motor a fondo, ha resuelto "in extremis" una situación harto delicada.

Aún se comentaba el hecho en la "T"; cuando, iniciadas por parte de los alumnos de 4º las prácticas de aterrizaje de precisión en polimotores, un capitán popularmente conocido por "El Sopas" advirtió a sus compañeros: ¡Qué parecido al "Junkers" es aquél hidro! y no le faltaba razón, puesto que un auténtico trimotor, el T.2B-145, pilotado por el alférez alumno Valentín Prieto Iglesias, por la misma causa que el anterior, pero con tan sólo 343 horas de vuelo, amerizaba pausadamente en las apacibles aguas. Completaban la tripulación los cabos

### Hace 80 años

## Homenaje

**Madrid 25 enero 1924**

En la Escuela Superior de Guerra, y bajo presidencia del príncipe de la milicia, el excelentísimo señor capitán general jefe del Estado Mayor Central del Ejército Valeriano Weyler, ha tenido lugar el homenaje póstumo a los capitanes Jaime Baeza Buceta y Augusto Pérez Peñamaría; primeros oficiales de Estado Mayor muertos en el Servicio de Aviación. El general de E.M. Méndez Vigo, con voz vibrante, pronunció un brillante y sentido discurso; tras el cual, en la vitrina del monumento emplazado en la escalera de honor, fueron depositados los fajines de ambos aviadores.

### Hace 75 años

## Reajuste

**Madrid 4 enero 1929**

En las nuevas plantillas militares que han empezado a regir desde el primero de año, se reduce el número de generales jefes y oficiales, tanto en la Administración central como en la regional y Cuerpos Armados. La Aeronáutica, con un total de 346 jefes y oficiales, se compondrá de cuatro coroneles, 11 jefes de Escuadra o tenientes coroneles, 39 jefes de Grupo o comandantes, 100 jefes de Escuadrilla o capitanes, 161 oficiales aviadores o tenientes y 31 observadores.

### Hace 75 años

## Honras fúnebres

**Melilla 8 febrero 1929**

Como ya se sabe, el 31 de diciembre último, en lamentable accidente acaecido en el Mediterráneo, perdían la vida, sin dejar rastro, el comandante Rodríguez Caula, el teniente Tauler y el cabo mecánico Martínez Morillas. Hoy, en la capilla castrense y organizados por la Escuadra Aérea de Marruecos, se han celebrado solemnes funerales en sufragio de sus almas.

Por la tarde, al tiempo que una escuadrilla de siete aviones lanzaba flores en las cercanías del cabo del Agua, un Dornier Wal arrojaba tres grandes coronas al mar.

1º Angel Menéndez Pardo (mecánico), Roque Florido Orihuela y Fernando Bazán Madrid (radios).

*Nota de El Vigía:* Cuando el alférez Prieto (21), llorando desconsoladamente, nadaba para alcanzar tierra, convencido de que con el remojón se habían disuelto todas sus ilusiones aeronáuticas, en absoluto pudo imaginar la brillante carrera que le aguardaba.

Promovido a teniente ese mismo año, con la 6ª promoción de la AGA, luego de realizar el curso de reactores, ejerció como competente profesor en 21 cursos (1960-66) en la Escuela de Talavera la Real. Más tarde, en Iberia, llegaría a volar el DC-10, hasta que en 1991, tras 25 años en la compañía, por imperativos de la edad, se retiraría con 25.000 horas de vuelo.

### Hace 50 años
## Exhibición

**Barajas 15 febrero 1954**

Ante una amplia representación del Ejército del Aire, presidida por su jefe de Estado Mayor, ha tenido lugar una impresionante exhibición, a cargo del gigantesco bombardero estratégico norteamericano, Boeing B-47. Si sorprendente ha sido la maniobra de repostaje en vuelo, a cargo de un cisterna KC-97, no ha sido menos su aterrizaje, frenado por un gran paracaídas.

### Hace 65 años
## Caído

**Escatrón 25 enero 1939**

Gravemente tocado la víspera de Navidad, en combate aéreo sobre Tremp, el capitán Rafael de Mendizábal y Amézaga hubo de abandonar su Fiat (3-102) y lanzarse en paracaidas sobre territorio enemigo, donde fue hecho prisionero.

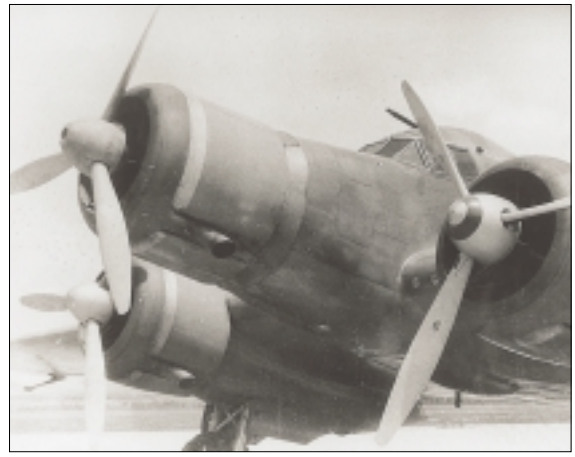
Hoy, causando verdadera conmoción entre los cazadores, se ha sabido que lamentablemente, antes de que fructificasen las gestiones que se estaban llevando a cabo para su canje, ha sido vilmente fusilado.

*Nota de El Vigía:* Un año después, por Decreto 23.2.1940, se concedía la Medalla Militar y el ascenso a comandante, a aquel valiente y pundonoroso aviador santurzano (28), jefe de la 7-E-3.

### Hace 50 años
## Jubilación

**Granada febrero 1954**

Según nos informan de la base de Armilla, ha sido dado de baja, el último Savoia SM-79 que integrado en el 12 Grupo de Fuerzas Aéreas, aún se mantenía en estado de vuelo. Superviviente del centenar de trimotores de *bombardeo veloz*, que, desde agosto de 1937, como parte de la ayuda italiana, llegaron a combatir a la guerra de España; con él desaparece un avión que, capaz de alcanzar una velocidad máxima de 430 km/h., con una carga ofensiva de tonelada y media de bombas, llamó en su día poderosamente la atención.



### Hace 25 años
## Renovación

**Las Palmas 28 febrero 1979**

Recibido con gran expectción, ha llegado a la base de Gando el primero de los tres Fokker F-27M *Marítime*, que en el 802 Escuadrón SAR sustituirá a los esforzados Grumman *Albatross*.

Pilotado por el comandante Joaquín Hevia, con los capitanes Carlos Etayo y Cristóbal Alzola, así como los brigadas Miguel A. Cuenca y Manuel Miñana, el nuevo avión está equipado con modernos equipos de navegación y búsqueda. Su alta velocidad de crucero y su autonomía, que le permite volar a baja cota ininterrumpidamente 10 horas, hacen de este bimotor, que en el Ejército el Aire se denominará D.2, uno de los aviones más idóneos para la misión que se le asigna.

### Hace 65 años
## Avanzadilla

**Mahon 9 febrero 1939**

Aun bajo la confusión que produjo ayer, la sublevación de la guarnición de Ciudadela contra el mando de la isla de Menorca, fiel a la República, ha amerizado en este puerto el hidro Cant Z-506 (73-3). Pilotado por el capitán Soriano con los tenientes Sastre, Manera, Ramos y alférez Urtásun, constituyen la primera fuerza que entra en la plaza. Antes, habían localizado y atacado con bombas el motovelero en el que trataban de huir las autoridades gubernamentales de la isla.

Recién desembarcado, la foto nos muestra al bizarro aviador José Sastre Navarro, junto al capitán de corbeta Galán.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Pamplona 25 marzo 1904**

Nace Luis Navarro Garnica

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Infantería y con el valor acreditado, tras dos años de campaña en Marruecos, el joven alférez Navarro, siguiendo una inclinación sentida entonces por muchos oficiales intrépidos y decididos, pasó a Aviación, realizando en 1923 el curso de piloto en Tablada. Incorporado el año siguiente a las fuerzas aéreas de Marruecos, aquel aviador dotado de una buena voz y afición para el canto, un envidiable humor y... una prematura alopecia, fiel a una arraigada costumbre en la Aviación Militar, fue apodado "El Plumas". Piloto en la 1ª Escuadrilla del Tercer Grupo, que mandaba el legendario comandante "Pepe" Carrillo, participó en centenares de servicios de ataque, o de abastecimiento a posiciones sitiadas. Haciendo un breve receso, en julio de 1925, se desplaza a la Península para recoger y trasladar a Tetuán los Fokker C-IV del grupo expedicionario al mando del Infante de Orleans. Poco después, con la escuadrilla "Napier" de Gómez Spencer, tomaba parte en las operaciones del exitoso desembarco de Alhucemas.

Ya capitán, fue destinado a Cuatro Vientos y en 1926, tras realizar en Los Alcázares el curso de observador, pasó a mandar el aeródromo de Cabo Juby, integrándose más tarde en la Escuadra nº 3 de Logroño. En 1932 participa en el curso de vuelo sin visibilidad y obtiene el título de piloto de transporte público. Tras el alzamiento militar de 1936, pilotando el *Dragón* que recoge en Zaragoza, en frenéticas jornadas, vuela tanto en misiones de reconocimiento ofensivo, como trasladando personalidades. Precisamente en uno de estos servicios, tuvo ocasión de protagonizar una singular hazaña. Fue el 21 de julio cuando, como colofón de una intensa jornada, por la tarde, conducía al general Mola de Logroño a Burgos. Al llegar a Gamonal, apareció un Breguet enemigo y sin dudarlo, salió en su persecución; y avasallándolo -tengamos en cuenta que iba desarmado-, consiguió intimidarle, tanto, que tomó tierra entre Lerma y Aranda de Duero, donde se hizo prisioneros a sus dos ocupantes y se capturó el avión. Más tarde, pasó a volar los sexquiplanos Breguet XIX, encomendándosele el mando de un grupo con base en Granada. También voló en los Fokker, DC-2 y en los Ju-52 de bombardeo, hasta tomar el mando de un nuevo grupo (el 4-G-28) de Savoia 79. Premio a sus servicios en la campaña, le fue concedida la Medalla Militar individual, impuesta por el Caudillo el 10 de diciembre de 1941.

Teniente coronel en 1940, fue nombrado agregado aéreo en la Embajada de España en Roma. Jefe en 1945 del 15 Regimiento de bombar-

### Hace 75 años

## Raid

**Bahía 26 marzo 1929**

Con el aterrizaje a la una y veinticinco del mediodía del *"Jesús del Gran Poder"*, los capitanes españoles Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias han culminado en el campo de Cassamary un hermosísimo raid. Atrás han quedado 43 horas y 50 minutos de vuelo sin descanso (20 de travesía del Atlántico), desde su salida de Tablada a las 17,35 horas del pasado día 24. Entre el aluvión de telegramas de felicitación que han recibido, queremos destacar los de SS.MM., que rezaban así:

*"Encantado espléndido viaje; dadme detalles telégrafo. Viva la Aviación Española. Bravo por mis aviadores. Os abraza fuerte, Alfonso R."*

*"Les felicito de todo corazón. No olvido fui madrina el año pasado del avión. El Cristo de quien lleva el nombre les ha protegido en su gran hazaña. Victoria Eugenia".*

### Hace 65 años

## Entrega

**Barajas 28 marzo 1939**

Como ya se sabe, de acuerdo con las condiciones establecidas en las negociaciones de paz de Gamonal (Burgos), esta mañana se han entregado a las fuerzas nacionales cuarenta aviones gubernamentales. Interesados en ver de cerca a sus hasta ahora rivales, tres cazadores de la Escuadra de Morato, el capitán Arístides García López y los tenientes Llaca y Busquets (de izquierda a derecha) tras inspeccionar los biplanos rusos, se retratan ante un "Chato" de la 2ª Escuadrilla del Grupo 26 *"Los Pingüinos"*.

deo (Logroño); coronel jefe del Sector Aéreo Zaragoza, jefe del E.M. del Mando de la Defensa Aérea, jefe de la Comisión de Enlace con la Misión Norteamericana, en 1965 ascendía a teniente general nombrándosele Jefe del Estado Mayor del Aire, cargo que desempeñó durante cinco años. El teniente general Navarro Garnica, quien a su gran inteligencia unía una enorme capacidad de trabajo, cifrada en el aspecto puramente aeronáutico en 3.000 horas de vuelo, falleció en Madrid el 31 de marzo de 1995.

### Hace 70 años

## Acróbata

**Barcelona 11 marzo 1934**

Como ya es sabido, en la reñida final del concurso de acrobacia disputado entre las unidades de caza, celebrada días atrás en Barajas, se proclamó vencedor el teniente de la Escuadra de Barcelona Carlos Ferrándiz Arjonilla. Pues bien, organizado por el Aero Popular, y con una presencia numerosa del elemento aeronáutico de Cataluña, en un céntrico restaurante se ha celebrado anoche una merecida cena homenaje, a tan hábil como audaz aviador.

### Hace 65 años

## Distinción

**Burgos 1 marzo 1939**

El Boletín Oficial inserta una Orden Circular, de fecha 23 del pasado mes de febrero, por la que *En atención a los méritos contraídos por el Grupo de Caza 2-G-3, en el periodo comprendido entre el 1ª de mayo de 1937 y el 1º de noviembre de 1938, S.E. el Generalísimo de los Ejércitos Nacionales, ha tenido a bien conceder la Medalla Militar Colectiva.*

### Hace 65 años

## Acción heroica

**Formentera 6 marzo 1939**

Teniéndose noticias de que en Cartagena había triunfado un levantamiento nacional, con el fin de efectuar un reconocimiento, fue requerida la presencia del CANT Z-501, que, pilotado por el alférez Hevia, con los tenientes Muñagorri y Sáinz, el sargento Zarapico y el cabo Gutiérrez, despegó del estanque Pudent esta mañana. Tan pronto como sobrevoló el puerto, fue recibido con numerosos disparos, a los que se sumaron los de tres "Chatos" que sorpresivamente aparecieron y que, en una de las primeras pasadas, impactaron en el hidro hiriendo al cabo mecánico. Forzados a amerizar, los desconcertados tripulantes comprobaron que, el hidro

hacía agua por varios puntos y los perforados tanques chorreaban combustible. Hevia, con la ametralladora superior, trató de ahuyentar a los cazas, hasta que agotada la munición, y ante el riesgo que el viento y la mar arrastraran al hidro hacia la costa, donde sin duda iban a ser hechos prisioneros, afrontando el peligro que ello suponía, decidió poner en marcha el motor y tras laboriosa maniobra, pudo despegar y milagrosamente regresar, varando el hidro en la orilla para que no se hundiera.

*Nota de El Vigía:* Por O.C. de 5.6.1941, al teniente Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones -uno de los grandes aviadores españoles- se le concedía la Medalla Militar individual; condecoración que luce sobre su guerrera en la foto; cuando, bastantes años más tarde, con el empleo de coronel, mandó el ala de Caza nº 16 y la Base Aérea de Torrejón.

### Hace 50 años

## Al fin ¡jets!

**Talavera la Real 24 marzo 1954**

Con cierto retraso sobre el horario previsto, motivado por la niebla, procedentes de la base francesa de Chateau le Rouge, han llegado a ésta los primeros seis reactores Lockheed T-33. El primero tomaba tierra a las cuatro y veinte, y con intervalos de diez segundos los demás. Para recibirlos, pilotando un DC-3, se había desplazado desde Madrid el ministro del Aire general González-Gallarza, acompañado de los generales Fernández Longoria, jefe del Estado Mayor del Aire, y Sáenz de Buruaga, jefe de la Primera Región Aérea. Asimismo, se encontraban algunos jefes y oficiales de las fuerzas aéreas norteamericanas, encabezados por el general Berguist, a quienes hizo los honores el teniente coronel Gavilán, jefe de la Escuela de Reactores.

Luego de saludar a los pilotos, que venían al mando del teniente coronel Van Bloom, e inspeccionar detenidamente un T-33, el general González-Gallarza y sus acompañantes han regresado a Madrid.

### Hace 80 años

## Visita regia

**Cuatro Vientos 17 marzo 1924**

A fin de presenciar los ejercicios de la escuadrilla de caza de Getafe, a mediodía llegaron a este aeródromo Sus Majestades la Reina Doña María Cristina y Don Alfonso XIII, acompañados por el archiduque Guillermo, sobrino de la reina Madre. Recibidos por el coronel director del Servicio de Aviación, marqués de González Castejón, los augustos visitantes recorrieron las dependencias y talleres, dirigiéndose luego al campo de vuelos, donde tuvieron ocasión de ver el nuevo Junkers monomotor, así como los Nieuport 29 que, poco después, al mando del capitán Francisco Rodríguez Caula, realizaron una vistosísima y arriesgada demostración. Tras felicitar a sus pilotos, los Soberanos asistieron a un *lunch* ofrecido por los jefes y oficiales, en el transcurso del cual elogiaron tanto las instalaciones del aeródromo, como la técnica y gallardía puesta de manifiesto por los aviadores.

### Hace 80 años

## Realce

**Madrid 31 marzo 1924**

Si hace siete días en Barcelona, fueron los aparatos de la Aeronáutica Naval y sus dirigibles -desde los que se arrojaron millares de folletos, invitando a la juventud a alistarse en la Legión- los que con sus evoluciones realzaron la ceremonia de Jura de Bandera de los nuevos reclutas, hoy, en la capital de España, han sido las escuadrillas de Aviación Militar, las que sobrevolando la Castellana han puesto la nota de brillantez y emoción en similar ceremonia que, con la presencia de la Real Familia y las más altas autoridades del Estado, ha estado revestida de una solemnidad extraordinaria.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años

## Hallazgo

**Oran 12 abril 1929**

Como se recordará, en trágico accidente acaecido el pasado 31 de diciembre, desaparecían el comandante Rodríguez Caula, el teniente Tauler y el cabo mecánico Morillas. Desde entonces, la incesante búsqueda del hidro había resultado infructuosa. Aparecido la semana pasada, el casco sin alas del Dornier W-8 y más tarde los cadáveres de los aviadores; hoy, antes de su traslado a Melilla, donde se efectuará el entierro, han recibido un emotivo homenaje por parte de las autoridades francesas de Oran.

### Hace 65 años

## La guerra ha terminado

**1 abril 1939**

*"La Aviación", dibujo de Teodoro Delgado*

### Hace 90 años

## Salto

**Zaragoza 8 abril 1914**

Tras cubrir con éxito el raid aéreo desde Madrid a esta capital, su protagonista, el teniente Martínez Baños, ha pronunciado una interesante conferencia a los exploradores zaragozanos. Para ello, ¡qué más propio! que el campo de Valdespartera, a donde ayer tarde llegó, y a modo de tribuna, la cina del Farman MF-7, con el que ha llevado a cabo la hazaña.

### Hace 60 años

## Recuerdo

**Manises 4 abril 1944**

En solemne acto, presidido por el jefe de la 3ª Región Aérea, general Fernández Longoria, ha sido inaugurado el monumento dedicado a la memoria de los pilotos del Aero Club valenciano, caídos durante la Cruzada. Situado en una hermosa rotonda, junto a la estación del aeródromo; el gran monolito, coronado por un águila abatida -fundida en aluminio procedente de aparatos de aviación- se alza ante un semicírculo de cipreses. Ha rendido honores una compañía de Artillería Antiaérea con banda de trompetas

y tambores, a la que pasó revista el general, celebrándose a continuación una misa de campaña. Finalizada ésta, fue descubierto el monumento, en cuya lápida aparecen los siguientes nombres: comandante Joaquín Tasso Izquierdo, capitán Javier Trenor Azcárraga, tenientes Rafael Mazarredo Trenor, Federico Vallés Gil Dolz del Castellar, Marqués de San Joaquín y Fernando Allepuz Sancho; alféreces Francisco Gómez Trenor y Rafael Vilar Sancho, y Fernando Núñez Robres Rodríguez de Valcárcel, conde de Pestagua. Las vibrantes y elocuentes palabras del general han rubricado al acto.

### Hace 75 años

## Vuelo

**Sevilla 5 abril 1929**

La Reina María de Rumanía y su hija la princesa Ileana, han visitado la Base Aérea de Tablada, donde fueron atendidas con especial afecto. Tras presenciar la exhibición de una escuadrilla formada por siete aparatos al mando del capitán Esteban, como quiera que la princesa mostrase su deseo de volar, el capitán Andrés del Val (en la foto) se ofreció a dar cumplida satisfacción a dicho anhelo. Con gran presencia de ánimo, subió resueltamente al Breguet XIV y realizó un vuelo sobre la ciudad y algunos pueblos de los alrededores, cuya contemplación "a vista de pájaro", cautivó a la augusta dama, quien en el transcurso del té con que fueron obsequiadas en el pabellón de oficiales se deshizo en elogios acerca de la belleza de la tierra andaluza.

Hace 75 años

## Nuevo aeródromo

**Valencia 5 abril 1929**

Tras sobrevolar la ciudad, despertando a su paso afectuosa curiosidad, a las nueve de la mañana comenzaron a llegar al nuevo campo de Malvarrosa, los aparatos de la escuadrilla "Bristol" de Los Alcázares, al mando del capitán José Melendreras. En primer lugar aterrizó el referido jefe, siguiéndole a continuación los aviones pilotados por los tenientes Loriente y Noreña, acompañado éste por el teniente Senén. Anormalidades en el funcionamiento de los motores retrasaron la llegada de dos aparatos; el tripulado por los tenientes Joaquín Mellado y José Álvarez Pardo, quienes con anterioridad hubieron de tomar tierra en el cauce del río Albaida, en las cercanías de Manuel, y el ocupado por los tenientes Carlos Galán y Javier Trenor, que luego de haber aterrizado como medida precautoria en El Saler, arribó de forma no muy ortodoxa, capotando con la consiguiente rotura de la hélice y averías en el plano izquierdo.

El capitán Melendreras ha cumplimentado a las fuerzas vivas, haciéndoles saber que este terreno preparado por el Ayuntamiento, reúne excelentes condiciones, siendo uno de los más completos y cómodos de España. A la tarde, numeroso público ha desfilado para ver los aparatos.

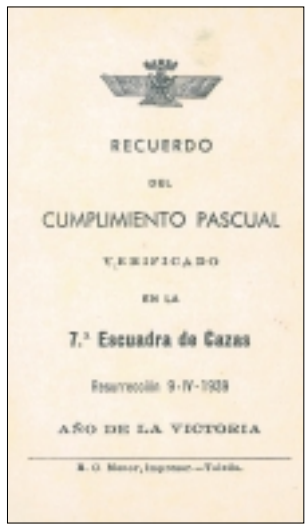
*Nota de El Vigía:* Obsérvese en la fotografía, la llamada rueda *"de respeto"* que, acoplada al "puro", fue muy común en algunos aviones de aquella época.

Hace 75 años

## Inauguración

**Albacete 27 abril 1929**

Con gran brillantez, han tenido lugar la inauguración del aeródromo de Los Llanos y la renovada escuela de pilotos aviadores. Para asistir a los diferentes actos, a las autoridades civiles, militares y eclesiásticas de la ciudad y provincia, se han unido las que desde Madrid llegaron en tren especial. Bajo la presidencia de los generales Sanjurjo y Soriano, en el nuevo aeródromo se celebró un espléndido banquete ofrecido por la Compañía Española de Aviación a 220 comensales, entre los que se encontraban numerosos ex alumnos de La Torrecica, así como un grupo de preciosas señoritas que actuarían de madrinas. A las tres de la tarde, luego de los discursos y las emotivas palabras del obispo de Orihuela, monseñor Irastorza, procedió a la bendición del campo y de los 30 aviones. Lamentablemente, la inoportuna lluvia privó de la espectacularidad del vuelo de las escuadrillas llegadas de Madrid y Los Alcázares, elevándose tan solo la *Limousine* Potez IX, en la que había llegado el general Soriano, para ofrecer "bautismo de aire" a distintas señoras invitadas. El elemento joven por su parte, se refugió en un hangar donde la Banda Municipal interpretó escogidas piezas bailables. Resumiendo, aún a pesar de que el tiempo no ha acompañado, la jornada ha constituido un gran acontecimiento.




Hace 65 años

## Cumplimiento Pascual

**Griñón 9 abril 1939**

Flotando lógicamente en el ambiente, la pesadumbre por la trágica muerte del comandante García Morato, acaecida aquí mismo, cinco días atrás, con gran solemnidad y devoción se ha verificado en este aeródromo el Cumplimiento Pascual por parte de la 7ª Escuadra de Caza. Desde el comandante Muñoz hasta el último soldado se han acercado todos al Sagrado Banquete.

Hace 75 años

## Raid

**Santiago 12 abril 1929**

Luego de cruzar los Andes, junto al Aconcagua, a 5.000 metros de altura, procedente de Buenos Aires, ha aterrizado en el aeródromo de El Bosque el *Jesús del Gran Poder*. Su llegada, acompañado por dos Curtiss *Falcon* de la aviación militar chilena, que lo han recibido en el macizo andino, ha enfervorizado de tal manera el ánimo de la multitud que el público, enardecido, tras sacar a los capitanes Jiménez e Iglesias del avión, los ha paseado en hombros.

Hace 75 años

## Gimnasio

**Cuatro Vientos 29 abril 1929**

Para presidir el acto de inauguración del gimnasio de la Escuela de Mecánicos, esta tarde acudieron al aeródromo las infantas Beatriz y María Cristina, a quienes acompañaba la princesa Ileana, los infantes don Jaime, don Juan y don Gonzalo, así como la reina de Rumanía acompañada por el Infante D. Alfonso y doña Beatriz de Orleans. Recibidos por el ministro del Ejército, capitán general de la Primera Región, coronel Kindelán y teniente coronel Herrera, director de la Escuela. Las personas reales han ocupado una tribuna presenciando desde ella una lección de gimnasia educativa, efectuada por jefes, oficiales, clases, alumnos y aprendices de la Escuela, procediendo después la Reina de Rumanía al reparto de premios concedidos por S.A.R. el Infante D. Alfonso de Orleans a los clasificados en primeros lugares en los ejercicios de salto, pértiga, lanzamiento de barra, peso, disco, carreras, lucha, baloncesto y fútbol. Después las personas reales y acompañantes se trasladaron al campo de deportes, donde se efectuaron nuevas demostraciones. Terminadas éstas, pasaron al pabellón de oficiales donde les fue servido un refrigerio.

La Reina y las Infantas, así como las autoridades, felicitaron al capitán Urzaiz por la precisión con la que efectuaron los alumnos los ejercicios y lo interesantes que resultaron.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del I.H.C.A.

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Melilla 4 mayo 1904**

Nace Joaquín García-Morato Castaño.

*Nota de El Vigía:* Hijo del capitán de Infantería José García-Morato Cánovas y María Castaño Miranda, siguiendo la tradición paterna, a los 16 años ingresó en la Academia de Infantería; alférez en 1922, tras diversos destinos, incluido un Batallón Expedicionaria en el frente de guerra de Melilla, en 1925, ya teniente, obtuvo el título de Piloto Militar, en las escuelas de Albacete y Cuatro Vientos. Destinado a la escuadrilla *Breguet* de Sevilla, no pasó mucho tiempo antes de que, voluntariamente, se incorporara a la 1ª Escuadrilla *Bristol* de Melilla, distinguiéndose por su valor en los 57 servicios en los que participó. Designado para un curso de hidroaviones en Los Alcázares, a su terminación, retorna a la ya citada unidad, para continuar prestando incesantes servicios de reconocimiento, apoyo y bombardeo, que le hicieron merecedor de varias felicitaciones. En dos ocasiones, por el certero fuego enemigo y por fallo de motor, se vio obligado a tomar tierra violentamente, y aún habiendo resultado herido, no impidió que a las pocas horas partiera en otro aparato para cumplir la misión encomendada.

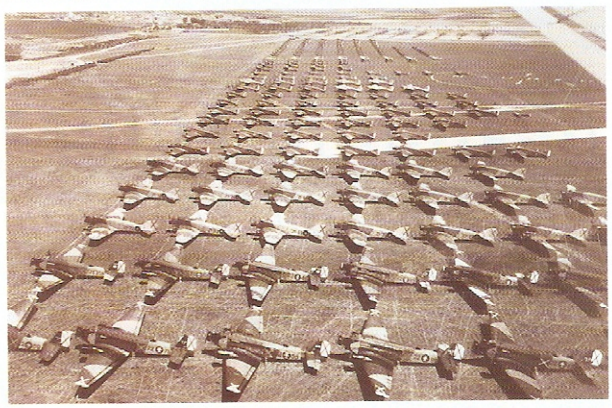
Destinado en septiembre de 1927 a la base de El Atalayón (Melilla), comienza sus vuelos en hidroaviones, hasta que, haciendo un paréntesis, se integra en la escuadrilla *Havilland Napier* de Nador, con la que marcha destacado a Cabo Juby. Reintegrado a su anterior destino, al amerizar con el Savoia nº 3 sufrió un aparatoso accidente, que se saldó

### Hace 65 años

## Revista

**Madrid 12 mayo 1939**

449 aviones pertenecientes a la Aviación Nacional (227) Aviación Legionaria (146) y Legión Cóndor (76) han formado en Barajas para la revista que el Caudillo ha pasado a las alas victoriosas. Finalizada ésta, Franco condecoró con la Medalla Militar a una decena de aviadores de los países aliados entregando asimismo, sendos artísticos guiones, a sus jefes respectivos.



### Hace 80 años

## Inauguración

**Albacete 17 mayo 1924**

Precedido por el gran baile de sociedad que, ofrecido por la Compañía Española de Aviación, se celebró anoche en el Casino Primitivo, hoy presidida por el general Echagüe, ha tenido lugar la solemne inauguración oficial del aeródromo de *La Torrecica* y la escuela de pilotos que en él reside. Alineados los 14 aparatos, a cuya vera formaban sus bellas madrinas, a los acordes de la *Marcha Real* se procedió a su bendición. Luego se exhibieron los aviones llegados de Madrid, mientras los aviones de la Escuela, en contínuas salidas, ofrecían el *bautismo del aire* a cuantos pasajeros de ambos sexos deseaban conocer la emoción del vuelo.

Como quiera que la 1ª Promoción ya había iniciado sus prácticas, en la foto aparecen los alumnos que procedentes de diversas Armas y Cuerpos del Ejército estrenaron la escuela albaceteña. De izquierda a derecha, de pie: José Alorda, José Orduna, Carlos López Hidalgo, José Méndez Parada, detrás José Rodríguez Campán, X, profesores Mauger y Jacobo Armijo, X, profesor Bujassi, Eugenio Jack, Francisco Esteban, Antonio Ricart, Luis Rambaud y Enrique Zaragoza. Sentados: Félix Martínez Ramírez, José Gomá, Carlos Núñez Maza, Modesto Aguilera, X, Miguel de los Santos y X.

con graves heridas para sus tripulantes, por las que Morato hubo de permanecer hospitalizado cuatro meses.

De vuelta al servicio activo, y compaginando con su destino de profesor de vuelo en las escuelas de transformación (Guadalajara) y de Vuelo y Combate (Alcalá de Henares), realiza los cursos de observador, radiotelegrafista, vuelo sin visibilidad y mecánico de avión. Apreciado por su excepcionales cualidades de piloto, destaca su virtuosismo en el vuelo acrobático, participando en la casi totalidad de los festivales que se celebran en esa época y siendo, en 1935, el primer piloto español que competía en el extranjero; fue en el Meeting Internacional de Amadora (Portugal) donde, aunque la prueba no tenía carácter de concurso, aún participando con un modesto Fleet de 125 cv., se le reconoció como subcampeón, entre los ases extranjeros. Poco después, fruto de su experiencia, publicaba *"Acrobacía Aérea"*, una obra fundamental sobre la especialidad.

El alzamiento militar de 1936 le sorprendió en Inglaterra. Incorporado a la Aviación Nacional el 3 de agosto, comienza a actuar en el frente de Córdoba; primero, pilotando Nieuport 52, y más tarde Heinkel 51, adjudicándose las primeras victorias. Luego de una temporada volando el Fiat CR-32, agregado a una escuadrilla legionaria italiana constituyó, con Salvador y Bermúdez de Castro, la que habría de ser legendaria *"Patrulla Azul"*, origen de sucesivas unidades de caza que, salvo algún breve periodo, siempre estuvieron a su mando.

Considerado ya un *as*, el 18 de febrero de 1937 su decidida y valiente intervención en la batalla del Jarama, enfrentádose a un enemigo superior, fue decisiva para el logro del dominio del aire y merecedor de la Cruz Laureada de San Fernando.

El 4 de abril de 1939, sin apenas haber podido disfrutar de la tan ansiada paz, luego de haber participado en el rodaje de un documental, *"combatiendo"* con su Fiat CR-32 contra un *"Rata"* capturado, al realizar un renversement, antes de la toma de tierra, faltándole altura para salir de la maniobra, se estrelló de panza contra el suelo de Griñón.

Aquella alegre y trágica pirueta segaba la vida del laureado comandante quien, indemne en 511 servicios de guerra, 123 ametrallamientos y 144 combates, con 40 victorias en su haber, fue considerado *el mejor entre los mejores.*

## Hace 75 años

## Raid

**La Habana 17 mayo 1929**

Con su aterrizaje en el aeropuerto de Columbia, el *Jesús del Gran Poder* ha culminado el exitoso raid de 22.000 km., cubierto en 121 horas de vuelo. En la fotografía, sus tripulantes, los bizarros capitanes Jiménez e Iglesias, vistiendo el uniforme blanco, mas propio para estas latitudes que el verde-amarillo oscuro que traían.

## Hace 25 años

## Día de las FFAA

**Sevilla 26 mayo 1979**

Con ocasión de celebrarse el día de las Fuerzas Armadas, en el bellísimo marco de la Plaza de España y presidido por SS.MM. los Reyes, se ha celebrado el acto de homenaje a la bandera y un desfile militar, en el que la Agrupación Aérea, bajo el mando del teniente general López Saez, jefe del MATAC, y de la 2ª Región Aérea, incluía representaciones de casi todas las unidades del Ejército del Aire. Para conmemorar tan emotiva jornada, la Dirección General de Correos puso ayer en circulación un sello, donde la Aviación está representada por un cazabombardero Mirage III. Con un único valor de cinco pesetas, la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre ha hecho una tirada de 12 millones.

## Hace 40 años

## Visita

**Cuatro Vientos mayo 1964**

Cuando el Equipo Nacional de Vuelo Acrobático, bajo la dirección del teniente coronel Aresti, realizaba esta tarde una sesión más de entrenamiento, con vista al campeonato mundial que se celebrará en Bilbao; inesperadamente, recibió la vista de SAR el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón, a quien acompañaba el coronel Emilio García Conde. Como gran aficionado a la aviación que es, Don Juan Carlos presenció interesado numerosos ejercicios, que le fueron explicados por Aresti (en la foto), teniendo ocasión de departir con los capitanes Quintana, Castaño, Ugarte, Arrabal y teniente Negrón (Angel Luis) a quienes deseó los mayores éxitos.

## Hace 75 años

## Publicidad

**Madrid 3 mayo 1929**

Informa el diario ABC, que el casino español de Lima obsequió a los aviadores Jiménez e Iglesias, y que el vino consumido fue el acreditado oloroso Solera 1842 de la Casa Valdespina de Jerez.

## Hace 75 años

## Exposición

**Sevilla 9 mayo 1929**

Dentro de la gran Exposición Iberoamericana, inaugurada hoy por SS.MM. los Reyes en esta capital, se dedica un amplio apartado a la Aeronáutica española.

En el acto inaugural, al tiempo que las fuerzas de la base aérea de Tablada desfilaban a pie ante la tribuna regia, una escuadrilla de aeroplanos evolucionaba sobre Sevilla a muy baja altura.

## Hace 50 años

## Por las calles

**Barcelona 4 mayo 1954**

Causando gran expectación, los tres reactores que, a bordo del *Kings Port Victory*, llegaron a nuestro puerto el pasado sábado, una vez despojados de la capa plástica que los protegía, anoche, a través de las calles de la ciudad fueron trasladados hasta el aeropuerto de El Prat. La operación, dados sus casi 12 metros de envergadura, no ha estado exenta de dificultades. Se trata de aparatos de entrenamiento Lockheed T-33, destinados a la Escuela de Reacción; por tanto, en breve volarán a la base de Talavera la Real.

## Hace 50 años

## Viaje

**Madrid 28 mayo 1954**

Luego de realizar una interesante visita a diversas instalaciones de la Fuerza Aérea, han regresado de los Estados Unidos el ministro del Aire teniente general González Gallarza y su jefe de Estado Mayor, general Fernández Longoria. Durante su estancia en la base de West Palm Beach, ambos aviadores tuvieron ocasión de realizar un vuelo de demostración a bordo de un bombardero estratégico Boeing B-47.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años

## Recompensas

**Madrid 14 junio 1929**

En solemnísimo acto, celebrado en el Paseo de Carruajes del Retiro, S.M. el Rey ha impuesto diversas condecoraciones; entre ellas, la Cruz Laureada de San Fernando al capitán de Infantería al Servicio de Aviación, Antonio Nombela Tomasich. Asimismo, ha prendido la Medalla Militar en el pecho, entre otros, de los siguientes aviadores: teniente coronel Joaquín González-Gallarza, comandante José Rodríguez y Díaz de Lecea, y capitán Ricardo Bellod Keller. Por último han sido condecorados con la Medalla Aérea los bizarros capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias.

Durante la ceremonia, sendas escuadrillas de Cuatro Vientos y Getafe, e incluso del Aero Club, evolucionaron a baja altura, descendiendo en ocasiones, muy cerca de las copas de los árboles, a cuyos pilotos el público asistente vitoreó entusiasmado.

### Hace 75 años

## De vuelta a casa

**Sevilla 8 junio 1929**

Desembarcado ayer en Cádiz el *Jesús del Gran Poder,* que junto a sus tripulantes llegó a bordo del crucero *Almirante Cervera*, tras su montaje, esta mañana despegaba de la playa de la Victoria y luego de evolucionar sobre la ciudad, ha continuado su vuelo hacia Tablada. El ambiente que se vivía en Sevilla era de una inusitada animación; ya desde primeras horas, numerosos aeroplanos, habían arrojado millares de invitaciones, redactadas en tonos altamente patrióticos, para que el pueblo acudiera a recibir a los capitanes Jiménez e Iglesias. La base pues, ardía de entusiasmo, un público impaciente, llegado en toda clase de medios de locomoción, incluso a pie, prorrumpió en una ovación clamorosa cuando, escoltado por la escuadrilla de Larache, llegaba el ya célebre avión. Antes, había demorado unos minutos en revolotear alrededor de la torre de la iglesia de San Lorenzo donde se venera la imagen de Jesús del Gran Poder. Ya en tierra, y tan pronto hubo parado motor el soberbio aeroplano, todos los compañeros de Jiménez e Iglesias, se abalanzaron sobre él, arrancando a los aviadores de sus puestos, lo que hizo imposible las presentaciones oficiales, y en triunfo, entre vivas y aplausos fueron llevados al Pabellón.

### Hace 75 años

## Salida

**Los Alcázares 21 junio 1929**

En un ambiente festivo y ante un enorme gentío, constituido por el personal de la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos y curiosos llegados de toda la provincia, pasadas las dos y media de la tarde, comenzaron los preparativos para la partida del Dornier W-16. Momentos antes de embarcar, sus tripulantes, los comandantes Franco y González-Gallarza, el capitán Ruiz de Alda y el sargento Madariaga se despedían efusivamente del general Sanjurjo, Infante Don Alfonso de Orleans, autoridades de la plaza y amigos. Si llamó la atención, su atuendo de sport, a base de camisa abierta y pantalón corto, mucho más el apósito que el sargento llevaba en la cabeza. Tiempo nos faltó para enterarnos que, trabajando esta mañana en el hidro, se había producido una herida que, a pesar de requerir cinco puntos de sutura, no le ha impedido participar en el vuelo. Numerosos aparatos de la Escuela, evolucionando repetidamente sobre el hidro y alrededores del mar Menor, han mantenido la emoción hasta que, al fin, tras dos intentos fallidos -según nos dijeron, debido al estibado de la carga- a las 16,45 horas ha despegado. Su despedida ha sido grandiosa, ya que antes de orientarse y a modo de saludo, majestuoso ha dado una vuelta al aeródromo, escoltado por una escuadrilla Bristol que durante unos minutos le acompañó, al tiempo que millares de pañuelos blancos lo decían adiós.

### Hace 75 años

## ¡Hallados!

**29 junio 1929**

Primero fue la incertidumbre, ante la falta de noticias del Dornier W-16; aquella dio paso a la angustia; cuando, habida cuenta de los días transcurridos, los pronósticos acerca de la suerte que hubieran podido correr sus tripulantes no podían ser más pesimistas. El reciente temporal que azota el Atlántico, había acrecentado si cabe el abatimiento del pueblo español; pero hoy se ha producido un milagro. Esta mañana, sin poder creérnoslo, recibíamos la noticia del hallazgo de los aviadores y su rescate sanos y salvos por el portaaviones *"Eagle"* de la Armada de SM británica.

## Auxilio

**Santander 15 junio 1929**

Frustrada su intención de alcanzar tierra francesa, en vuelo desde Maine (USA), el "Oiseau Canari" aterrizó ayer en la hermosa playa de Oyambre. Con el fin de prestarle auxilio, poco antes de las dos de la tarde han llegado a la citada playa una pareja de aviones militares procedentes de Madrid. Se trata de dos Breguet XIX de la Escuadra de Getafe pilotados por Teodosio Pombo y el alférez Julio Antón; el primero traía consigo al mecánico Ricardo González, mientras que el segundo transportaba diversas herramientas y una puesta en marcha.

Inmediatamente, el técnico se hizo cargo de la situación, comprobando, ante la desilusión de los franceses, que una vez arrancado el motor se producían fallos. Ello le llevó a trabajar denonadamente hasta que, con la seguridad de haberlo dejado en perfectas condiciones, a última hora acudió a la verbena con que se obsequiaba a los aviadores, siendo recibido con una ovación.

### Hace 75 años

**Granada 5 junio 1929**

Con motivo de la entrega por el Alto Comisario en Marruecos, general Berenguer, de un manto de seda a la Virgen de las Angustias, la aviación, representada por los Breguet XIX de Armilla arroja pétalos de rosa durante la ceremonia celebrada en el paseo del Salón.

### Hace 50 años

## Anfibios

**Pollensa 16 junio 1954**

Como ya es sabido, el pasado día 18, tras el cruce del Atlántico con tripulaciones mixtas hispano-norteamericanas, aterrizaban en Getafe los primeros anfibios Grumman SA-16A que, a fin de potenciar el servicio de Búsqueda y Salvamento, la Ayuda Americana remite a nuestro país. Hoy, recibidos con la lógica expectación, se han incorporado a su destino, donde al mando del comandante Salvador Serra, integrarán la 50 Escuadrilla.

### Hace 50 años

## Prácticas

**Madrid 9 junio 1954**

En vuelo de instrucción y procedentes de la base extremeña de Talavera la Real, han llegado al aeropuerto de Barajas siete T-33 de la Escuela de Reacción, al mando de su jefe, el teniente coronel Gavilán (en la foto). Se trata del primer viaje colectivo de pilotos españoles en aviones a reacción, desde que han sido *soltados* en esta clase de aparatos.

## Viaje fin de carrera

**San Javier 26 junio 1954**

Procedentes de Tetuán y a bordo de cinco T.2B *Junkers* han llegado a ésta los 48 alféreces alumnos de 4º curso (SV) de la VI promoción de la Academia General del Aire, que acompañados por su director coronel Ricardo Guerrero López, jefe de estudios, teniente coronel Serrano Arenas, y tres capitanes profesores, iniciaron el pasado día 21 su viaje de fin de carrera. Con una primera etapa de dos días en Sevilla, donde visitaron las factorías CASA e Hispano Aviación, así como los principales monumentos de la ciudad, continuaron a Tetuán desde donde, por carretera, se desplazaron a Ceuta y Xauen. Entre las distintas instalaciones militares, que en Marruecos pudieron ver, los expedicionarios guardan un recuerdo especial del acuartelamiento de la Legión de Dar Riffien.

### Hace 75 años

## Campo de socorro

**Badajoz 5 junio 1929**

Con la asistencia del gobernador civil, presidente de la Diputación y otras autoridades, ha sido inaugurado el nuevo campo de socorro ubicado en Azuaga. Para estrenarlo y realzar el acto, desde la sevillana base de Tablada se ha desplazado la escuadrilla de *Los gatos*, como se conoce a la que, dotada de Breguet XIX, manda el capitán Félix Sampil. Las evoluciones de los aeroplanos y los discursos de tonos altamente patrióticos, emocionaron sin duda a los lugareños y vecinos de alrededores, que no quisieron perderse la fiesta.

### Hace 75 años

## Nuevo aeródromo

**Teruel 23 junio 1929**

En medio de una gran expectación, la llegada de una escuadrilla de Getafe al mando del marqués de Borja, ha inaugurado el aeródromo militar de Calamocha. Alineados los seis aviones, con sus tripulantes al frente, el señor cura párroco procedió a la bendición, antes de que el alcalde hiciera entrega de la instalación al citado jefe. Después de diversos vuelos se ha celebrado un banquete, preámbulo de la fiesta-baile y serenata con que serán obsequiados los aviadores esta noche.

### Hace 75 años

## Homenaje

**Madrid 28 junio 1929**

En el patio del palacio de Buenavista, sede del Ministerio de la Guerra, y bajo la presidencia del marqués de Estella, se ha celebrado una cena homenaje del Ejército y la Armada a los bravos capitanes Jiménez e Iglesias.

Una asistencia multitudinaria, cifrada en 1.100 comensales, ha escuchado al inicio, el elocuente discurso del presidente del Consejo en el que ha pedido que, debido a la tragedia del Dornier 16, se suprimieran los brindis y que, en recuerdo de sus tripulantes se guardara un minuto de silencio que, todos en pie, respetuosamente, han observado.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años

## Más homenajes

**Madrid 8 julio 1929**

Organizada por el Casino de Clases, en el restaurante La Huerta, adornado con la enseña nacional y las banderas de los países que colaboraron en la búsqueda de los aviadores, se celebró ayer noche una cena homenaje al sargento mecánico Madariaga. Su presidente, don Benigno Pérez, pronunció un discurso, ofreciendo el agasajo, y expresando su gratitud a las naciones que intervinieron en la búsqueda y salvamento; también dedicó sentidas frases al sargento Antonio Palomo, quien en accidente sufrido en la construcción de un Dornier, perdió el ojo izquierdo. Por último, propuso se enviara a la madre de Madariaga el ramo de flores que adornaba la mesa. Contestó éste, con palabras de gratitud y en medio de una gran ovación, ofreció la presidencia del banquete a su compañero Palomo. La reunión terminó con un animado baile, rifándose entre las señoritas un retrato del homenajeado.

### Hace 75 años

## Agasajo

**Algeciras 3 julio 1929**

A bordo del Dornier "Júpiter" el comandante Franco, acompañado por el jefe de la aviación del *Eagle* comandante Field, un periodista portugués y otros madrileños, ha sobrevolado el portaaviones británico, como bien ganado homenaje a dicho buque. Al amerizar, tras 45 minutos de vuelo, Franco se mostraba encantado de las condiciones del hidro y de haber realizado un vuelo sobre el buque que les salvó.

En la foto, tomada el día pasado a su llegada a Gibraltar, vemos vistiendo de paisano a Ruiz de Alda, Franco y González Gallarza, junto al comandante del *Eagle* y autoridades del Peñón.

### Hace 75 años

## Disponible

**Madrid 31 julio 1929**

El Diario Oficial publica una R.O. por la que *El Rey (q.D.g.) ha tenido a bien disponer que el comandante de Infantería, jefe de escuadra del Servicio de Aviación, con destino en la Jefatura Superior de Aeronáutica, Ramón Franco Bahamonde, quede disponible en esta región. Es asimismo la voluntad de Su Majestad que el mencionado jefe pase a situación B, de las señaladas en el vigente reglamento de Aeronáutica Militar...*

### Hace 75 años

## Frustración

**Madrid 7 julio 1929**

Con una asistencia de público, cifrada en miles de personas, y la presencia del presidente del Aero Popular, general Sanjurjo, a quien acompañaban el general Soriano, coronel Kindelán, teniente coronel Herrera y numerosos aviadores, se inició en Cuatro Vientos la fiesta organizada por la citada sociedad.

Con el concurso de pilotos militares y civiles, actuarían las avionetas del Aero Club, un aparato de caza y el autogiro La Cierva pilotado por Rambaud. En primer lugar, se elevó un globo libre tripulado por el capitán Pompeyo García Vallejo y tres pasajeros; a continuación, y a cargo de pilotos tan distinguidos como María Bernaldo de Quirós, Lecea, Haya, Longoria, Pazó, Alvarez Buylla, Méndez, Del Barco, Navarro y Richi, comenzaron los bautismo del aire, especialmente dedicados a muchachas que deseaban experimentar la emoción de volar.

Todo esto transcurría con normalidad; cuando, a las once de la mañana, el descenso de un paracaídas con lastre, lanzado desde un avión, o... una avioneta que al aterrizar había resultado ligeramente averiada, picaron la curiosidad del "respetable", que rompiendo las filas señaladas por los soldados, invadió el campo; de tal maneraí, que ante la imposibilidad de restablecer el orden, se decidió la suspensión de la fiesta.

## Popularidad

### Hace 75 años

**San Sebastián 26 julio 1929**

De la Semana de Aviación que con gran éxito se ha celebrado en honor de la Aviación Española, traemos la presente fotografía, en la que dos simpáticas guipuzcoanas se retratan orgullosas en Lasarte, junto al capitán Ignacio Jiménez, popular entre los populares.

Hace 75 años

## Verbena

**Madrid 16 julio 1929**

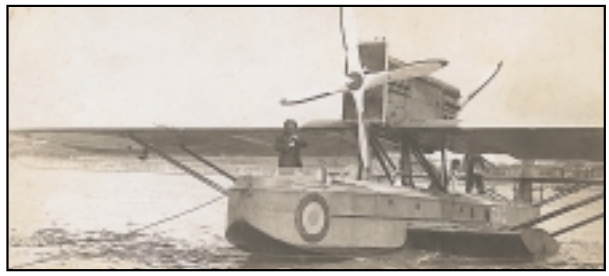
Con una asistencia multitudinaria, bajo la presidencia del jefe del Gobierno, general Primo de Rivera y los ministros de la Gobernación, Ejército y Marina, en el palacio de Buenavista, se ha celebrado la anunciada verbena para festejar el salvamento de los tripulantes del Dornier 16. Tanto el jardín como los dos patios interiores del ministerio del Ejército se hallaban adornados para la ocasión, destinándose los beneficios de los puestos de refrescos, bares, churrerías y fotógrafos ambulantes, al Colegio de Huérfanos Militares. La extraordinaria animación, a la que han contribuido tres bandas de música militares, y el colorido del conjunto, con gran número de señoras y jovencitas luciendo mantones de Manila, han hecho de esta verbena una velada inolvidable. Tan es así que especialmente dedicada a todas las clases de segunda categoría, sargentos y suboficiales de la guarnición, se ha decidido repetirla mañana.

Hace 75 años

## Boda

**Logroño 16 julio 1929**

En la capilla del aeródromo de Recajo, se ha celebrado el enlace matrimonial del capitán don Guillermo Gamir Rubert con doña María Luisa Gurrea. La boda ha sido de rumbo y la primera que se celebra en el aeródromo.



Hace 70 años

## Periplo

**Bilbao 7 julio 1934**

La curiosidad despertada por la llegada de las escuadrillas de hidros, ha congregado en Algorta, Neguri, Las Arenas, Portugalete y Santurce, a un gran gentío que no ha querido perder detalle, de su amerizaje en el Abra. A partir de la una y media y con un intervalo de diez minutos, llegaron dos grupos de tres Dornier *Wal*, que tomaron agua con absoluta precisión. Por último; poco antes de las dos, llegaba un nuevo grupo de cuatro, de los cuales se destacó uno, que evolucionó a muy baja altura sobre los pueblos citados para amerizar a continuación. Era -nos dijeron- el Dornier del jefe de la formación comandante Franco; el cual -luego pudimos verlo de cerca- sobre el gris ratón militar, lleva pintados tres pingüinos en su costado. Una vez amarrados y arranchados convenientemente, los aviadores desembarcaron, siendo saludados por las autoridades locales y el subdelegado marítimo don José Echevarría, quien marchó con el comandante para almorzar en el hotel Antolín de Las Arenas, donde se hospedarán todos. Fue entonces, cuando pudimos abordar unos minutos al célebre aviador, quien contestando muy amablemente a nuestras preguntas, nos relató como habían partido el pasado 30 de junio de Los Alcázares, en el Mar Menor, para volar hasta Vigo. De aquí siguieron a La Coruña y Santander. Hoy, despegando de la capital de la Montaña, habían llegado hasta Fuenterrabía, para retornar con rumbo oeste y amerizar en el Abra bilbaína. *En definitiva, se trata de un vuelo de instrucción, recorriendo todo el litoral.* Mañana partirán para Santoña, desde donde, siguiendo el curso del Ebro, llegarán a Los Alfaques en el Mediterráneo, luego Rosas, Pollensa y Los Alcázares. ¡Toda una vuelta!

Hace 40 años

## Acróbatas

**Bilbao 6 julio 1964**

Tras dar por concluidos, debido al excesivo calor, sus entrenamientos en Madrid, a mediodía de hoy han llegado al aeropuerto de Sondica, los cuatro Zlin Trener del Equipo Nacional de Vuelo Acrobático. A partir de ahora, y hasta el 3 de septiembre, en que dará comienzo el campeonato mundial, los pilotos se entrenarán en el propio escenario de la competición.

Hace 75 años

## Hallazgo

**Tenerife 23 julio 1929**

El diario La Prensa dice tener en su poder una hoja firmada por el comandante Franco, aparecida en el interior de una botella arrojada por las olas en la playa Sabinosa (Isla de Hierro) y recogida por una mujer llamada Juana Quintero. La hoja que se halla algo desteñida dice textualmente:

*Estamos a 40 millas de Fayal, Visto en el horizonte buque, al parecer de guerra, que no apercibió nuestras señales. Amaramos forzosamente por carecer de esencia debido a haberla agotado por impe-*

Hace 80 años

## Agradecimiento

**Málaga 27 julio 1924**

El 2 de septiembre de 1920, en accidente de aviación acaecido en los aledaños de Cártama, resultó muerto el soldado piloto José Varela Rodríguez, y el pueblo piadoso, le dio cristiana sepultura, envolviendo su cadáver con la enseña patria del Ayuntamiento.

Hoy, la Aviación Militar, agradecida, en un acto de gran significación patriótica ha hecho entrega al alcalde de aquella pintoresca localidad de una bandera.

Tras la recepción en la Casa Capitular, la comitiva, acompañada por la música del Regimiento de Álava se trasladó a la iglesia donde, después de celebrarse una misa se procedió a la bendición de la bandera, actuando de madrina doña Dolores Peñalver de Salcedo. Más tarde, en la plaza de la Constitución, con la asistencia de todo el vecindario, el capitán Fernández Mulero en representación del Servicio de Aviación, hizo entrega de la enseña, pronunciando palabras de agradecimiento.

Hace 75 años

## Fervor popular

**Madrid 4 julio 1929**

Procedentes de Algeciras y tras haber sido entusiásticamente aclamados en todas las paradas del trayecto, han llegado por ferrocarril a la estación de Atocha, los jefes del *Eagle*, los tripulantes del Dornier 16 y algunos familiares de éstos. A mediodía, SM la Reina recibía en Palacio a los aviadores españoles, acogiéndoles cariñosamente, felicitándoles por haber sido salvados y dirigiéndoles muchas preguntas. Luego, la augusta Soberana recibió a los marinos y aviadores británicos, de quienes escuchó muy interesada el relato, mostrándose entusiasmada de que haya sido la Marina inglesa la que protagonizara el salvamento.

A continuación, salvadores y salvados se reunían en el ministerio del Ejército, en un banquete presidido por el presidente del Consejo Marqués de Estella y el Infante don Alfonso de Orleans.

*dirnos la noche amarar. Ruiz de Alda extenuadísimo con fiebre y los demás bien. Si arrecia el temporal pocas esperanzas de salvación. Cuando nos dimos cuenta de nuestra situación, hicimos repetidas señales de socorro, solo nos contestó una estación inglesa con la que no pudimos comunicar por haber amarado en ese momento. Dornier 16. Franco.*

### Hace 75 años

## Homenaje

**Pamplona 13 julio de 1929**

Aviones de los aeródromos de Gamonal y Recajo, han participado en los actos celebrados en Pamplona en homenaje del general Sanjurjo, quien debido a su enfermedad, ha estado representado por su hijo Justo, capitán de Infantería del Sevicio de Aviación. Durante la inauguración del monumento, además de acrobacías improvisadas de Ansaldo, ocho aviones evolucionaron realizando magníficas maniobras. De madrugada, el Ayuntamiento obsequió a los aviadores con un ajo arriero, plato típico de la región.

### Hace 50 años

## Fursty

**Furstenfeldbruck 22 julio 1954**

Visitando en Alemania distintas bases de la USAFE, el jefe del E.M. del Aire, general Longoria ha llegado a esta base donde se instruye un grupo de aviadores españoles. Son los futuros profesores de la Escuela de Reacción de Talavera la Real, quienes sueltos allí en T-33, realizan ahora el curso de transición a reactores y formación complementaria para instructores. A alguno de ellos podemos ver en la fotografía (de izquierda a derecha): capitán Pérez-Jaraiz, comandante Grandal; atrás, capitán Martínez Pesquera, comandante Lorenzo y capitanes Delgado Sánchez-Arjona, Mullady (USAF) y Calvo Ugarte.

### Hace 40 años

## Desgracia

**Torrejón 3 julio 1964**

La cúpula militar, con el vicepresidente del Gobierno capitán general Muñoz Grandes al frente, asistía esta mañana a la demostración del birreactor de combate Northrop F-5B. Todo se desarrollaba con normalidad, y los aviadores especialmente, se admiraban de sus espectaculares evoluciones a baja cota; luego, tras ascender a unos 5.000 metros al efectuar un "ocho cubano" y no recoger a tiempo, el avión panceó y ante el estupor general, se ha estrellado aparatosamente produciendo una formidable explosión. Su piloto, el probador de la firma norteamericana Donald H. Papis y el comandante jefe del 161 Escuadrón de esta base, Joaquín Pérez de Guzmán, que le acompañaba, han perecido en el trance.

*Nota de El Vigía:* "El cabo Pérez", como cariñosamente conocían sus compañeros al comandante Joaquín Pérez de Guzmán y Escrivá de Romaní (42) pertenecía a la 1ª promoción de la Academia General del Aire; teniente en 1949, voló el Fiat en el 31 Regimiento de Getafe. En 1954, realizó el curso de Vuelo sin Visibilidad, los vuelos reglamentarios en la Compañía Iberia y marchó a "Fursty" (Alemania) para realizar el curso de profesor de pilotaje en aviones T-33, quedando durante dos años como instructor de las sucesivas tandas de pilotos españoles. Un informe, del Mando de la citada escuela decía de él: *Es un hombre capaz, de buena disposición y naturaleza, que con toda amabilidad presta ayuda extraordinaria a sus compañeros instructores y alumnos... Su agradable personalidad y agudeza llena de humor, son en gran parte responsables del alto "Espíritu del Cuerpo" de la Escuadrilla Española...* Y terminaba: *Es de incalculable valor para la Escuadrilla Española*. Luego del Curso de tiro en F-86 (Williams AFB), ascendido a comandante en 1957, pasó al Cuartel General de las FF.AA. de la Defensa, y seis años después, al Ala de Caza nº 6.

### Hace 50 años

## Más aviones

**Santander 6 agosto 1954**

A bordo del portaaviones USS "Trípoli", y con destino a nuestro Ejército del Aire, han llegado a puerto 15 aviones North American T-6.Se trata de aparatos de enseñanza que, una vez trasladados a Parayas, donde se llevará a cabo su puesta a punto, volarán a Matacán para integrarse en la recién creada Escuela Básica de Pilotos.

### Hace 50 años

## Al aire

**Cuatro Vientos 18 agosto 1954**

Si el pasado 25 de julio, pilotada por Ernesto Nienhuisen, realizaba su primer vuelo en Sevilla el prototipo de la avioneta CASA Do-25; hoy, con Javier Guibert a los mandos, desde este aeródromo se ha lanzado al aire su competidora, la AISA AVD-12. Se trata de los dos prototipos que concurren al concurso que, promovido por el Ejército del Aire, tiene por finalidad la elección de un aparato de enlace y observación enteramente metálico y con capacidad para despegues y aterrizajes cortos.

Casa Do-25.

Aisa Avd-12.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años

## Recuerdo

**Comillas 7 septiembre 1929**

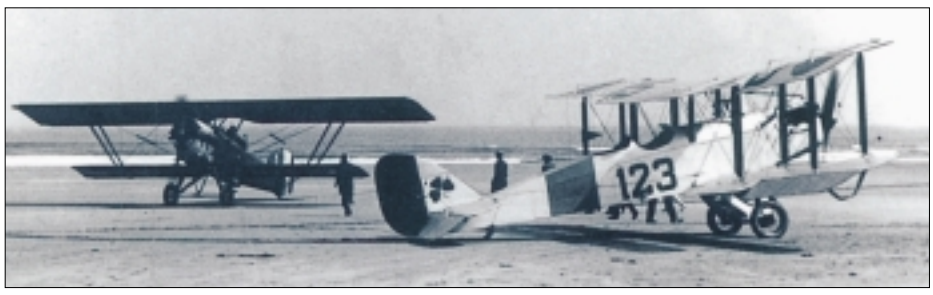
Con gran brillantez, se ha celebrado en la playa Oyambre la inauguración del monumento conmemorativo de la llegada, el pasado junio, del avión francés "Oiseau Canari". A bordo de dos Potez 25 militares, habían llegado a la playa los tripulantes Lefévre, Assolant y Lotti, acompañados del teniente Lasalle. Asimismo, para dar brillantez al acto, tomaron tierra en el hermoso arenal, tres Havilland DH-9 del aeródromo de Burgos, pilotados por el capitán Avertano González, el teniente Angel Chamorro y el alférez Aurelio Villimar. El Dornier 16 por su parte, si bien revoloteó sobre la playa, por medio de un mensaje excusó su asistencia, debido al mal estado de la mar.

Tras el multitudinario y espléndido banquete que, en honor de los aviadores y sus familiares se celebró en el Club de Golf, se trasladaron a la playa. Al pie del monumento, bajo el flamear de banderas francesas y españolas, la ceremonia comenzó con la bendición por el Nuncio Apostólico; a continuación, Pierre Lotti pronunció unas palabras, recordando con emoción la cariñosa acogida, contestándole el conde de Güell, para felicitar a los aviadores galos por aquella hazaña, que ha quedado inscrita en la historia. Finalmente, tras la interpretación de la Marsellesa y la Marcha Real, la condesa de Ruiseñada descubrió el monumento, al tiempo que estallaban mil cohetes, y los Havilland con sus sorprendentes y atrevidas evoluciones, arrancaban ovaciones del público. Tal fue el entusiasmo que los aviadores franceses no pudieron evitar que los pasearan en hombros por la playa.

El monumento, obra del inspirado escultor montañés Jesús Otero lleva esculpido en su parte posterior un soneto de Jesús Cancio que reza:

*Aquí hizo alto en su glorioso vuelo*
*entre el asombro de la mar y el cielo.*
*Fue el "pájaro amarillo" cuya hazaña*
*tuvo al mundo suspenso, conmovido,*
*hasta que el ave audaz encontró un nido*
*en aqueste solar de la Montaña.*
*Y al posarse magnífica y serena,*
*al dejarse caer sobre la arena*
*después de domeñar tanta distancia,*
*al besar estas costas españolas,*
*dijo el mar de Comillas en sus olas:*
*"Loor a la Aviación. Honor a Francia"*

Con una verbena celebrada en Comillas, finalizaba un acto que ha puesto de manifiesto los lazos de amistad con el país vecino.



### Hace 70 años

## Entierro accidentado

**Barcelona 29 septiembre 1934**

El pasado día 25, en el transcurso de las importantes maniobras militares celebradas en la provincia de León, perdía la vida el teniente del 13 Grupo de Caza, Eduardo Dalias Chartres, al estrellarse en Sarria (Lugo) el Nieuport-52 que pilotaba.

Hoy, cuando el cortejo fúnebre del infortunado aviador, discurría por las calles de Barcelona, y varios aviones arrojando flores lo sobrevolaban, ha querido la fatalidad que tras pararse el motor, el Breguet XIX pilotado por el subteniente Núñez y el cabo mecánico Adolfo Madariaga, cayera sobre los árboles de la Rambla de Santa Mónica. Ni qué decir tiene del asombro y pánico del numeroso público que respetuosamente presenciaba el paso del entierro, cuando partidas las ramas, el sexquiplano ha terminado estrellándose estrepitosamente contra la calzada. Aunque en principio se temió lo peor, por fortuna, tanto los aviadores como un transeúnte que resultaron heridos, según el último parte, no se teme por sus vidas.

### Hace 70 años

## Multa

**Madrid 1 septiembre 1934**

La Dirección General de Seguridad ha impuesto una multa de 5.000 pesetas al antiguo

aviador militar, en la actualidad retirado del Servicio, Arturo González Gil, por volar sobre Madrid sin el permiso correspondiente y arrojar unos gallardetes rojos.

El hecho tuvo lugar con motivo del entierro del comunista Joaquín de Grado, muerto en el tiroteo registrado en Cuatro Vientos, durante el cual sobrevoló la comitiva en un aparato sin número ni señales identificatorias, desde el cual arrojó un gran ramo de flores sobre el cementerio.

### Hace 50 años

## Retiro

**Pollensa 8 septiembre 1954**

Las anomalías encontradas en el vuelo de prueba llevado a cabo por el teniente Goy, tras la última revisión, han aconsejado la propuesta de baja de los pocos hidros Heinkel He-114 que, con no pocas dificultades, aún quedaban en servicio.

*Nota de El Vigía:* Con el fin de potenciar el reconocimiento marítimo, en 1943 el Ejército del Aire adquirió en Alemania 12 unidades del He-114. Con base inicialmente en Los Alcázares, y periódicos destacamentos de uno de ellos en el crucero *Miguel de Cervantes*, en 1952 se trasladaban los últimos a Pollensa. El desgaste, la falta de repuestos y algún accidente motivaron su prematuro fin.

### Hace 25 años

## Estandarte

**Albacete 9 septiembre 1979**

Bajo la presidencia del jefe del MACOM, teniente general Gavilán, con gran solemnidad se ha celebrado en la Base Aérea de Los Llanos, el acto de entrega del Estandarte, que el Ayuntamiento de esta ciudad ofrece al Ala 14. Tras el ofrecimiento del mismo por parte del alcalde y su bendición por el vicario general castrense, Doña Consuelo Moreno Herrera, señora de Gavilán, en calidad de madrina, hizo entrega del estandarte al coronel jefe de la Unidad y Base Aérea, José Santos Peralba Giráldez.

El acto terminó con un desfile terrestre y aéreo, con la participación en éste de una representación de todas las Alas de Combate.

### Hace 50 años

## Un hito

**Matacán 18 septiembre 1954**

Constituido el profesorado por los capitanes Puigcerver, Galbe, Salto, Tizón, Casas, Michavila y Franco, quienes previamente se habían formado en la base alemana de Fürstenfeldbruck y con una veintena de T-6 llegados uno a uno de Santander. La Escuela Básica al mando del teniente coronel Fernando Plaza Barrios ha iniciado hoy su primer curso.

*Nota de El Vigía:* Hasta su traslado a San Javier el 29 de junio de 1972, los 120 T-6 que pasaron por ella, totalizaron 184.500 horas de vuelo en la formación de 2.300 alumnos.

### Hace 80 años

*– Usted me pide a mi la luna...y yo se la traigo, pero cómo...*
*– ¡Si! ¡Corriendo!*
*– Volando, señorita, volando.*
(Aérea 1924)

### Hace 85 años

## Inspección

**Cuatro Vientos 3 septiembre 1919**

El ministro de la Guerra general Tovar, entre cuyos proyectos cuenta el de la adquisición, ya iniciada, del material necesario para la Aviación Militar, ha cursado una detenida visita a este aeródromo. Tras un recorrido de inspección a las dependencias, ha presenciado las exhibiciones de vuelo realizadas por varios pilotos.

### Hace 75 años

## Nuevo campo

**Zamora 23 septiembre 1929**

Con el fin de examinar los terrenos que el Ayuntamiento ha cedido al Servicio de Aviación, han llegado al término municipal de Coreses, dos aeroplanos procedentes de León. Luego de las preliminares observaciones, llevadas a cabo por el capitán, los dos oficiales y el mecánico que venían en ellos, han sido agasajados con un banquete por la corporación, para trasladarse más tarde a ésta y efectuar un recorrido por la capital.

### Hace 70 años

## Sorprendente

**Cuatro Vientos 3 septiembre 1934**

Cuando procedente de Ifni, vía Tetuán, ha tomado tierra el trimotor Fokker F-VII, en el que viaja el delegado de Asuntos Indígenas coronel Capáz, la tripulación ha dado cuenta de haber descubierto en pleno vuelo a un polizón, que ha sido inmediatamente detenido.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años

## Boda

**Milán octubre 1929**

En la Basílica de San Ambrosio, se ha verificado el enlace de la linda y distinguida señorita Emma Barzani, con el comandante, jefe de Grupo del Servicio de Aviación, don Alejandro Gómez Spencer. Los novios han sido apadrinados por doña Giuseppina Mareugh, esposa del ministro de Agricultura italiano y por éste; oficiando de testigos por parte del novio, el cónsul español en Milán don Julio Palencia Álvarez de Tubau y los aviadores don Juan Antonio Ansaldo y don Julio Ruiz de Alda.

La concurrencia, en la que figuraba una amplia representación de la aristocracia milanesa, ha sido numerosa, recibiendo la feliz pareja muchas felicitaciones, y entre ellas telegramas muy efusivos de Mussolini y otras altas personalidades, que así han mostrado las simpatías que inspira este nuevo matrimonio.

### Hace 80 años

## Celebración

**Getafe 12 octubre 1924**

Pronto hará un año, cuando el 18 de diciembre, concretamente, a la vuelta de un servicio de guerra en Marruecos, el valiente y simpático piloto argentino Fausto Arturo Iglesias -como se sabe, junto a otros dos compatriotas, alférez honorario de nuestra Aviación Militar- resultaba herido de gravedad. Hoy felizmente recuperado, para festejar el haber sido recompensado con la Medalla de Sufrimientos por la Patria, ha tenido la gentileza de reunir en el aeródromo a un puñado de amigos, para obsequiarles con un asado criollo.

### Hace 75 años

## Homenaje

**Melilla 8 octubre 1929**

Promovido por la Junta Municipal, se ha celebrado un banquete en homenaje a los capitanes Jiménez e Iglesias. El señor Lobera en su ofrecimiento, ha expuesto su intención de dar el nombre de los bravos aviadores a una calle, sugiriendo asimismo la idea de que sus madres sean recompensadas con la Medalla de Sufrimientos por la Patria. Por su parte, el jefe de la Escuadra Aérea de Marruecos, ha hecho votos para que esta medalla, de la que se han hecho merecedoras, se haga realidad, ofreciéndose la Escuadra a costear las insignias. Tras el banquete, se ha celebrado una función de gala y baile en el Casino Militar.

Mañana, cuando los héroes regresen a la Península, al igual que se hizo a su llegada, siete aparatos darán escolta de honor al *Jesús del Gran Poder* durante parte de su recorrido.

### Hace 75 años

## Nuevo campo

**Teruel 7 octubre 1929**

Con la llegada de sendas escuadrillas de reconocimiento y de caza, al mando res-

### Hace 75 años

## Revista aeronaval

**Barcelona 7 octubre 1929**

Una impresionante revista naval -*"la más bonita que haya podido verse en España en lo que va de siglo"*- presidida por SM el Rey a bordo del *Infanta Cristina*, ha puesto el broche de oro a las importantísimas maniobras navales que, con la intervención de la Aviación Militar y la Aeronáutica Naval, se han celebrado en el Mediterráneo.

A modo de saludo a los aviadores de la Armada, incluimos esta hermosa foto de las escuadrillas de Macchi M-18 sobrevolando la formación naval, en el momento en que el buque escuela *Juan Sebastián Elcano* (que recién había concluido su primera vuelta al mundo) dispara las salvas de ordenanza.

## Hace 40 años

# Distinciones

**Madrid 31 octubre 1964**

A raíz del excelente papel realizado en el Campeonato Mundial, celebrado recientemente en Bilbao, donde, como nuestros lectores saben, el capitán Tomás Castaño de Meneses, se proclamó campeón, han sido numerosas las distinciones y agasajos que ha recibido el Equipo Nacional de Vuelo Acrobático. A la recepción ofrecida días atrás, por el ministro del Aire teniente general Lacalle Larraga (en la foto, junto a los capitanes Castaño y Quintana), se ha sumado la concesión a Castaño de la Cruz del Mérito Aeronáutico de primera clase y la Medalla de Oro al Mérito Deportivo, concedida también al presidente del RACE general Juste, y al director del equipo teniente coronel Aresti. Asimismo, hoy, en un sencillo acto celebrado en el Palacio de Santa Cruz, el ministro de Asuntos Exteriores, Fernando Mª Castiella, ha hecho entrega al campeón de la encomienda de la Orden de Isabel la Católica.

pectivo de los comandantes Moreno Abella, marqués de Borja y Gómez Spencer, se ha inaugurado el nuevo aeródromo, ubicado en el llano de Santa Catalina, a seis kilómetros de la capital. La presencia de los aviones ha sido muy celebrada, no solo por los vecinos, sino por los turolenses, que en masa han acudido a verlos.

## Hace 50 años

# Afición

**Talavera la Real 1 octubre 1954**

Procedente de Madrid, llegó esta mañana en visita inspección, el ministro del Aire teniente general González-Gallarza, acompañado del jefe del Estado Mayor, jefe de la Región Aérea Central y otras personalidades. Recibidos por el teniente coronel Gavilán, recorrieron las instalaciones de la Escuela de Reactores; luego, tras equiparse convenientemente, el ministro realizó un vuelo de una hora de duración en uno de los T-33 que se utilizan para el adiestramiento.

## Hace 80 años

# Agradecimiento

**16 octubre 1924**

La patrulla de aparatos de caza Nieuport 29 que, que al mando del capitán Alfonso de Borbón y León, marqués de Esquilache, recorre Salamanca y Ciudad Rodrigo, está siendo objeto de numerosos festejos en su honor. Pues, como dijera el alcalde de esta ciudad, conocedor el pueblo de las hazañas y heroismo de nuestros aviadores en Marruecos, quiere así expresar su admiración y agradecimiento.

## Hace 50 años

# Plaga

**Las Palmas 26 octubre 1954**

Ocho Junkers 52 del Ejército del Aire, junto a cuatro avionetas civiles se afanan en la lextinción de la terrible plaga de langosta que azota las Canarias. Tan es así, que el avión de Iberia, en ruta Las Palmas-Tenerife, se ha visto obligado a regresar, al haberse topado con una bandada que, al alojarse en distintas partes del aparato, podía poner en peligro su seguridad.

## Hace 65 años

# Devolución

**Madrid 6 octubre 1939**

El Boletín Oficial publica una Orden, por la que se dictan las normas para la devolución a sus dueños, de los aviones civiles requisados durante la campaña.

*Nota de El Vigía:* La Monocoupe 90, que aparece en la foto, es un ejemplo de las muchas avionetas que se militarizaron. Matriculada en febrero de 1931, EC-MAA, a nombre de su propietario, el aviador sevillano Fernando Flores Solís, tuvo una intensa vida, realizando muchos viajes y participando en cuantas pruebas deportivas tuvieron lugar. Encuadrada tras el Alzamiento militar, en las *Avionetas de Sevilla*, como 30-57, llevó a cabo numerosísimos servicios de enlace; tan discretos, como trascendentes algunos. Reconstruida y con la nueva matrícula EC-BAH, en 1941, por cesión de su dueño, pasó al Aero Club de Andalucía.

## Hace 80 años

# Héroe

**25 octubre 1924**

Cuando este mañana el capitán Camacho Benítez, acompañado del teniente Rodríguez Díaz, a bordo de un Breguet XIV, abastecían la sitiada posición de Ain Rapta, el tupido fuego enemigo ha hecho blanco en el motor de su avión. Tras lanzar los últimos sacos, ante la imposibilidad de alcanzar el aeródromo, el piloto ha decidido refugiarse en la posición de Teffer, empotrando el avión contra las alambradas.

*Nota de El Vigía:* Allí, participando en su defensa hubieron de permanecer sitiados, hasta que el 11 de noviembre, la posición pudo ser evacuada.

Propuesto el capitán Camacho para la Medalla Militar, ésta le fue concedida, siéndole impuesta el 12 de septiembre de 1927.

## Hace 80 años

# Actividad

**Larache 25 octubre 1924**

Tal ha sido la actividad de nuestros aviadores en los últimos 23 días, que volando desde las cinco de la madrugada hasta la seis de la tarde, hubo aparatos que totalizaron 70 horas de vuelo. Ni que decir tiene, acerca del esfuerzo de los incansables mecánicos, para que ello se haya podido realizar.

## Hace 80 años

# Recuperación

**Tetuán 11 octubre 1924**

Al evacuarse la posición de Buharrax, se ha recuperado al suboficial bombardero Daniel Gil Delgado, no así, lamentablemente, a su compañero piloto, teniente Luis Luengo Muñoz, cuyo cadáver quedaba allí, piadosamente enterrado. Ambos -recordémoslo- aprovisionando el pasado 17 de septiembre a los defensores de la citada posición, su Breguet 14 fue alcanzado por el nutrido fuego de fusilería, cayendo a 300 metros de las alambradas. Ante tan dramática situación, la guarnición como un solo hombre, salió a escape, para rescatar a los aviadores; consiguiéndolo, no sin sostener un vivo tiroteo con el enemigo. Internados en la posición, el piloto gravemente herido, falleció a los cinco días.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Zaragoza 6 noviembre 1904**

Nace Carlos Rute Villanova. Procedente del Arma de Infantería, y luego de haber tomado parte activa en las operaciones de Marruecos, donde se distinguió mereciendo varias citaciones, en 1928 pasó al Servicio de Aviación, realizando en Cuatro Vientos el curso de Observador de Aeroplano y las correspondientes prácticas en la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreo de Los Alcázares, desde donde salió destinado al Grupo 22 (Escuadra nº 2) de Sevilla, y más tarde a Marruecos, obteniendo en 1930 el título de piloto militar.

En 1934, intervino en la represión del movimiento revolucionario de Asturias. En uno de aquellos servicios, el 10 de octubre, cuando dos escuadrillas de Breguet XIX, en vuelo rasante abastecían de víveres y cartuchería, al sitiado cuartel de Santa Clara, una bala de fusil alcanzó en el pecho al teniente Tomé, piloto de uno de ellos. Rute, que le acompañaba en función de observador, se encontró con que la palanca, para mayor facilidad en los lanzamientos, había sido retirada. En tan grave situación, aguzando su ingenio, consiguió introducir, en el manguito de aquella, el asta de una bandera de señales que portaba, con lo que haciéndose con los mandos, pudo regresar al aeródromo de León, donde tomó tierra sin novedad. Tan extraordinaria acción, que supuso salvar a su piloto y el avión, sería recompensada con la Medalla Militar impuesta en Tablada el 8 de junio de 1935 por el jefe de Gobierno don Alejandro Lerroux.

Adherido en Sevilla al Movimiento nacional, vuela inicialmente los Breguet XIX y más tarde, tan pronto llegan los trimotores Junkers, forma junto a Ricardo Guerrero y Francisco Díaz Trechuelo la 3ª escuadrilla. Luego de numerosos servicios de guerra, marcha a Italia a instruirse y recoger los rápidos Savoia 79, con los que al constituirse el primer grupo (3-G-28) pasó a mandar su primera Escuadrilla. Sus relevantes méritos serían recompensados con una Medalla Militar colectiva, y el ascenso a comandante por Méritos de Guerra.

Creado el Ejército del Aire y potenciada enormemente la enseñanza, motivada en parte por las ensoñaciones de su primer ministro, general Yagüe, se le encomendó la dirección de la Escuela de Pilotos nº 1 del Grupo Sur, ubicada en el aeródromo sevillano de El Copero, donde se formaron centenares de aviadores. Como experto en enseñanza, tomó parte en la evaluación del avión de entrenamiento avanzado HS-42.

Jefe del Ala de Transporte nº 35 y Base Aérea de Getafe, llevó a cabo con éxito el profundo cambio, en todos los órdenes, que supuso pasar del viejo Junkers al DC-3.

Ascendido a general asumió la jefatura del EM de la Zona Aérea del Estre-

### Hace 65 años

## Homenaje

**Albacete 23 noviembre 1939**

Del emotivo traslado a pie, desde Alicante a El Escorial, de los restos de José Antonio Primo de Rivera, traemos esta imagen, en la que a su paso por las llanuras manchegas, un SB-2 "Katiuska" perteneciente a la 13 Escuadra de Bombardeo Estratégico, del aeródromo de Los Llanos, sobrevuela el cortejo a baja cota.

### Hace 35 años

## Agasajo

**Madrid 12 noviembre 1969**

Al cumplir hoy 83 años y ¡60 como piloto en activo! el infante Don Alfonso de Orleans y Borbón ha sido objeto de un cariñoso homenaje, por parte de los antiguos miembros de la 2ª Brigada del Aire que durante la guerra civil estuvieron a sus órdenes. Un almuerzo presidido por el Príncipe de España, reunió en la Gran Peña a cerca de un centenar de comensales entre los que se encontraban los exministros, tenientes generales González Gallarza y Lacalle. El Infante con su gracejo habitual, contó muchas cosas y todos los asistentes se rieron a gusto. Como quiera que en uno de los brindis, con vino tinto, se hicieran votos para que continuara con su afición voladora dijo: *Para pilotar un avión, me basta mover una palanquita y asciende. Por eso puedo hacerlo, aunque sea viejo. En cambio, no podría hacer lucha japonesa.*

Muchas palabras de felicitación por parte de los asistentes, y la entrega de distintos obsequios, entre ellos una reproducción de su avioneta AISA I-11B, pusieron fin a un muy agradable reencuentro.

cho y más tarde, la presidencia de la Junta Central de Adquisiciones, siendo nombrado en 1962 Director General de Aviación Civil. Más tarde, desempeñaría la jefatura del Mando de la Aviación Táctica, Jefe de la Zona Aérea de Canarias y Africa Occidental y Agregado Aéreo en la Embajada de España en Londres, representando a España en distintos organismos internacionales.

Teniente general en 1968, tomó el mando de la Tercera Región Aérea (Zaragoza). El 7 de enero de 1970, un grave suceso habría de poner a prueba su talante, cuando un Convair 440 de Iberia, que con 48 pasajeros y la tripulación, cubría la ruta Madrid-Zaragoza, fue secuestrado. Las horas pasaban, la angustia crecía y el avión permanecía inmovilizado en el aeropuerto de destino, hasta que a la una de la madrugada por orden del general, una voz potente se dejó sentir: *"Si les ocurre algo a los pasajeros o a la tripulación, serán fusilados al amanecer"*. Por fortuna todo se resolvió satisfactoriamente, entregándose el único secuestrador, un joven trastornado que pretendía llegar a Albania. Todavía desempeñaría Rute el cargo de subsecretario de Aviación Civil, antes de su pase a la reserva, falleciendo en La Granja (Segovia) el 7 de agosto de 1977.

Revista de Aeronáutica XI-1934

### Hace 65 años

## Pilotos

**Madrid 17 noviembre 1939**

El Boletín Oficial publica una circular de fecha de ayer, anunciando concurso para cubrir 500 plazas de tenientes profesionales del Arma de Aviación. Podrán concurrir al mismo todos aquellos oficiales provisionales o de complemento de las Armas o Cuerpos combatientes del Ejército y Armada y de las unidades de Tierra del Ejército del Aire, que tengan menos de 24 años, el título de Bachiller o las carreras no universitarias o estudios aprobados que comprendan, con igual o superior extensión que aquel, las asignaturas de cultura básica.

### Hace 40 años

## Recepción

**Madrid 25 noviembre 1964**

Encabezados por el Delegado Nacional de Educación Física y Deportes, José Antonio Elola Olaso y el presidente del RACE general Juste Iraola, los componentes del Equipo Nacional de Vuelo Acrobático, han sido recibidos en el palacio de El Pardo por el jefe del Estado. Tras un somero relato, de su exitosa intervención en el Campeonato Mundial celebrado en Bilbao, fueron presentados a Su Excelencia, quien les felicitó, estrechando uno a uno su mano.

### Hace 75 años

## Mas que cebolleo

**Burgos 18 noviembre 1929**

La alarma cundió esta mañana entre los viajeros del tren correo de Madrid ante las, tan temerarias como osadas, evoluciones de un aeroplano militar. Procedía del aeródromo de Gamonal y lo pilotaba un cabo, acompañado de un mecánico, quienes en repetidas ocasiones y a bajísima altura se cruzaron con el convoy. Hasta tal punto, que *tras derribar en su marcha varios postes de hierro* (sic) lo hicieron parar entre las estaciones de Villalvilla y Quintanilleja. La pesadilla terminó con el capotaje del aparato en Buniel. Increiblemente, aunque éste sufrió desperfectos de importancia, sus tripulantes han resultado ilesos.

### Hace 40 años

## Gran Cruz

**Madrid 20 noviembre 1964**

En el Salón de Honor del Ministerio del Aire, su titular, el teniente general Lacalle ha impuesto la Gran Cruz de la Orden del Mérito Aeronáutico, al general de cuatro estrellas, jefe del Estado Mayor de la USAF, Curtiss E. Le May. Al acto asistieron los generales Rubio, Fernández Longoria y Martínez Merino, el encargado de negocios de la Embajada estadounidense, el jefe del Grupo Militar Conjunto general Wilson y el agregado aéreo en la embajada coronel Kenneth Lucke.

El general Lacalle elogió la figura del condecorado, poniendo de manifiesto su excelente disposición, para cuantos asuntos se relacionaran con el Ejército del Aire español, lo que justifica plenamente la propuesta de la condecoración, aceptada con suma complacencia por el Caudillo y el Gobierno de España. El general Le May por su parte, expresó su agradecimiento, haciendo votos por incrementar aún más la ya profunda amistad hispano-norteamericana. Terminado el acto, el ministro del Aire ofreció un almuerzo en su honor, al que asistieron numerosas personalidades del Ejército del Aire y las Fuerzas Aéreas norteamericanas.

### Hace 80 años

## Valiente

**Melilla 13 noviembre 1924**

Cuando el aparato pilotado por el teniente Ordiales, con el sargento Ferreras como bombardero, operaba sobre Dar Mizian, un proyectil hirió a éste en la cabeza. Así y todo, continuó arrojando bombas hasta que el aparato aterrizó cerca de Ben Tied, donde se le efectuó una primera cura. Conducido más tarde a la plaza, ha quedado internado en el hospital de la Cruz Roja. El jefe del Servicio de Aviación ha felicitado al sargento, recibiéndose asimismo un telegrama del coronel Castejón, interesándose por su estado; que, por fortuna, no debe de ser tan grave como en principio pareció.

### Hace 80 años

## Sufragio

**Madrid 12 noviembre 1924**

Costeados por el Real Aero Club, en la iglesia de San Manuel y San Benito (Alcalá, esquina Lagasca) se han celebrado solemnes funerales en sufragio de los aviadores militares muertos en Marruecos. Presidieron el duelo SAR el Infante D. Alfonso de Orleans, vicepresidente de la citada sociedad, en representación de SM el Rey, el general Hermosa en nombre del Directorio, el teniente general Ochando, los generales Soriano, Vives, Rodríguez Mourelo y el capitán de corbeta Tejera, secretario del negociado de Aeronáutica Naval. Han asistiendo muchas familias de aviadores y algunos pilotos heridos, entre los que distinguimos al heróico teniente Ansaldo, así como todos los jefes y oficiales de Aviación Militar que prestan servicio en la guarnición de Madrid. El oficio religioso, en el que intervino la capilla de música que dirige el maestro Moreno Ballesteros, finalizó con un solemne responso oficiado de medio pontificial por el Patriarca de las Indias.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años
## Centenario

**Puenteareas 13 abril 1904**

En esta localidad pontevedresa ha nacido Manuel Presa Alonso.

*Nota de El Vigía:* Aunque han pasado unos meses de la efemérides, dada la importancia del personaje, una de las grandes figuras de nuestra Aviación, injustamente relegada, permítasenos que aún dentro del año nos refiramos a él.

Oficial de Infantería en 1926 con la XXXII Promoción, tras su primer destino en Oviedo, buscando más actividad, marchó a Marruecos para incorporarse a la 5ª Bandera de Ametralladoras del Tercio (Dar Riffien). Pero su más ansiada meta, la alcanzaría en 1931; cuando, tras el curso de piloto en Albacete, ganaba las alas de aviador. Complementada su formación con un curso de Instrucción Técnica y de Transformación en Cuatro Vientos, pasó destinado a la Escuadra nº 2 de Sevilla para volar, los Br-XIX y Loring R-III. En estas fechas, contrajo matrimonio con una guapa asturiana, Gloria Cuesta, quien al obtener en julio de 1933, el título de piloto aviador de turismo, se convirtió en la tercera mujer española que lo poseía. El "tirón africano", motivó que en 1934 Presa se incorporara al aeródromo de Tetuán, desde donde, en comisión de servicio, en ocasiones se desplazó a Sidi Ifni y otros aeródromos de la zona.

El alzamiento militar le sorprendió en Sania-Ramel, donde su arriesgada acción personal, facilitó la toma del aeródromo para la causa nacional; por ello, el mismo día 18, con un Breguet salió a ahuyentar al DC-2 que bombardeaba la ciudad y tres días después, acompañando al capitán Ricardo Guerrero, iniciaba con el Fokker nº 3, el transporte de tropas a Sevilla; operación que, por el volumen que luego con la contribución de los Junkers llegaría a alcanzar, se considera como el primer *"Puente aéreo"* de la historia. Ya en agosto, participó en las acciones de apoyo aéreo, conducentes al paso del Estrecho del conocido como *Convoy de la Victoria*. El día 23 del citado mes, volando un Ju-52 en compañía del piloto alemán Alfred Henke, a través de un mensaje del general Franco, lanzado al sitiado Alcázar de Toledo, recibían sus defensores la primera noticia de la España nacional. Siempre en los abnegados, sufridos y heroicos Junkers, efectúa servicios de

abastecimiento al Santuario de Santa María de la Cabeza y de bombardeo en distintos frentes.

El 16 de febrero de 1937 cuando las columnas que avanzaban hacia Madrid, solicitaban con urgencia apoyo aéreo; cuando, el capitán Calderón, jefe accidental del Grupo, ante la orden de bombardear el Sector del Jarama, sin la indispensable protección aérea, pronunció la famosa frase de "*Bombardearemos caiga quien caiga*".

La escuadrilla del capitán Presa se situaba a la cola de la formación,

### Hace 70 años
## Refuerzo

**Madrid 30 diciembre 1934**

Al mando del mayor Cook., han llegado a ésta, las doce avionetas DH-60G.III *Moth Major* que adquiridas por la Aviación Militar, partieron de Hatfield el pasado día 24. Matriculadas provisionalmente EC-W28 a 39 vienen destinadas a la Escuela de Vuelos y Combate de Alcalá de Henares.

*Nota de El Vigía:* Adoptando más tarde las matriculas 34-1 a 34-12, dieron un magnifico rendimiento. Trasladadas en el transcurso de la Guerra Civil a las escuelas de la región de Murcia, junto a una pequeña serie que la SAF 22 construyó, fue el aparato standard para la formación elemental de los pilotos de la Aviación Republicana, incluso las que al final del conflicto se recuperaron, (foto) se emplearon con profusión en la escuela de Alcantarilla.

### Hace 65 años
## Suerte

**Getafe 12 diciembre 1939**

Cuando el alférez Javier Bermúdez de Castro Ozores, perteneciente a la 31 Escuadra de Asalto, pilotando el Heinkel He-51 (2-139), realizaba esta mañana, un vuelo de prueba, al realizar *medio looping - medio tonel*, ha tenido la mala fortuna de que se le desprendiese el plano superior derecho. Por suerte, el joven aviador –19 años– en ultima instancia, ha podido hacer uso del paracaídas, no sin sufrir, debido a la escasa altura, graves heridas, por lo que con urgencia ha sido trasladado al hospital.

*Nota de El Vigía:* Repuesto de sus lesiones, el popular *"Chichibú"*, continuó su carrera aeronáutica, alcanzando el generalato en 1978. En la fotografía, tomada siete días antes del percance, aparecen retratados ante un He-51 (de arriba abajo): Joaquín García Gisbert, Javier Bermúdez de Castro y los *"Manolos"* Santisteban y Marañón, pilotos todos en la guerra de la *"Cadena"* 4-G-2.

no obstante los violentos ataques de la caza enemiga que derribaron ante si el avión de Calderón, continuó adelante cumpliendo los objetivos con un valor y serenidad realmente admirables, con grave riesgo y máxima eficacia, regresando los aparatos con más de 50 impactos cada uno.

Luego Presa, siempre en los *Junkers*, con el paréntesis de un curso de "vuelo a ciegas" en Alemania, continuaría hasta totalizar 1.156 horas de vuelo y 455 servicios de guerra, premiados *"Por sus relevantes méritos, actuación sobresaliente y extraordinarios servicios prestados"* con la Medalla Militar, impuesta por el Generalísimo Franco en el aeródromo de Getafe el día de la festividad de Loreto de 1941.

Ya en la paz, se incorporaba como piloto a la compañía Iberia. Y en 1942, año en que fundaba en Madrid la Academia Presa, para la preparación al ingreso en las Academias Militares, sus contactos con la Masonería cual pesada losa le habrían de acompañar casi de por vida.

Por hallarse comprendido en la Ley de Represión de la Masonería y el Comunismo, lo separan del servicio, pasando a la situación de retirado. Efectivamente, durante su destino en la 5ª Bandera de la Legión, había pertenecido a la Logia de Tetuán; pero era bien sabido, por actitudes públicas posteriores, que tras romper en 1933 con la asociación, se constituyó enemigo de la misma. Incomprensiblemente, las *excusas absolutorias* (haber servido mas de un año de guerra, conducta ejemplar y haberse distinguido en el frente), ampliamente superadas, como hemos podido ver, no fueron tenidas en cuenta por el Consejo Superior Aeronáutico de 2 y 3 de junio de 1945. Sintiéndose vejado moralmente, sus recursos no encontraron eco. Entretanto en Iberia totalizaría 285 saltos del Atlántico, 7 millones de kilómetros recorridos y 28.000 horas de vuelo.

Tras un continuo batallar y mediante un procedimiento contencioso administrativo, en 1983 se le reconoció, la que era su primera petición: ser reincorporado al escalafón militar, lo que se hizo con el empleo de coronel, y dado que se hallaba en posesión de la Medalla Militar, automáticamente se le ascendió al grado inmediato superior, general de brigada. Sin embargo, la *Mejora de Recompensa* por la Cruz Laureada de San Fernando, cuyo expediente en su día se llegó a abrir, fue denegada.

Manuel Presa Alonso, *Manolo* Presa, gran piloto e intachable caballero, falleció en Madrid el 27 de abril de 2000.

## Hace 65 años

## La Patrona

**Getafe 10 diciembre 1939**

Del solemne acto de entrega por la Aeronáutica Militar Italiana, al Ejército del Aire de una imagen de la Virgen de Loreto, traemos esta fotografía en la que el general Gambara ilustre embajador de Italia, en elocuente discurso hace el ofrecimiento al ministro del Aire general Yague.

## Hace 80 años

## Héroe

**Larache 8 diciembre 1924**

Cuando esta mañana, el teniente de Infantería piloto, José Antonio Díaz y Sánchez Guardamino, junto al capitán observador Juan Sanz Prieto, participaba a bordo de un De Havilland *Napier*, en una misión de ametrallamiento; frente a la posición de Aulef, el aeroplano fue alcanzado por un disparo del enemigo, que le produjo el incendio inmediato. En situación harto comprometida, el piloto intentó un aterrizaje de emergencia cerca del campo enemigo, capotando violentamente. El observador salió despedido a 20 metros y aún a pesar de las graves heridas que sufrió, ha salvado su vida; Guardamino sin embargo, herido y aprisionado entre los restos del aparato en llamas, pereció a pesar de los esfuerzos que se hicieron por rescatarlo.

*Nota de El Vigía:* Coincidente con la noticia de su muerte, la familia del aviador recibió una carta en la que se declaraba satisfecho del cumplimiento que venia prestando en sus deberes militares, a los que, como hemos visto, inmolaba generosamente su vida.

En homenaje y recuerdo, a la memoria del joven (25) y valiente aviador bilbaíno, uno de los "Napier" de la escuadrilla recibió la inscripción de *Teniente Guardamino*; que luego, cuando a titulo póstumo se le concedió el ascenso por méritos de guerra, se modificó a *Capitán Guardamino*.

## Hace 40 años

## Tradición

**San Javier 9 diciembre 1964**

Como inicio de los actos en honor de su patrona, la Virgen de Loreto, los Caballeros Cadetes de la XX Promoción de la Academia General del Aire, han recibido de sus compañeros de 2º curso, las dagas del uniforme de gala. Dicha ceremonia, supone el espaldarazo, o lo que en la antigüedad consistía en armar caballeros, admitiéndolos de igual a igual.

*Nota de El Vigía:* Al día siguiente, el diario ABC dedicaba su portada al referido acto; en el momento en que el C.C. Alfredo Kindelán Camp, nieto del insigne teniente general, pionero de la Aviación Militar Española, recibía su daga del C.C. Antonio Torrente López. Entre ambos –la tradición perdura- reconocemos también, al C.C. Demetrio Zorita Riekers, hijo del malogrado comandante, primer piloto supersónico español.

Lamentablemente, al desaparecer la daga de la uniformidad, se perdieron aquellos actos entrañables, en los que los alumnos de 2º curso apadrinaban a los de 1º.

## Hace 25 años

## Estandarte

**Zaragoza 10 diciembre 1979**

Presidido por el jefe del Mando Aéreo de Transporte y Tercera Región Aérea, teniente general Emiliano Barañano, con gran brillantez se ha celebrado el acto de entrega del estandarte, que el Ayuntamiento de esta capital, dona al Ala nº 31. Tras la ceremonia de bendición, doña Julia de los Ángeles Fernández Vera, esposa del teniente general, en función de madrina, pronunció una alocución, entregando el estandarte al coronel Luis de Teresa, quien agradeció a la ciudad de Zaragoza y a la madrina, con sentidas palabras.

Los desfiles terrestre y aéreo, han puesto el broche de oro a tan emotivo acto.

## APERTURA CURSO ACADÉMICO 2004/2005 EN LA EMACOT

El día 5 de octubre tuvo lugar en la EMACOT el acto de apertura del curso académico 2004/2005, presidido por el general adjunto al director de Enseñanza, Luis Bonet Ribas y que contó con la asistencia del coronel jefe de la Base Aérea de Cuatro Vientos Rafael Rodríguez González.

La lección inaugural del citado curso académico, acerca de "estructura y funciones de la jefatura de Servicios Técnicos y de Sistemas de Información y Telecomunicaciones", estuvo a cargo del general jefe de la jefatura de Servicios Técnicos y de Sistemas de Información y Telecomunicaciones Esteban Granero Pérez. A continuación, el coronel director de la EMACOT, José María Sesé Tuesta, dirigió una breve alocución a todos los asistentes, en la que se destacó la labor docente desarrollada en la misma.

El acto finalizó con unas palabras del general adjunto al director de Enseñanza, quien en nombre de Su Majestad el Rey declaró inaugurado el curso.

## CLAUSURA DEL VIII CURSO DE SEGURIDAD EN TIERRA

El día 8 de octubre tuvo lugar en el aula magna de la Escuela de Técnicas Aeronáuticas (ESTAER) la clausura del VIII Curso de Seguridad en Tierra.

El acto estuvo presidido por el coronel director de la Escuela Esteban Zamora Igualador y contó con la asistencia del coronel José Salom Piqueres, jefe de la Sección de Seguridad de Vuelo del EMA. La última lección del curso fue impartida por el comandante Víctor del Cid de León, del Estado Mayor del Ejército del Aire.

El curso, encuadrado dentro de la enseñanza de perfeccionamiento, se desarrolló entre el 13 de septiembre y el 8 de octubre, siendo 17 los alumnos asistentes al mismo, de los cuales 12 pertenecían el Ejército del Aire, uno al Ejército de Tierra y cuatro a países extranjeros: Honduras, Colombia, Portugal y Marruecos.

## LA ASOCIACIÓN DE VETERANOS DEL EJÉRCITO DEL AIRE DE SANTANDER YA TIENE ESTANDARTE

Fundada en julio de 1988, y consolidada ya con un centenar de asociados; había llegado el momento de que cristalizara uno de sus mas anhelados proyectos: Disponer de un estandarte que representándola, fuera símbolo de unión de todos los veteranos del Ejército del Aire de la región; por ello, el pasado 13 de octubre fue un día memorable.

En Santander, en el incomparable marco del Pa-

*Doña Elena García Botín, madrina del estandarte, recibe un recuerdo del jefe del Sector Aéreo de Valladolid, en presencia del presidente de la asociación, Ramón Fernández Lorch.*

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

Visite nuestra web: www.ejercitodelaire.mde.es

lacio de la Magdalena, concretamente en el patio de las Reales Caballerizas, bajo la presidencia del jefe del Sector Aéreo de Valladolid coronel Antonio Castro Sedes, a quien acompañaban las autoridades provinciales y locales, así como numeroso público, tuvo lugar el acto de presentación y bendición del precioso estandarte. Se inició, con unas emocionadas palabras acerca de la trascendencia del momento, por parte del presidente de la Asociación, Ramón Martín Lorch; interviniendo a continuación el coronel Castro para felicitar a los veteranos santanderinos, animándoles a seguir con sus actividades, y a través del Ejército del Aire mostrar su acendrado amor a la Patria. Luego, a los sones de una marcha interpretada por la banda de la Cofradía de Nuestra Señora de La Merced, y recibido con una salva de aplausos, en bandeja hizo entrada el estandarte, escoltado por dos filas de asociados. Su portador, Ireneo Peláez, luego de fijarlo en el asta, lo puso en manos de su madrina Elena García Botín. A continuación, el capellán procedió a su bendición, y al hombro de su abanderado don Miguel Ángel González, presidió el homenaje a todos los aviadores cántabros que dieron su vida por España. Comenzó este, con la interpretación de "La muerte no es el final", leyendo la ofrenda Francisco de Cáceres, al tiempo que los señores Arroyo y Lamsfus, escoltados por varios compañeros, depositaban una corona de laurel al pie de la cruz, mientras se escuchaba un emotivo toque de oración. El acto finalizó con los himnos del Ejército del Aire y Nacional y unos vibrantes vivas, respondidos con rotundidad por todos los asistentes.

En la Real Sociedad de Tenis se celebró una cena, finalizada la cual, se procedió a entregar las credenciales de asociada de honor y un pequeño obsequio, a Elena García Botín, quien agradeció con sentidas palabras.

Vaya desde estas líneas, nuestra felicitación al dinámico Ramón Martín Lorch, y a ese centenar de asociados, a quienes aún hoy, les brillan los ojos cuando recuerdan su servicio militar en el Ejercito del Aire.

**"CANARIO" AZAOLA**

*Con la espectacular torre de Vitoria-Foronda al fondo, el director del aeropuerto Jesús Garay hace entrega de una reproducción de la misma al comandante José García, jefe de la Patrulla "Aguila", como recuerdo de su primera exhibición en el cielo alavés.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 80 años
## Homenaje

**Madrid 2 febrero 1925**

Con la asistencia de cerca de dos centenares de comensales, en el Aero Club se ha celebrado el banquete organizado en honor del capitán Joaquín Lóriga, quien pilotando el autogiro La Cierva, ha puesto de manifiesto su destreza, cosechando grandes triunfos. Presidió el Infante D. Alfonso de Orleáns, y con él se sentaron el subsecretario de Fomento, el director de Aeronáutica general Soriano, los tenientes coroneles Bernal y Kindelán, el señor La Cierva y el agasajado.

A los postres, leyó las adhesiones el señor Moreno Caracciolo, dando las gracias muy conmovido el señor Lóriga. Por ultimo, el subsecretario de Fomento dijo que el Gobierno, sin duda concederá una recompensa al señor La Cierva por su invento, que tan alto ha puesto el nombre de España en la aviación mundial.

### Hace 70 años
## Baja

**Enero 1935**

Construido por Aviones Jorge Loring en Carabanchel en número de 110 ejemplares, el R-III luego de haber servido dignamente a lo largo de seis años en las escuadrillas de reconocimiento, primero en León y Logroño, más tarde en Sevilla, Granada, Tetuán, Larache y Melilla ha sido dado de baja en el inventario de la Aviación Militar.

### Hace 75 años
## Publicación

**Madrid enero 1930**

Editado por la Dirección General de Navegación y Transportes Aéreos, y para satisfacción del mundo que gira alrededor de la aviación, ha hecho su aparición el primer *Anuario de Aeronáutica*, correspondiente a 1929. Prologado por el general Soriano, a través de nueve capítulos repartidos en 163 páginas, puede apreciarse el progreso y desarrollo experimentado en España en dicho campo. En lo que atañe a la Aviación Militar, el capitulo dedicado a las industrias aeronáuticas, nos pone al tanto de los distintos programas de fabricación. Así, CASA Getafe, hasta diciembre de 1928 había entregado hasta un total de 120 Breguet XIX A2 B2; dos aparatos tipo "Gran Raid" y material de repuesto equivalente a 200 aviones; teniendo en curso en la actualidad, la construcción de una nueva e importante se-

### Hace 70 años
## Presentación

**Madrid 23 enero 1935**

Al igual que ayer y anteayer, en el aeropuerto de Barajas ha tenido lugar esta tarde, una nueva demostración del avión de combate norteamericano Vought *"Corsair"*. Iniciada con una exhibición pródiga en figuras acrobáticas, virtuosamente realizada por el piloto de la firma constructora; luego, distintos aviadores tuvieron la oportunidad de probarlo. Citaremos al director general de Aeronáutica D. Ismael Warleta, al comandante Eduardo González Gallarza, capitán Méndez Iriarte y los tenientes Joaquín García Morato y Ramiro Pascual, Todos ellos coincidieron en elogiar su gran robustez, su manejabilidad, así como el amplio margen de velocidades que van desde los 60 a los 325 kilómetros por hora. En la fotografía, el capitán Méndez Iriarte -el célebre "Abd el Krim"-, en el centro, y el teniente Pascual, a la derecha, posan junto a los americanos tras su vuelo.

rie de sesquiplanos. La factoría de Cádiz por su parte, entregó en 1929 seis Dornier Wal. *Aviones Jorge Loring*, una serie de cien R-III y *La Hispano* de Guadalajara, otra de Nieuport 52, que continuará el presente año.

## Hace 70 años
## Uniformidad

**Madrid febrero 1935**

A fin de aclarar las disposiciones vigentes sobre uniformidad, se ha dispuesto se haga extensivo con carácter obligatorio, el uso del uniforme reglamentario en el Arma de Aviación al personal que, con doble título de piloto y observador, presta servicio en la misma, aunque no compruebe su aptitud de vuelo.

Subsisten como hasta hoy, los distintivos correspondientes a los títulos aeronáuticos, que figurarán, como ahora, colocados en el circulo central del emblema.

Estos distintivos son: *Piloto militar*.- Una hélice de cuatro palas. La obtención de títulos civiles de la F.A.I. no dará derecho al uso de distintivo alguno.

*Observador*.- Una estrella dorada de cinco puntas.

*Ametrallador-bombardero* (a extinguir).- Una bomba piriforme. Solamente será usada por el personal, a extinguir, que en la actualidad posee únicamente este título, sin que en lo sucesivo la adquisición de la aptitud correspondiente a este cometido, implique el uso de distintivo especial.

Se suprimen los diferentes distintivos de especialidad ahora existentes, quedando como único emblema el reglamentario en el Arma con los distintivos de especialidad que se enumeran a continuación, colocados en el circulo central del mismo:

*Mecánico*.- Una M.
*Radio*.- Una R.
*Fotógrafo*.- Una F.
*Armero*.- Una A.

Los emblemas particulares autorizados a las unidades, en ningún caso figurarán al exterior del uniforme reglamentario, con excepción del de vuelo, el cual podrá llevarse en el pecho en tamaño de 2,5 centímetros, por debajo del Arma e insignia del empleo y a unos tres centímetros de esta.

En el uniforme del Arma de Aviación, solo llevará emblema en el pecho el personal con título aeronáutico y los especialistas que sean de plazas aéreas. Los especialistas que no sean plazas aéreas, lo llevarán en el brazo 15 centímetros más bajo que la costura del hombro.

## Hace 50 años
## Voló

**Sevilla 3 febrero 1955**

Primero voló el HA-100, provisto del motor nacional ENMASA *Beta*, del que ya nos hicimos eco en estas páginas. Hoy, ha emprendido su primer vuelo una nueva versión del citado avión. Se trata del HA-100 F, dotado de un motor Wright Cyclone, con siete cilindros en estrella, un área frontal inferior a aquel y una potencia de 750 cv.

## Hace 70 años
## Homenaje

**Barcelona 27 enero 1935**

La ciudad entera se ha echado a la calle para vitorear a los soldados, en el homenaje al Ejército, por su decidida actuación en los sucesos revolucionarios de octubre pasado. En la brillantísima parada han participado tanto la Aviación Militar como la Aeronáutica Naval; esta, con el fin de acercar las alas al pueblo, había previsto que dos autogiros aterrizasen respectivamente en la Plaza de Cataluña y en la confluencia de la Avenida 14 de Abril con la calle Urgel. Así lo hizo el primero, pilotado por el teniente de navío Guitián, a quien una comisión presidida por el Alcalde, felicitó obsequiándolo con una copa de champán. Poco después, al intentar despegar, la poca adherencia de las ruedas sobre la gravilla, impidió al piloto alcanzar la potencia necesaria, por lo que en una maniobra forzada, el patín de cola se enganchó con los cables del tendido aéreo del tranvía, lo que provocó la caída del aparato. Por fortuna, salvo un guardia de Asalto que resultó levemente herido, no se han producido víctimas.

## Hace 90 años
## Resumen

**Madrid 15 enero 1915**

Según fuente oficial, durante los años 1910 a 1914, ambos inclusive, la actividad de nuestra Aviación Militar se puede resumir en las siguientes cifras: Se realizaron 20.000 vuelos con 180.000 kilómetros recorridos, y se sufrieron cuatro accidentes mortales de los que fueron víctimas los capitanes señores Bayo y Castelvi, y los tenientes señores Ramos y Cortijo. Resulta por consiguiente, que se produjo una víctima mortal por cada 5.000 vuelos y 45.000 Km. recorridos.

## Hace 75 años
## Proyecto

**Madrid 10 febrero 1930**

El diario El Sol, informa acerca del proyecto de vuelo Sevilla - La Habana, que en los primeros días del próximo mes de mayo pretenden realizar el capitán Barberán y el teniente Haya. En Los Alcázares han efectuado pruebas de velocidad y rendimiento, en el Breguet 71, análogo al *Jesús del Gran Poder*, pero con mayor radio de acción.

Siendo su propósito batir el récord mundial de distancia, estudian asimismo otra ruta alternativa hacia Oriente, a fin de elegir la que más probabilidades de éxito ofrezca.

## Hace 65 años
## Recuerdo

**Bilbao 5 enero 1940**

A las cinco de la tarde, en el cruce de la Avenida de José Antonio en Basurto, se ha celebrado un sencillo pero emotivo acto, en memoria de los cuatro aviadores alemanes que, no lejos de allí, murieron el 4 de enero de 1937. Junto a las primeras autoridades provinciales y locales y el cónsul de Alemania, han formado secciones de jóvenes alemanes portando antorchas, y de la Organización Juvenil Española. Descubierta la estela de piedra que en adelante los recordará, se han escuchado palabras de encendido patriotismo, para terminar con la interpretación de los himnos nacionales por la Banda Municipal.

## Hace 50 años
# Curso

**Madrid 5 enero 1955**

A fin de familiarizarse con el reactor de combate F-86 –el célebre "Sabre"– que habrá de equipar nuestras unidades de caza, han partido para los Estados Unidos, el teniente coronel Hevia, los comandantes Azqueta, Pedrosa y Grandal y

los tenientes Ordovás y Villalonga. Retratados durante un curso anterior en "Fursty", vemos (de derecha a izquierda) a los referidos comandantes.

## Hace 50 años
# Paracaídas

**Madrid 23 febrero 1955**

Con la asistencia del ministro del Aire general González Gallarza, y los generales Lacalle, Fernández Longoria, y Sáenz de Buruaga, subsecretario y jefes del Estado Mayor y 1ª Región Aérea respectivamente, en la sede del Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica *"Esteban Terradas"*, ante un numeroso auditorio, se ha celebrado una conferencia a cargo de Mr Leslie Irvin. El presidente de la Irvin Air-Chute Company, disertó acerca de la evolución del paracaídas, poniendo de relieve que, según estadísticas, España merced a su sistema de enseñanza, es el país en el que menos accidentes se producen en el manejo del paracaídas. Finalizada la conferencia, se celebró un animado coloquio formulando preguntas los señores Martínez de Pisón, Salas, Sánz Arangüez y Calvo.

## Hace 50 años
# Enseñanza

**Madrid febrero 1955**

La revista AVION, incluye un interesante trabajo sobre *La formación de nuestros pilotos*, en el que, ilustrándolo, a través del inspirado lápiz de José Luis Vallarino, capitán de Intendencia del Ejército del Aire y administrador de la publicación, se muestra muy gráficamente los distintos caminos a seguir, tanto por los pilotos militares, como por los de procedencia civil.

*Nota de El Vigía:* Dado que AVION no se imprimía en color, ha sido este cronista quien, para presentarlo en esta sección, además de introducir alguna pequeña variación, le ha dado color.

## Hace 50 años
# Formación

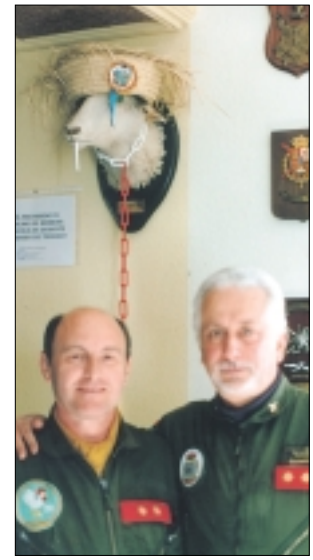
**Madrid enero 1955**

Para realizar el curso de instructor de T-6, han partido para la base germano-norteamericana de Furstenfeldbruck, los capitanes del Ejército del Aire, Gonzalo Puigcerver Romá, Ricardo Franco Fernández Reinoso, Federico Michavilla Pallarés y Antonio Galbe Pueyo, quienes aparecen en la fotografía de izquierda a derecha.

## Hace 10 años
# Trofeo

**Matacán 9 febrero 1995**

Cuando esta mañana el teniente César Stampa Cuadrillero, pilotando el C-101 (74-32) despegaba de esta base para un vuelo de adiestramiento, ha tenido la "fortuna" de atropellar a una oveja que



se había "colado" en la pista. Tratándose de un caso insólito, por unanimidad se ha decidido considerar como el *primer derribo confirmado* del 41 Grupo, al que pertenecen avión y piloto. Ordenándose que, para estímulo de sus compañeros, se muestre su cabeza en la cafetería de la Unidad.

*Nota de El Vigía:* Coincidiendo en Matacán, para llevar a cabo el plan de adiestramiento, el coronel José F. Clemente Ezquerro –bien conocido por sus dotes artísticas, en las páginas de esta revista- (derecha) y el teniente coronel Pablo Carreño Bruzón, ambos competentes profesionales hoy en la reserva, no dudaron de retratarse ente la célebre oveja. Que, como podemos ver, desafiando los machacones consejos, ya que no un puro, se fuma feliz un cigarrillo.

# el vigía

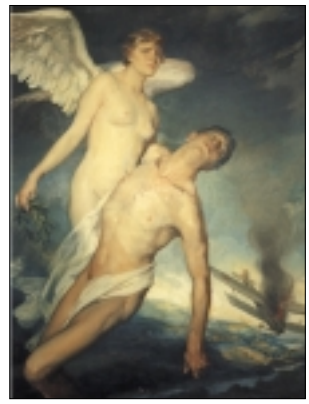
## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años
### Medalla Aérea

**Madrid 13 marzo 1930**

Conocida por nuestros lectores, la actuación heroica que días atrás protagonizó el capitán Méndez Parada, sacrificándose para que se salvara el soldado que le acompañaba; quién, como se sabe, se había enganchado al abandonar el avión en paracaídas, hoy nos es muy grato informar que, a título póstumo ha sido recompensada tan generosa conducta. Por Real Orden de fecha de ayer, que publica el Diario Oficial, al malogrado pionero del paracaidismo español, le ha sido concedida la preciada Medalla Aérea.



### Hace 65 años
### Recompensas

**Madrid 9 marzo 1940**

El Boletín Oficial del Estado publica un decreto de fecha 23 del pasado mes, concediendo el ascenso al empleo inmediato superior y la Medalla Militar, a numerosos jefes, oficiales y clases del Arma de Aviación, caídos por España en la pasada campaña.

Con la inclusión del bellísimo lienzo al óleo de Fernando Álvarez Sotomayor, titulado "La gloria del aviador", reciban nuestro mas sentido homenaje.

### Hace 80 años
### Petición

**Madrid 6 marzo 1925**

Visto el brillante comportamiento del Grupo de Escuadrillas de Tetuán, en la rebelión de dicha zona, son muchas las voces que demandan la apertura del preceptivo expediente para la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando.

"Es muy racional y hasta humano –leíamos ayer en un diario de la Corte- que se premie a los Caballeros del Aire, como así han sido calificados por aquellos españoles y extranjeros, conocedores de sus portentosas hazañas. Pero si los que han realizado tan temerarias empresas, ofrendando en ocasiones sus vidas y su sangre para salvar la de miles de hermanos asediados, sin esperanzas de ser libertados, es un acto de estricta justicia. Por tanto, cumplidos todos los trámites reglamentarios, tenemos la seguridad absoluta de que a esa pléyade de jefes, oficiales y tropa que han llegado a despertar la admiración de todo el mundo, se les concederá la máxima condecoración militar, símbolo del valor, que tanto ha de enorgullecer a nuestros bravos aviadores".

### Hace 65 años
### Emblema

**Madrid 13 marzo 1940**

Creado el Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos por Decreto del pasado 15 de diciembre, procede el fijar oficialmente un emblema para el personal que pertenece a dicho Cuerpo, y que haya realizado el Doctorado.

En su virtud se establece el emblema del dibujo adjunto, que se llevará en el costado derecho y sobre el bolsillo superior. La corona de laurel y de roble será de plata mate, así como el motor. El avión y el yugo y las flechas, en plata brillante. La corona deberá ser en metal dorado. (Del BOE nº 73 de fecha de hoy).

### Hace 80 años
### Homenaje

**Granada 31 marzo 1925**

Presidido por el Gobernador Militar, general Marzo, se ha celebrado el banquete en honor de los aviadores de las escuadrillas destinadas en Marruecos, por iniciativa de los oficiales del Regimiento de Infantería Córdoba. Junto a representaciones de todos los Cuerpos de la guarnición y elemento civil de la ciudad, se han sentado a la mesa numerosísimos aviadores, sumando un total de ciento quince comensales.

### Hace 75 años
### Reconocimiento

**París 29 marzo 1930**

En la sede del Aero Club de Francia, se ha celebrado un caluroso homenaje a los aviadores españoles capitanes Ignacio Jiménez y Francisco Iglesias. Para participar en él, se habían dado cita numerosísimas personalidades del mundo aeronáutico, entre ellas Tissandier, Garnier, Bourgeois, Dubois, Bathiat,

## Hace 35 años
# Adelantados

**Dijon, marzo 1970**

A fin de instruirse en el pilotaje de los excelentes cazabombarderos supersónicos Mirage III, que el Ejército del Aire ha adquirido a Francia, un puñado de pilotos se ha desplazado a esta base, donde el fotógrafo pudo captar este grupo.

De izquierda a derecha, agachados: teniente traductor José García de la Chica, teniente coronel José Rodríguez López y capitán Eduardo González-Gallarza Morales. De pie: capitanes Jerónimo Domínguez Palacín, Celso Juberías, José Pablo Guil, comandante José Parés, capitanes José Luis Guallar y Ángel Luis Negrón.

Renaux, así como diversas personalidades del Ministerio del Aire. En nombre del Aero Club, les dio la bienvenida M. Paul Tissandier, quien en su elocuente discurso, ensalzó la hazaña de los heroicos aviadores españoles.

## Hace 75 años
# Incendio

**Madrid 28 marzo 1930**

Sobre las doce del mediodía, se declaró un incendio en el taller de carpintería del aeródromo de Cuatro Vientos en Madrid. Requeridos los bomberos de la Corte, junto a los de la instalación militar, pudieron sofocar el fuego sin que alcanzara a otras dependencias. Por fortuna, no ha habido que lamentar desgracias personales.

## Hace 25 años
# Renovación

**Getafe 17 marzo 1980**

En la factoría de Construcciones Aeronáuticas S.A. ha tenido lugar el acto de entrega al Ejercito del Aire de los cuatro primeros C-101 de serie. Junto al Jefe del Estado Mayor del Aire teniente general Emiliano Alfaro Arregui, han ocupado la presidencia los ministros de Defensa e Industria, señores Rodríguez Sahagún y Bustelo; el presidente de la Junta de Jefes de Estado Mayor, teniente general Ignacio Alfaro Arregui, así como el presidente del INI, José Miguel de la Rica.

## Hace 75 años
# Caída

**Sevilla 5 marzo 1930**

En la Casa de Socorro del Prado de San Sebastián ingresó esta mañana el capitán aviador D. José Ximénez de Sandoval; el cual, jugando un partido de polo en el campeonato que se verifica en el cortijo de Pineda, sufrió un accidente cayendo de la jaca que montaba. Ha resultado con heridas en la cabeza, contusiones diversas y rotura del húmero derecho. Vaya con estas líneas, nuestro deseo de una pronta recuperación de tan prestigioso como simpático aviador.

## Hace 75 años
# Otro campo

**Tetuán 5 marzo 1930**

Con excelente resultado, según los pilotos, cinco aparatos han efectuado estos días pruebas de aterrizaje, en el campo eventual de aviación situado en la cábila de Beni Aros.

## Hace 75 años
# Honores

**Madrid 19 marzo 1930**

La aviación, representada por la 31 Escuadra de Getafe, ha dado un toque mas de brillantez, al solemne y multitudinario entierro del teniente general D. Miguel Primo de Rivera, para a quien S.M. el Rey, de acuerdo con el Consejo de ministros, había decretado los máximos honores militares. Cuando la presidencia de la comitiva llegaba al paseo de la Virgen del Puerto, hizo su aparición en el cielo una escuadrilla de sexquiplanos de la referida unidad, que evolucionó sobre el cortejo, no abandonándolo en todo el trayecto hasta la Sacramental de San Isidro.

## Hace 50 años
# Percance

**Jerez 10 marzo 1955**

Cuando efectuando tomas y despegues, se hacía al aire el "Junkers" T.2B-226 de la Escuela de Polimotores, el fallo del motor izquierdo ha motivado que, inclinado de dicho lado, tras chocar con unos eucaliptos, cayera en el límite norte del aeródromo. Desatada la alarma, las asistencias constataron que su piloto el teniente José Díaz Sintes, al igual que el cabo segunda Francisco Fernández Castillo presentaba heridas graves. De pronóstico reservado fueron calificadas las sufridas por el cabo primera mecánico Tinajero y los cabos segunda José Luis Fernández Salcedo, Francisco Cabrera, Francisco Castillo Luis Indart y Eugenio Bernal. Heridas leves sufrieron el sargento alumno Juan Menaya, brigada Ignacio Abad y cabo radio Manuel Rueda. Lamentablemente, el cabo segunda Fernando Valbuena Rodríguez, había fallecido. Ni que decir tiene, que la consternación se ha adueñado del aeródromo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**27 abril 1905**

Nace Pedro Huarte-Mendicoa Larraga.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Artillería, en 1927 su interés por la aeronáutica le llevó a ingresar en el Servicio de Aviación, obteniendo en 1928 y 1931, los títulos de observador y piloto, con el número uno de ambas promociones. Destinado a la Escuela de Mecánicos, además de imponerse en la técnica, vuela en todos los tipos de aviones existentes en aquellos años en la Aviación Militar.

Su faceta deportiva se manifestaría en la gran fiesta celebrada en Cuatro Vientos el 5 julio de 1931, en la que aquel *"novato"* pilotando un Nieuport 52, se clasificó en primer lugar en la carrera de velocidad. Al año siguiente, con el número uno de su promoción, obtuvo el título de ingeniero en la Escuela Superior de Aerotecnia.

Como enlace del general Mola, tomó parte activa en la preparación del alzamiento militar. Incorporado el 18 de julio al aeródromo de Cuatro Vientos, al negarse a colaborar con las fuerzas del gobierno, fue encarcelado hasta mayo de 1938, en que logró pasar a zona nacional, destinándosele al Parque Regional de Levante. Luego de un curso de refresco en la Escuela de Transformación (Jerez), regresó a Logroño como jefe de talleres, teniendo la oportunidad de probar en vuelo mas de 300 aviones de 20 tipos diferentes.

Comandante de Ingenieros Aeronáuticos en 1939 y teniente coronel dos años después con destino en la Sección de Estudios y Experiencias, organizó la Oficina de Proyectos de la que salieron seis prototipos de aviones ligeros. Designados por sus iniciales HM, tanto sus primeros vuelos como su puesta a punto, las llevó a cabo personalmente. Protagonistas de numerosos accidentes, no gozaron precisamente de buena fama y tan solo el HM-1 se construyó en serie, pero en pleno aislacionismo, no habiendo otra cosa que volar, gracias a aquellos *"inventitos"* sobrevivió la industria.

Secretario de la Junta para la organización del INTA, permaneció en él durante toda su primera época. Profesor de la Escuela Superior del Aire, pasó a la situación de supernumerario, para asumir la Dirección de Proyectos de CASA, de la que salieron los *Alcotán, Halcón* y *Azor*. En el aspecto civil, presidió numerosos organismos como ATECMA, la Asociación Española de Astronáutica y la Asociación Internacional de Constructores de Material Aeroespacial, constituida por los principales países europeos. Sin embargo, uno de los puestos que con mas cariño durante años ejerció, fue el de secretario general y técnico del Real Aero Club de España

Reintegrado a la actividad en 1953, paso al Mando de Material, y en 1970, al ascender a general de división fue nombrado Director de Industria Aeronáutica. En posesión de numerosos galardones y condecoraciones españolas y extranjeras, *Don Pedro*, un cualificado ingeniero con una enorme capacidad de trabajo, falleció en Madrid el 12 de julio de 1991.

### Hace 80 años
### Visita

**Melilla 9 abril 1925**

El presidente del Directorio y jefe del Ejército de Marruecos, general Primo de Rivera, en apretadas jornadas, ha visitado estos días, diversas instalaciones militares y los aeródromos de África, pasando revista a sus dependencias y material. Excelente oportunidad para, en vibrantes y encendidos palabras, ensalzar a nuestros aviadores: *Modelo de bizarría, esperanza de la Patria, dispuestos siempre a los mayores empresas, como lo han demostrado sacando a los sitiados compañeros de trances difíciles, abasteciendo las posiciones y castigando al enemigo con intrepidez y heroísmo.*

Esta mañana, a bordo de un Dornier Wal pilotado por el alférez Valles, y en compañía del director de Aeronáutica general Soriano, el ayudante de este y un mecánico, partió de la base de Mar Chica junto a otros tres aparatos de escolta. Después de efectuar algunas evoluciones, han tomado rumbo a Chafarinas, y Cabo del Agua, lugares que el general deseaba reconocer desde el aire, para continuar por la costa hasta Málaga, en cuyo puerto amerizaban a las tres de la tarde, haciéndolo a continuación los demás aparatos. Si bien el recorrido, debido al fuerte viento ha dificultado la marcha, obligando a volar muy bajo, el presidente se ha mostrado satisfecho de su bautismo del aire.

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Madrid 2 abril 1905**

Nace Juan de Tornos Espelius

*Nota de El Vigía:* Entre los militares que a lo largo de los años han servido en Aviación, difícilmente pueda encontrarse un personaje más polifacético y singular; esta es su biografía, intensa y original.

Tras cursar sus estudios en el madrileño Colegio del Pilar, en 1923 ingresaba en la Escuela Naval de San Fernando, alférez de navío en 1928, atraído por la Aviación, solicitó opositar para un concurso de Aviación, petición que le fue denegada .

Con el empleo de teniente de navío, el 10 agosto 1932 tomó parte en la sublevación contra el Gobierno del Frente Popular, siendo separado del servicio, oportunidad que aprovechó para estudiar la carrera de Derecho, obteniendo la licenciatura a los dos años, lo que no le impidió

además participar en actividades del Requeté. El 18 de julio de 1936, al presentarse voluntario en Pamplona, le fue confiado el mando del *Tercio de Lacar,* con el que valientemente intervino en la toma de San Sebastián, haciéndose merecedor de la Medalla Militar colectiva

Retornando a la Armada, mandó una flotilla de lanchas armadas con ametralladoras, que haciendo gala de una audacia rayana en la temeridad, actuó con éxito en el Cantábrico. En enero de 1937, toma el mando en Cádiz de la lancha torpedera *"Badajoz"*, y al igual que su actuación posterior en media docena de buques más, mereció numerosas felicitaciones. Al fin, en diciembre de 1937, lograba su ya viejo deseo de hacerse aviador; obteniendo las alas y la estrella de observador, tras el correspondiente curso llevado a cabo en Tablada y El Rompedizo.

Conociendo ya el riesgo en la mar, pidió destino en una de las unidades que más podía ofrecerle en el aire, la *cadena* de *"Pavos"* (6-G-15) donde el comandante Félix Bermúdez de Castro, el célebre y valiente *Chilín*, lo tomo como su tripulante y jefe además de los observadores del Grupo. Inició los continuos servicios de bombardeo y ametrallamiento, en plena batalla para la recuperación de Teruel, y si los impactos estaban a la orden del día, en una ocasión pasó por la angustia de regresar al campo con su piloto herido. A las numerosas felicitaciones, el 5 agosto de 1938 se sumaba la Medalla Militar colectiva, necesario aliento para continuar la lucha, cuando ya sumaban ocho compañeros caídos. De aquellos días viene el apodo de *"El violinista"* afición que Tornos practicaba con frecuencia, aún no estando precisamente bien dotado.

En septiembre de 1938, al formarse con los *Capronchinos* (Ca-310) dos unidades de cooperación y asalto, Bermúdez de Castro se lo llevó como jefe de observadores al 8-G-18, con el que intervino en un bombardeo estratégico de Radio Aranjuez y en toda la campaña de Cataluña. Ya en la paz, es seleccionado para viajar a Italia acompañando a los aviadores Legionarios, siéndole concedidas dos *Cruces Rojas del Mérito Militar*, y dos *Cruces de Guerra*, tope máximo de recompensas, ya que la *Medalla Militar* individual para la que se había abierto juicio contradictorio, por discrepancias entre la Armada y el Ejército del Aire, no prosperó.

Siguió con los *Capronchinos* en su despliegue a Burgos como 42 Grupo, hasta que pasó al 11, dependiente del Regimiento Mixto nº 1 y dotado de los bimotores de bombardeo Fiat BR-20.

Propuesto para profesor de la futura Academia de Aviación, declinó atraído por el Servicio Exterior, cuyas oposiciones para la carrera diplomática –que ganó brillantemente– se acababan de convocar.

Supernumerario a fin de 1940, como colofón a su carrera militar, se le reconocieron los empleos de capitán de corbeta de la Armada y comandante del Arma de Aviación.

En 1943, se le destinaba a la embajada de España en Londres, dos años después al consulado de Southampton y mas tarde al de Pau (Francia). Ferviente monárquico, en 1955 pasó a desempeñar en Estoril la secretaría de Don Juan de Borbón, Conde de Barcelona, hasta su disolución en 1969, con motivo del nombramiento del Príncipe Don Juan Carlos para la sucesión a la Jefatura del Estado, momento en que volvió a incorporarse al ministerio de Asuntos Exteriores. Nombrado en 1970 cónsul en Berlín Occidental, en 1973 se hacia cargo de la embajada de España en Noruega e Islandia. Retirado en 1975, aquel valiente e inquieto personaje, Hijodalgo de Madrid y Caballero de Honor y Devoción de la Soberana Orden de Malta, falleció en la capital de España el 5 de Mayo de 1985.

## Hace 65 años
## Recuerdo

**Madrid 4 abril 1940**

Al cumplirse el primer aniversario de la muerte del heroico comandante Joaquín García Morato, en el aeródromo de Griñón se ha celebrado la conmemoración de todos los caídos; que, en número superior a doscientos, dieron su vida por la Patria. Presidió el acto, el ministro del Aire general Yagüe, asistiendo una importante representación del Arma de Aviación y numerosos familiares de los caídos. Iniciado con la revista a las fuerzas que iban a rendir honores, luego, al pie del monolito que señala el lugar donde el "as" de la caza halló la muerte, se celebró una misa y a continuación, tras la ofrenda floral, se dejó oír la vibrante arenga del ministro: *Vosotros, viudas y huérfanos de nuestros mejores, tened la seguridad de que en todo momento la Aviación española os conservará el mejor puesto en sus corazones*. Para clausurar el acto, los alumnos pilotos desfilaron gallardamente, a los acordes del himno de la 14 Promoción.

## Hace 75 años
## Accidente

**Guadalajara 19 abril 1930**

Cuando esta mañana, precedente de Getafe, tomaba tierra el capitán Pérez Pardo, del *Grupo de Instrucción* del citado aeródromo, ha tenido la desgracia de que el Martinsyde, que pilotaba, se desplomara al suelo en trágico accidente. Rescatado de entre los restos del avión, al apreciarse en el botiquín de la *Escuela de Clasificación* la gravedad de sus heridas, a bordo de un avión sanitario ha sido conducido a Cuatro Vientos, para su posterior ingreso en el Hospital Militar de Carabanchel. Lamentablemente, cuando esta tarde iba a ser intervenido quirúrgicamente de una fractura de columna, ha fallecido.

Miembro de una familia aeronáutica, conocida entre sus compañeros como "Los piquitos", Fernando Pérez Pardo procedía de Infantería; Arma, de la que pasó al Servicio de Aviación al realizar en 1925 el curso de vuelo. Considerado como un experto y valeroso piloto, su desgraciado accidente ha producido hondo sentimiento en la Aeronáutica Militar, donde gozaba de generales simpatías y afecto entre sus compañeros. Tan pronto se ha tenido noticia de su fallecimiento, en los balcones del Aero Club se han colocado crespones negros en señal de duelo. Al expresar nuestra condolencia a su familia, queremos hacerlo muy especialmente a sus hermanos José y Lorenzo, quienes lucen las alas de nuestra Aviación Militar.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Madrid mayo 1905**

Nace José Ordovás González

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Caballería, luego de haber acreditado su valor con los *Cazadores Taxdir* en la campaña marroquí y ostentando la *Cruz de 1ª clase de María Cristina* y la *Medalla de Marruecos* (pasador *Melilla*), en 1929-30, el teniente Ordovás se hacía aviador. Obtenidos los títulos de observador y piloto de aeroplano de guerra, complementados con un curso técnico-práctico de mecánico, fue destinado a la Escuadra nº 1 (León). En 1932 en comisión de servicio marchó a Alemania, a fin de realizar en la famosa Wasserkuppe (Rhön) el curso de vuelo a vela, nombrándosele a su regreso, profesor de la Escuela Central de Vuelo Sin Motor, agregado a los Servicios de Instrucción (Propaganda Aérea).

En octubre de 1934, con motivo de los sucesos revolucionarios de Asturias, participó con Breguet XIX, en misiones de reconocimiento, bombardeo y enlace con las columnas de operaciones.

Ya capitán, el alzamiento militar del 18 de julio de 1936, le sorprendió de vacaciones en Sitges (Barcelona) siendo detenido y encarcelado, en principio, en el vapor *Uruguay*, para recorrer después distintas cárceles. Sobreseída su causa, le fue concedida la libertad, que no aceptó hasta tener preparada su fuga, que no exenta de riesgos, llevó a cabo el 29 junio de 1937, y a través de Francia alcanzar la *zona nacional.*

Tras un brevísimo paso por la Escuela de Transformación, se incorporó en León al Grupo de cooperación 5-G-17, participando con las "Ocas" como jefe de su 2ª escuadrilla, en incesantes servicios guerra. Mas adelante, la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad y el mando de la 3ª escuadrilla del 10-G-25, dotada de Heinkel 111, con los que participó en las operaciones de la Bolsa del Ebro y rotura del frente de Cataluña

En febrero de 1939, como oficial enlace de Aviación, se integraba al Cuerpo de Ejército del Maestrazgo (general García Valiño) interviniendo en la rotura del frente de Toledo y últimas operaciones militares.

Ya en la paz, marcha a Larache como jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo 43, constituido con los *Natachas y Rasantes* soviéticos capturados, y en 1940 vuelve a la DGAC volcándose en el resurgimiento del vuelo sin motor. Ascendido a comandante, realiza como era habitual, prácticas de vuelo en la compañía Iberia.

Al constituirse en 1941 la División Española de Voluntarios a Rusia, se alistó a la misma, siendo nombrado enlace con la Aviación. El 17 de julio emprendía viaje a Alemania, y a mediados de agosto al frente ruso. Tras recorrer diferentes aeródromos, cuando la División Española se incorporó, fue destinado a una escuadrilla de reconocimiento próximo (Tschudows) interviniendo incluso en acciones de guerra por tierra. Más tarde, se integra en la 1 Pz-13 (Wolchaga–Perigodna) con la que efectúa vuelos de reconocimiento sobre el enemigo, corrección de tiro artillero, fotografía y bombardeo ligero. Condecorado en marzo de 1942 con la Cruz de Hierro de 2ª Clase y las Aspas de Vuelo de Guerra en Bronce, a su regreso a España, el 7 de septiembre, le eran concedidas la Cruz Roja al Mérito Militar y Cruz de Guerra

Manteniendo su aptitud en el servicio de vuelo, los años siguientes ocupa puestos burocráticos en la DGAC as-

### Hace 65 años
### Documental

**Reus 2 junio 1940**

Fundada por el legendario Guido Nobile y con material de vuelo italiano cien por cien, no es de extrañar que Luce, el prestigioso noticiario cinematográfico de aquel país, se interesase por nuestra Escuela de Caza, donde ha rodado un excelente documental. Expresivo fotograma del mismo es este, en el que su actual director, capitán Julio Salvador, aparece junto al teniente coronel Alfredo Gutiérrez López, el popular "Guti"; quien, preso durante toda la pasada guerra, ahora se entrena para ponerse al día.

### Hace 65 años
### Infantes pilotos

**El Copero 20 mayo 1940**

Habiéndose echado mano del Ejército de Tierra, para cubrir la necesidad de pilotos que demandan los planes del general Yagüe, he aquí a un puñado de los que constituyendo la primera promoción de oficiales de Infantería, terminan estos días su fase de vuelo elemental. Aún por demostrar –que ya habrá tiempo para ello– sus cualidades aviatorias, helos aquí, hechos unos auténticos *mulos*, en un alarde de su fortaleza. En 1ª fila: José Mª Domínguez y Ricardo Martínez Vigueras; en la 2ª: Salvador Lucía, César Serrano, Gabriel Carballo, Manuel Cano y Menendo Gómez Calleja; por ultimo, de pie: José Ramón Garro Quiroga, Alfonso Chozas, Victoriano Carcedo, Carlos Noreña Masip, Tomás Rubio Postigo y Ángel Sanz Piñal.

cendiendo en 1945 a teniente coronel.

En 1948, pilotando una *"Cigüeña"*, en comisión de servicio se desplaza a Samaden (Suiza) y Beynes (Francia), donde un equipo español participa en sendos concursos internacionales de vuelo a vela. Su presencia asimismo, en la correspondiente Comisión de la FAI, llevó no solo al "descubrimiento" de España en tal faceta deportiva, sino a la concesión a Madrid del Campeonato Mundial, a celebrarse en 1952. A el se entregó Ordovas de cuerpo y alma; de ahí que, a base de una minuciosa preparación y una modélica dirección, *el mundial*, que con 58 pilotos provenientes de 19 naciones, tuvo lugar en Cuatro Vientos, fuera un auténtico éxito.

Al siguiente año, como jefe del escuadrón de servicios, pasó destinado al Primer Grupo de FF. AA (Alcalá Henares) volviendo a realizar otra tanda de vuelos en Iberia.

En 1954 con el empleo de coronel era nombrado comandante de la Base Aérea de Tauima y jefe Sector Aéreo de Melilla. Tras el curso de Cooperación Aeroterrestre realizado en 1955, en enero del año siguiente era nombrado jefe de las escuelas Superior del Vuelo, Básica de Pilotos y Sector Aéreo Salamanca, iniciando inmediatamente el curso, preparatorio de Piloto de Reactores. El 12 de mayo de 1957, víctima de un desgraciado accidente de automóvil, fallecía el insigne Ordovás, "Pirulo" para sus amigos. Tres hijos, José María, José Antonio y Jaime, aviadores como el, seguirían su brillante estela.

### Hace 75 años
## Paso del ecuador

**23 mayo 1930**

Sabido es que, entre los pasajeros que en dirigible *Graf Zeppelín* viajan de Sevilla a Sudamérica, figuran nuestros ilustres aviadores, el Infante D. Alfonso de Orleáns y el teniente coronel Emilio Herrera; pues bien, según informan desde la colosal nave aérea los cronistas Federico García Sanchíz y el doctor Jerónimo Mejías, a las 9 de la mañana de hoy, a 300 metros de altura y a una velocidad de 90 km/h han cruzado el Ecuador. Acontecimiento, que ha sido debidamente festejado. El segundo comandante Von Schiller, caracterizado de Eolo, envistió al radiotelegrafista, que simulaba una ninfa. Un acordeón dio colorido a la ceremonia y los pasajeros, brindando con champaña, se felicitaron en todos los idiomas. El comandante Eckener entregó unos bellísimos diplomas a los asistentes, por ser la primera vez que este rito se celebraba. Según los cálculos, estiman llegar a Pernambuco a las 6 de la tarde.

### Hace 50 años
## Colisión fatal

**Bryan (Texas) 2 mayo 1955**

El curso que llevan a cabo seis pilotos españoles, en la *Jet Fighter School*, prácticamente había terminado, cuando el teniente Valle, que realizaba su último vuelo con instructor, ha tenido la fatalidad de que su T-33 entrara en colisión con otro avión similar. Fue en un viraje cerrado y el golpe en su cabina tan brutal, que pereció instantáneamente, ya que cuantos esfuerzos hizo su angustiado instructor, el teniente James H Webber, para que se eyectara, fueron vanos. Este, rozando la altura mínima, pudo hacerlo, salvando su vida.

Benjamín–Manuel del Valle Dulanto (24), hijo del general de Infantería Eusebio Valle del Real, pertenecía a la V Promoción de la AGA. y es el primer piloto español que perece en un avión reactor y en una escuela norteamericana.

### Hace 25 años
## Sello

**Madrid 31 mayo 1980**

Con el fin de conmemorar el Día de las Fuerzas Armadas, que este año se celebra en Valencia, la Dirección General de Correos ha puesto en circulación un sello que, con un valor de 8 ptas y una tirada de 10.000.000 ejemplares, representa a los tres Ejércitos.

### Hace 65 años
## Las manos, quietas

**Tortosa 13 mayo 1940**

Cuando el teniente Enrique López Márquez, pilotando el Messer 109 (6-115), se dirigía esta mañana, de Agoncillo a Manises, la falta de visibilidad, le obligó a desviarse de la ruta, lo que supuso el agotamiento de la esencia y un aterrizaje forzoso en el término municipal de San Carlos de la Rápita. Si bien el piloto resultó ileso; el avión, que sufrió importantes averías, atrajo a numerosos campesinos que laboraban en las proximidades. Aun cuando el piloto les había advertido que no se acercaran, como quiera que este se separase tan solo una decena de metros, al encuentro de las fuerzas de la Guardia Civil, sorprendentemente se produjeron unos disparos de las ametralladoras de a bordo que, por desgracia, han causado la muerte del paisano José Cervera Palos.

### Hace 75 años
## Mala pata

**Tablada 11 mayo 1930**

Todo empezó muy temprano; cuando a las 4,30 de la madrugada, treinta soldados trasladadaban el Breguet 71 desde el hangar de bombardeo a la *pista del "Jesús del Gran Poder"*. Cargados los 500 litros de agua, que constituyen su *carga útil*, que junto al combustible, aceite, la frugal dieta alimentaria y el peso de los pilotos, alcanzaba los 5.000 kg, todo estaba listo para el intento de récord mundial de duración y distancia con 500 kg. El teniente Antonio Ricart precintó los barógrafos, disponiéndose a cronometrar la salida; poco después, el capitán Rodríguez Díaz y el teniente Haya, tras despedirse de un puñado de oficiales de la base y amigos iniciaban el rodaje. A las 7,45 el avión se embaló, tomando extraordinaria velocidad; a los 400 metros soltó el carrillo de cola, y a los 900, culminaba un admirable despegue, unánimemente elogiado. Sobrevolando el Guadalquivir, el B-71 se dirigió a Almodóvar del Río, donde al igual que en Osuna y Tablada se controlaría su paso. Serían las 8 horas, cuando de la estación férrea de La Rinconada se recibió un aviso, dando cuenta de que un avión acababa de aterrizar en un sembrado próximo. Efectivamente, una avería en el sistema de refrigeración les había forzado a realizar un aterrizaje, que no exento de riesgo, debido al excesivo peso, llevó a cabo Haya con gran pericia. Por fortuna, ni el avión ni sus tripulantes han sufrido daños, pero lógicamente, la contrariedad de estos era manifiesta.

### Hace 75 años
## Fiesta

**Sevilla 3 mayo 1930**

Con motivo de la estancia en esta ciudad, de S.A. el Infante D. Jaime, los jefes y oficiales de la base aérea, le ofrecieron ayer una fiesta. En los cuidados jardines de Tablada, se sirvió una espléndida merienda, a la que siguió un animadísimo baile, al que concurrieron infinidad de bellísimas señoritas de la aristocracia sevillana y forastera.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 90 años
### Bautizo

**Cuatro Vientos 17 junio 1915**

De la visita que los infantitos D. Alonso y D. Alvaro hicieron esta tarde al aeródromo, con el fin de recibir el *bautismo del aire*, traemos esta imagen, en la que su padre, el Infante D. Alfonso de Orleáns, coge en brazos a este último, tras el vuelo que, a bordo de un Farman, le dio el teniente Jesús Varela.

### Hace 75 años
### Homenaje

**Madrid 25 junio1930**

Proclamado el Príncipe D. Alonso de Orleáns y Sajonia, el piloto mas joven de España, al obtener el título a los dieciocho años. A primera hora de la tarde, en un ambiente de sincera y espontánea camaradería, se ha celebrado en el Real Aero Club, un banquete en su homenaje.

Asistieron, S.A.R. el Infante D. Jaime de Borbón, el padre del homenajeado, los generales Balmes y Kindelán y una nutrida representación del mundillo aeronáutico. Ofreció el agasajo el Duque de San Fernando, a quien contestó D. Alonso con palabras de agradecimiento; manifestando, que su heredada afición paterna por la aviación, la había acrecentado más si cabe, su maestro, el comandante "Pepe" Lecea. Habló también, el Infante D. Alfonso de Orleáns, cerrando el acto las palabras de D. Jaime.

Un detalle simpático, fue el que los ramos de flores que adornaban la mesa, fueran enviados a la Infanta doña Beatriz de Orleáns y a la duquesa de San Fernando.

### Hace 65 años
### "Manitas"

**Sevilla 12 Junio 1940**

Como es lógico, el profesorado de las escuelas lo constituyen verdaderos "manitas" que dominan el medio. He aquí una prueba de su virtuosismo; el alférez Guillermo Palanca, forma como si tal cosa, en invertido, junto a su compañero, el también alférez Luis Estébanez. Ambos, son jóvenes "protos" de la Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur, ubicada en el cortijo del Copero y los aparatos, los excelentes Bücker *"Jungmann"* que ya construye, bajo licencia, CASA en su factoría de Cádiz.

### Hace 50 años
### Recompensa

**Matacán 14 junio 1955**

Con gran brillantez se ha celebrado el acto de imposición de la Medalla Aérea al coronel

Carlos Pombo Somoza. Llegado el ministro del Aire, teniente general Eduardo González Gallarza, pilotando un *Douglas* procedente de Madrid, tras serle rendidos los honores de ordenanza, se dirigió a la torre de mando, donde junto con las autoridades, presenció un espectacular desfile aéreo. En el intervinieron, dieciséis T-6 de la Escuela Básica, a los que siguieron veintiún *Heinkel 111* de Zaragoza, Sevilla, Valladolid y Albacete; doce T-33 de Talavera la Real y por ultimo, 30 *Junkers* de Alcalá de Henares. Tras su pasada, todos tomaron tierra para incorporarse sus tripulaciones a la formación. Luego, tras la lectura por parte del coronel Jefe de EM de la Región Aérea Central, del Decreto de concesión, entre grandes aplausos, el ministro impuso al coronel Pombo la preciada condecoración, para exaltar a continuación los indudables méritos, contraídos por el condecorado. El desfile de la escuadrilla de honores, y un vino español con que la base obsequió a autoridades e invitados, pusieron fin a un feliz acontecimiento.

### Hace 50 años
### ¡Al fin, jets!

**Getafe 30.6.55**

Precedidos de un par de pasadas rasantes, que han conmovido a cuantos se encontraban en la base o alrededores, han tomado tierra los dos primeros reactores de caza F-86F "Sabre" que se entregan al Ejército del Aire, en virtud de los Acuerdos firmados con USA. Procedían de la base alemana de Landstuhl desde donde, en 90 minutos, habían volado hasta Burdeos para repostar, alcanzando por ultimo Getafe en 35 minutos. Vienen pilotados por el capitán J.C. Anderson y el teniente W.J. Hession, quienes fueron saludados por un pequeño comité de recepción. Los aviones, que ostentan los numerales USAF: 113194 (FU-194) y 113239 (FU-239) curiosamente no volarán, sino que servirán en la Escuela de Especialistas de León, para la formación de nuestros mecánicos. De aquí a un año, se espera contar con medio centenar de *Sabres*.

### Hace 65 años
### Cazadores

**Reus 2 Junio 1940**

Bajo la dirección del capitán Salvador, en la Escuela de Caza, se encuentra en su fase final el 8º Curso de la especialidad, seguido por veintisiete alumnos. En este fotograma, vemos en primer plano, al joven teniente profesor

## Hace 70 años
# Bandera

**Sevilla 8 junio 1935**

En un acto revestido de gran solemnidad, ha tenido lugar la entrega de la Bandera que, *fruto de la feliz convivencia entre el Aero Club de Andalucía y los aviadores militares de Tablada*, ha sido ofrecida por la citada sociedad, a la Escuadra núm 2. Lo ha presidido el jefe del Gobierno Sr. Lerroux, a quien acompañaban numerosas personalidades. Cedida la insignia por el presidente del Aero Club, a la Srta. Magdalena Recasens, esta en función de madrina, con bellas palabras la entregó al jefe de la base teniente coronel Ferreiro, quien en vibrante discurso agradeció la ofrenda. El desfile de las fuerzas de Aviación Militar, con su bandera al frente y las evoluciones de una formación de dieciocho *"Sesquis"* llegados de Getafe al mando del teniente coronel Camacho, han puesto el toque de emoción, a una memorable jornada.

Juan Manuel Alonso Allende (*"la mulita"* por su parentesco con *"la mula"*) junto a su grupo. De izquierda a derecha: alféreces Antonio Bartolomé *"Bartolo"* y Javier Guibert, ¿?, teniente Rafael Lorenzo y alférez Ángel Santos Crisóstomo.

*Nota de El Vigía:* Pocos días después de rodarse el documental, del que procede la imagen, el teniente Lorenzo se veía obligado a saltar en paracaídas. Fue, al romperse en un fuerte picado el mando de profundidad y por fortuna, salvó su vida, para orgullo del Ejército del Aire que, en la fase final de su fecunda carrera, le recompensaría con la Medalla Aérea

## Hace 40 años
# Peregrinos

**Pamplona junio 1965**

Como en ediciones anteriores, una representación del Ejército del Aire, ha participado en la Vuelta Aérea a España, organizada por el R.A.C.E. Como quiera que en esta ocasión, coincidía con el *Año Santo Compostelano*, los aviadores han seguido la *Ruta Jacobea*. He aquí, sorprendidos antes de partir de Pamplona-Noain, a los capitanes Jaime Álvarez del Castillo, Juan Castaño y José Rico Uríbarri, auténticos peregrinos alados.

## Hace 40 años
# Exhibiciones

**Torrejón 13 junio 1965**

Con una jornada de Puertas Abiertas, que ha atraído una gran afluencia de público, se ha celebrado en esta base el Día de la Amistad, que este año cumple su tercera edición. Si bien los *números fuertes*, lógicamente, han corrido a cargo de los F-105, B-52, B-58, y sobre todo de la célebre patrulla *"Thunderbird"* de la USAF; el Ejército del Aire también se ha sumado a la fiesta. Merecen destacarse pues, la lección acrobática del campeonísimo Tomás Castaño con *Trener Master*, así como la que, iniciada con espectacular *tonel* de despegue, realizó el capitán Ángel Luis Negrón con F-86. Plena de nostalgia esta, dado que se trataba de su último vuelo (el 473º) en "Sabre"; ya que integrado en el Escuadrón 104, en adelante *cabalgará* el *"Starfighter"* En la foto, al capitán Negrón, acompañado de su mecánico el capitán Joaquín Ontañón.

## Hace 75 años
# Desgracia

**Guadalajara 10 junio 1930**

Los alumnos de la Escuela de Transformación realizaban esta mañana con toda normalidad sus vuelos, cuando se ha producido la tragedia, al colisionar uno de ellos, con el cable de un globo cautivo, que se hallaba en prácticas a 200 metros de altura. Totalmente descompensado por la rotura de sus planos, si bien su piloto ha optado por saltar en paracaídas, la escasa altura ha impedido que este se abriera, estrellándose contra el suelo, en tanto el *Avro* lo hacía en las aguas del río Henares.

La dirección de la Escuela nos ha facilitado el nombre de tan desgraciado aviador; se trata del teniente colombiano José Mª.Rodríguez Duarte (26), a quien el Ejército de su país había enviado a España para perfeccionarse. *Y lo hacía bien*, nos diría el capitán Infante, quien no salía de su asombro ante la fatalidad que ha costado la vida a su alumno.

## Hace 75 años
# Intento fallido

**Tablada 11 junio 1930**

Traído el Breguet 71 el pasado día 8 por Haya y su mecánico, en un salto desde Cuatro Vientos de 2,10 horas, de nuevo estaba listo esta madrugada. Otra vez, tras una concienzuda inspección, el capitán Cipriano Rodríguez (el competente y popular *Cucufate*) y el teniente Carlos de Haya partían a las 5:24, en un intento de batir el récord mundial de duración en circuito cerrado. Varias veces a lo largo del día, los sevillanos lo vieron sobrevolar la ciudad; con una buena marcha, estimada según los técnicos en 190 Km/h y perfecta regularidad.

A las 19,30 los tripulantes comunicaron que llevaban recorridos 2.000 Km, pero, media hora después, ante el asombro de cuantos amigos y compañeros se encontraban en la base, tomaban tierra. Las adversas condiciones meteorológicas –dijeron– el chubasco caído al atardecer y las nubes bajas en todo el circuito, les habían aconsejado dar por finalizado el vuelo tras 14,15 horas en el aire.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Lugo 30 julio 1905**

En la villa de Sarría, ha nacido Carlos Pombo Somoza

*Nota de El Vigía:* Antaño se decía que, entre los militares, los de Caballería eran quienes tenían mejor disposición para el pilotaje de aeroplanos. Si tal creencia no se originó con Carlos Pombo, él fue, sin duda, un ejemplo indiscutible de tal aserto. Formado en la Academia del Arma, de Valladolid, ya de oficial con los Cazadores Treviño (Villafranca del Penedés) o *Alcántara* (Melilla), destacaría lo mismo en las operaciones militares, que en las pacíficas competiciones hípicas. Mas tarde, al pasar en 1927 al Servicio de Aviación, se revelaría como un preciso navegante y un virtuoso piloto que, junto a una irrefrenable afición, harían de él un gran aviador. Las unidades de la Escuadra de Marruecos, el Grupo nº 1 de Granada y la Escuadra de Sevilla serían testigos de sus iniciales vuelos.

En 1929, su destino al Atalayón melillense, le dio la oportunidad de tomar contacto con los hidros, tan presentes a lo largo de su carrera. Con tan solo cuatro *doble mandos*, pudo *soltarse* en el Dornier Wal y tras el curso de especialización en Los Alcázares, se manifestó como uno de los mas completos hidristas; participando, faltaría mas, en la interesantísima Vuelta Aérea a la Península y Baleares, con aquella formación de trece *Wal*, al mando del comandante Franco.

Ascendido a capitán en 1936, en Mayo se incorporaba a la Escuadra nº 2 (Sevilla); donde el 18 de Julio se adhiere al Alzamiento militar. A partir de entonces, los aeródromos de Burgos, León, Logroño y Olmedo, así como las bases de hidros de Melilla, Cádiz y Ceuta, sabrían de su intensa actividad. Marcha a Italia a por hidroaviones, y toma el mando de la escuadrilla que, con los CANT Z501, se organiza en Pollensa. Su reconocida inteligencia y dotes de organizador, lo llevan a la Jefatura Aire (1ª Sección de E.M); pero, dada su pasión por el vuelo, se le confía asimismo, el mando de la Escuadrilla de Transporte, donde vuela "*Taifun*", Northrop *Delta*, Vultee, DC-2..., e incluso prueba un *Katiuska* capturado.

Agregado en 1938, a los He-111 del K88 de la *Legión Condor*, sus enseñanzas las aplica luego en el 8-G-27 nacional, dotado de *"Bacalaos"* (Do-17) A fin de año, vuelve a los hidros de Pollensa; ahora, a los *"Zapatones"* (He-59) de reconocimiento lejano, del AS88 de la *Condor*. Pero ya pronto la anhelada paz, ponía fin a una cruenta guerra, en la que Carlos Pombo había cumplido 263 servicios y 1.033 horas de vuelo.

Aún en Pollensa, se le confirió el mando de la escuadrilla que, con los Heinkel 59 y 60, se formó; pero enseguida, fue nombrado profesor de la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad de Matacán; actividad, en la que también habría de sobresalir. Comandante en 1940, dos años después, asiste a un curso en la Escuela de V.S.V. de Littorio (Italia) y en el verano de 1943, en comisión de servicio marcha un mes a Alemania y Rusia.

Nombrado a fin de año profesor auxiliar en la Escuela Superior del Aire, apenas pudo poner de manifiesto su valía, ya que en abril de 1944 recibió la orden de organizar una unidad para *Salvamento de Náufragos*, asistiendo en Berre (Marsella) a un curso acelerado, tras el cual, pilotando el primero de los flamantes Do-24, vuela a Pollensa.

Teniente coronel en 1945, toma el mando del 51 Regimiento de hidros (Do-24, Ro-43) y dos años después, vuelve a Matacán al ser nombrado Director de la Escuela Superior del Vuelo. Periodo intenso, en el que además de los Ju-52 y He-111, tiene la oportunidad volar aviones tan curiosos como el FW-200, Lodestar –con el que cruza el Atlántico– Ju-290 y B-25. Asimismo, como navegante participa en la apertura de las rutas a Sudamérica de la compañía Iberia Ascendido a coronel en 1952, como recompensa a su brillante carrera, se le concede la Medalla Aérea. Al año siguiente, recién firmados los Acuerdos con USA, formando parte

### Hace 50 años
### Prueba

**Cuatro Vientos 8 julio 1955**

Con cierta discreción, Iberavia inició hace ya un tiempo, el desarrollo de un proyecto de planeadores para unidades aerotransportadas y con vistas a la instrucción de quienes habrían de pilotarlos, nació el IP-2. Un planeador biplaza, de tren triciclo de repliegue manual, cuyo prototipo, construido por AISA, sería adquirido por el Ejército el Aire.

Hoy, con cierta expectación por parte del puñado de aficionados que estaban al tanto de la prueba –la anterior, llevada a cabo años atrás había fracasado– el IP-2 ha emprendido el vuelo. A las 10,30 horas, remolcado por un *Junkers* que pilotaba el capitán Casas, luciendo la escarapela bicolor y la Cruz de San Andrés, se ha ido al aire con Tomás Fernández Bárcena a los mandos. Satisfecho, este experimentado piloto, profesor de vuelo sin motor, de la primera prueba de 30 minutos, le ha hecho otra de 20 con idéntico resultado.

*Nota de El Vigía:* Doce días después, Bárcena (en la foto) realizaba con éxito otros dos vuelos de media hora; sin embargo, aquel "inventito", parte de un proyecto que ya no tenía sentido, acabó ¡que tristeza! arrumbado y desvencijado tras un barracón.

## Hace 50 años

# Traslado

**Sevilla 12 julio 1955**

Cumplida plenamente su función en la formación de pilotos, la Escuela Elemental nº 1 del Grupo Sur, establecida desde abril de 1937 en el cortijo del Copero, ha sido trasladada al aeródromo de Armilla, en Granada.

Por ella pasaron durante la guerra, la mayoría de los pilotos que combatieron en la Aviación Nacional; ya en la paz, se instruyeron como pilotos, los tripulantes que habían participado en aquella; los oficiales provisionales procedentes del Ejército de Tierra, y numerosas promociones de Complemento.

El águila caudal, que bajo sus alas cobija a sus polluelos, fue el emblema que, tanto en la deriva de las *Bücker,* como en la guerrera de los uniformes, popularizó a la Escuela del Copero.

de una comisión de jefes, relacionados con la enseñanza, viaja a este país, donde recibe su bautismo en reactor, al volar un T-33 en Laredo AFB

Destinado en 1954 a la Dirección General de Instrucción, en el verano de 1956 –tenía ya 51 años– asiste en Talavera la Real al curso de reactores, obteniendo la aptitud correspondiente. Al siguiente año –todo un ejemplo para los jóvenes universitarios– era nombrado Jefe Superior de la Milicia Aérea Universitaria

En 1959 pasaba al EM de las FF.AA. del Mando de la Defensa, y en 1960 era nombrado Agregado Aéreo en las Embajadas de España en París y Bruselas.

General de brigada en 1963, tomaba la jefatura del Sector Aéreo de Cataluña y más tarde del Mando Aéreo de Transporte. Dos años después, como general de división, asumía el puesto de 2º Jefe R.A. de Levante y de las FF.AA. del Mando de la Defensa Aérea. Su afición no decae y prueba los aviones acrobáticos Zlin *Trener* y *Trener Master*. Vuela a Mach 2 en un F104, a los mandos de un TF-102, participa con los americanos en un ejercicio de interceptación y en 1968 es nombrado Subsecretario de Aviación Civil. Un año después obtenía el título de Piloto de Helicópteros.

El 18 de septiembre de 1970, practicando la equitación en el madrileño *Cuartel del Conde Duque,* concretamente el salto de obstáculos, ante uno de estos, el caballo *se puso de manos*; esto es, se encabritó levantando las patas delanteras sin llegar a saltar, derribando de espaldas a su jinete. De esta forma *"tonta"*, perdía la vida el general Pombo, quien recorriera España en *raids* ecuestres, y quien, como aviador; otra de sus pasiones, había totalizado 14.169 horas de vuelo (de ellas 8.940 en la Aviación Militar y el resto en Iberia) y efectuado 216 travesías al Atlántico.

## Hace 90 años

# Éxito

**Cuatro Vientos 27 julio 1915**

S. M. el Rey, a quien acompañaban los Infantes Doña Beatriz y Don Alfonso, ha presenciado, esta tarde, el vuelo inaugural del primer aeroplano de origen puramente español. Se trata del *"Flecha"*, un airoso biplano, debido al ingenio del distinguido aviador D. Eduardo Barrón, construido por los Talleres de Aviación Militar, al que se le ha acoplado el nuevo motor Hispano Suiza de 140 cv, que se fabrica en Barcelona.

Saludado por los presentes, en su mayoría soldados, con vigorosos vivas a España, con sorprendente agilidad se elevó el aeroplano, gobernado por la mano firme de su inventor, a quien acompañaba el capitán Luis Moreno Abella. Luego de evolucionar a distintas alturas y virar a derecha e izquierda, dando muestras de su gran pericia, el capitán Barrón, tomó tierra espléndidamente, para rodar hasta la misma torre, de cuya terraza bajó el Monarca para felicitarle efusivamente, anunciándole, que mañana lo recibirá en Palacio, para imponerle la Cruz de la Orden de Carlos III. Asimismo, ha dirigido a la Hispano Suiza el siguiente telegrama.: *Al presenciar primer vuelo motor esa casa, me permito enviar mi más entusiasta felicitación a ese Consejo y obreros que lo han construido, así como fuerte abrazo a ingeniero que lo concibió. Espero que esto sirva estímulo desarrollo industria nacional, tirando tan fuerte como su nuevo motor. Alfonso R.*

Tal fue el entusiasmo que provocó el vuelo, que los soldados de Ingenieros presentes en el aeródromo, prefirieron renunciar al rancho que perderse tan interesante experiencia.

A titulo póstumo, se le concedió el empleo de teniente general.

## Hace 55 años

# Se caen

**Lugo 23 julio 1950**

Sin reponernos aún, de la conmoción que causó ayer la caída, en las inmediaciones de Tobarra (Albacete), de un *Junkers* de la AGA; accidente, del que milagrosamente salieron ilesos sus cuatro tripulantes y catorce pasajeros; hoy, hemos de dar cuenta de otro percance, incruento también, felizmente. A bordo del *Junkers* T.2 167, partió esta mañana de Getafe con destino al campo lucense de Las Rozas, el capitán Enrique Villar López, junto al sargento mecánico Saturnino Milán, el cabo 1ª radio Carmelo Magaña, y cinco pasajeros. Debido a graves problemas en un motor, se vio obligado a aterrizar en Matacán; para, una vez reparada la avería, emprender el vuelo. Sobrevolaba el pueblo de Córneas (Concello de Baleira) a una treintena de Km. de Lugo, cuando la parada de los tres motores, le han forzado irremediablemente, a tomar tierra en un sembrado. La destreza del piloto ha propiciado el que, felizmente, no se hayan producido víctimas y los daños en el trimotor pueden considerarse mínimos.

*Nota de El Vigía:* La imposibilidad de sacarlo en vuelo, y la ausencia de accesos para retirarlo desmontado, motivaron que, tras dos años de forzada inmovilidad, acabara desguazado en el lugar donde se posó. En la foto, el soldado Manolo López, quien, por su actitud, vemos que se tomó muy en serio la guardia del trimotor.

## Hace 40 años

# Madrinazgo

**Villafría 17 julio 1965**

Coincidiendo con su primera visita a Burgos, los Príncipes Don Juan Carlos y Doña Sofía han presidido el acto de Jura de Bandera, de los 200 caballeros aspirantes de la XVI promoción de la Milicia Aérea Universitaria. Llegados en un Douglas DC-3; luego de recibir Doña Sofía entre aplausos y vítores, un ramo de flores ofrecido por la esposa del jefe del Sector Aéreo de Valladolid, general Jiménez-Ugarte, se trasladaron a la Plaza de Armas donde se celebró una misa de campaña, tras la cual, tuvo lugar la Jura de Bandera, a la que siguió una encendida alocución, por parte del coronel director de la MAU Antonio Rodríguez Pardo. Con la emotiva ofrenda a los Caídos y un brillante desfile, se ha puesto fin al acto castrense. Posteriormente, obsequiados los Príncipes, autoridades e invitados, con una copa de vino español, la Princesa Sofía, que gentilmente había aceptado el madrinazgo de la referida promoción, en un gesto simpatiquísimo de encantadora sencillez, ha querido saludar a sus "ahijados" y sin ningún género de protocolo, ha conversado con ellos, alentándoles *a seguir con el mismo espíritu que hasta hoy, su patriótica misión como cadetes y futuros oficiales del Ejército al servicio de España*.

## Hace 65 años

# Memorias

**Madrid 20 julio 1940**

Publicado por la Editora Nacional, acaba de aparecer "Guerra en el aire", un volumen de 210 páginas, con el que la Aviación Española, ha querido rendir un sentido homenaje a la memoria del laureado comandante Joaquín García Morato, caído en los umbrales de la victoriosa paz.

La obra se inicia con una bella elegía al *Halcón de España*, de Dionisio Ridruejo, figurando a continuación, un prólogo del Caudillo. Luego, a modo de autobiografía y contado con sorprendente sencillez, se ofrece al lector un emocionante relato de aventuras de la guerra aérea, así como el propio diario, de las 1.012 horas de vuelo, 511 servicios, 144 combates y 40 victorias

Cierra el libro, una colección de artículos de prensa, publicados en vida y tras la muerte del "As" de la caza. Un puñado de fotografías, y las excelentes acuarelas de Enrique Munáiz de Brea, piloto a las ordenes de Morato, caído en el frente del Ebro, acrecientan el interés de *"Guerra en el aire"*.

Con independencia de los ejemplares dedicados al Caudillo y al ministro de la Gobernación y presidente de la Junta Política de FET y de las JONS, se han impreso 1.500 numerados, encuadernados en piel, en edición de lujo verdaderamente primorosa; 5.000 encuadernados en tela sin numerar y 15.000 en rústica Su precio: 35, 15 y 12 Pts. respectivamente.

*Nota de El Vigía:* Fue Joaquín *"Joaco"* Velasco, por la profunda amistad con Morato, de cuya Escuadra fue distinguido piloto, el más entusiasta promotor de la obra, cuyos beneficios se invirtieron en la compra de sendas casas para María José, María del Carmen, Conchita y Pilar, las cuatro pequeñas hijas del heroico aviador.

## Hace 60 años

# Recompensa

**León 7 julio 1945**

En el Ferral, donde para llevar a cabo sus prácticas militares, acampan estos días los alumnos de la Academia de Aviación, ha tenido lugar un acto realmente singular. La imposición de la Medalla Militar al teniente alumno Vicente Aldecoa Lecanda, quien se había hecho acreedor de tan alta condecoración, en la campaña de Rusia; cuando, formado parte de la 3ª Escuadrilla Expedicionaria, intervino en 117 servicios y obtuvo 8 victorias.

Aunque la ceremonia ha estado revestida de la mas pura sobriedad castrense, tan pronto como sus compañeros desfilaron ante las autoridades y el galardonado, en un derroche de alegría y emoción, lo han paseado a hombros.

## Hace 40 años

# Exhibición real

**Fuenterrabía 25 agosto 1965**

Procedente de la ciudad alemana de Cleppenburgo donde, fuera de concurso, había participado en el XVII Campeonato Alemán de Acrobacía Aérea, tomó tierra esta tarde el capitán Tomás Castaño. Su llegada, ha coincidido con la de los Reyes de Bélgica, que iban a despedir a los Grandes Duques de Luxemburgo. Presentado por el coronel Ansaldo, el campeón mundial departió amablemente con el Rey Balduino, la Reina Fabiola y los duques Juan y Josefina; hasta que, tras despedirse respetuosamente, marchó a su *Trener Master* para continuar viaje a Madrid.

Aunque a nuestra pregunta, de si nos deleitaría con alguna de sus filigranas aéreas, Castaño nos contestó negativamente, dado que en el aparato llevaba su equipaje; tan pronto despegó, viró sobre la bahía de Txingudi, enfiló el aeropuerto y con equipaje y todo, realizó unas acrobacias emocionantes, maravillosas. Sin duda, el gran piloto debió decirse, que no podía dirigirse a Madrid sin, a modo de despedida, ofrecer a los Reyes una muestra de su dominio del aire y de su arte. Los egregios espectadores, sus acompañantes y todo el personal que se encontraba en el aeropuerto, han seguido con emocionada admiración, las elegantes piruetas de este piloto, orgullo de la Aviación Española

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 50 años
### Al aire

**Getafe 28 septiembre 1955**

Pilotado por Ernesto Nienhuisen, junto al ingeniero jefe de la Oficina de Proyectos de CASA Pedro Huarte-Mendicoa y el mecánico José Flors, a las 8,45 horas ha despegado para su: primer vuelo, el CASA C-207 *"Azor"*. Se trata de un bimotor de airosa línea, propulsado por dos Bristol Hercules 730 de 2.040 CV y capacidad para 30 pasajeros. *Despegamos rápidamente... Es muy suave de mandos.... Sube muy bien..* hemos oído a sus tripulantes, tras el vuelo inicial de quince minutos. Ninguna novedad, que es lo adecuado.

### Hace 50 años
### Nueva Unidad

**Madrid 22 septiembre 1955**

El Boletín Oficial del Ministerio del Aire, publica una Orden de fecha 6 del corriente, por la que se designa al coronel del Arma de Aviación (SV) Miguel Guerrero García, comandante del Ala de Caza nº 1; asimismo, pasan destinados a la referida Unidad, los Jefes y Oficiales con curso especial de adaptación al material C.5 que a continuación se relacionan: teniente coronel Gonzalo Hevia, comandantes Luis Azqueta y Carlos Grandal, tenientes César Villalonga, Carlos Herraiz, José Mª Ordovás, Rafael Pardo Albarellos, Hernando Maura, José Antonio Salazar y Agustín Cabello.

### Hace 40 años
### Desgracia

**Alicante 23 septiembre 1965**

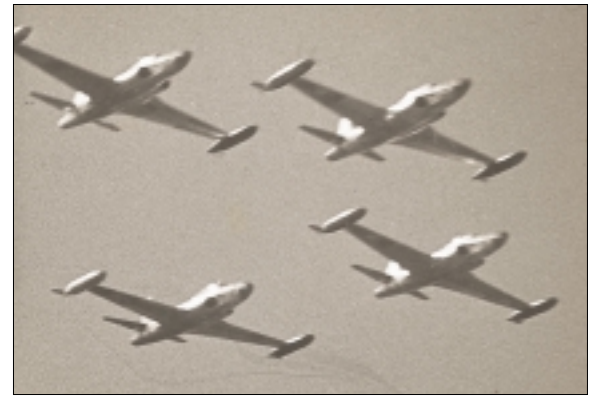
Cuando esta mañana el teniente coronel Chavarri, pilotando una AISA I-115 de la 931 Escuadrilla del Cuartel General de la R. A. de Levante, partiendo de Manises, realizaba uno de los periódicos vuelos de entrenamiento, ha tenido la desgracia de que su aparato se estrellara en unos pinares próximos al municipio de Sella, en la sierra Aitana, perdiendo la vida en el trance. La conmoción y tristeza han embargado a la cercana Base de Alerta y Control nº 5, de la que era su jefe.

Compañeros del aviador y el equipo de investigación, se hacen cábalas, acerca de la causa que ha producido tan grave accidente, conviniendo como hipótesis, que volando a baja altura en una zona montañosa, al desplazarse en vuelo directo desde un punto situado a 1.200 metros de altitud, hasta otro próximo de 1.588, muy probablemente, el teniente coronel so-

### Hace 50 años
### Festival y debut

**Salamanca 17 septiembre1955**

La enorme expectación que había suscitado el anunciado Festival Aéreo, se ha hecho patente, sino en el campo de El Calvario, –dado el elevado precio de las localidades, tan solo ha registrado media entrada– en sus alrededores, donde una verdadera multitud ha ocupado los lugares estratégicos. Finalizado el partido de fútbol de la competición juvenil, a las siete menos cuarto de la tarde, hacía su presentación –en realidad su debut público– la patrulla de la Escuela de Reactores al mando del comandante Lens. Los cuatro T-33 (en la foto) en vuelo alto al principio, fueron descendiendo hasta realizar varias *pasadas* con cambios de formación a bajísima altura que, por su potencia y novedad, sobrecogieron a un publico enardecido que; espontáneamente, a modo de saludo, agitó pañuelos blancos. Luego actuó la patrulla de la Escuela Básica de Matacán, cuyos cuatro T-6 mandados por el comandante Liniers, arrancaron aplausos; muy especialmente, al romper la formación trazando una imaginaria e impresionante palmera. El festival continuó con una demostración de Trino Torre Marín pilotando una AISA I-11B, y la tan esperada exhibición acrobática del príncipe Cantacuzeno, que por la pericia y el alto riesgo de los que hizo gala, entusiasmó a los espectadores.



breestimó las posibilidades de vuelo ascensional, a esa altitud, del aparato que pilotaba. Lamentándose que, de una forma tonta, hubiera caído un jefe que, en otro tiempo, había sobrevivido a los riesgos de la lucha en el aire.

Ruperto de Chavarri y Pintor (53) se había hecho piloto privado en el Aero Club de España en 1932. Licenciado en Derecho, al estallar la Guerra Civil, en cuanto pudo pasó a Aviación y formando parte del 4º Curso se hizo piloto militar en Italia. Alférez en diciembre de 1937, su buena disposición para el vuelo le llevó a la Escuela de Caza de Gallur, desde donde, en Noviembre de 1938, salió destinado a los Fiat del 3-G-3, de la 7ª Escuadra que mandó García Morato. A lo largo de su carrera ocupó diversos destinos, hasta el de jefe de la Base de utilización conjunta hispano-norteamericana de Aitana.

Vaya con estas líneas nuestra condolencia, muy en especial a su viuda, doña María Teresa Fernández-Matamoros Scott, hermana de Alvaro, coronel del Arma de Aviación.

## Hace 35 años
## Bienvenida

**Madrid septiembre 1960**

Obra del conocido ilustrador aeronáutico Juan Abellán, y dentro de la serie *La conquista del cielo*, que publica Editorial Doncel, acaba de aparecer *Aviación Española*. Dirigida en principio a la juventud, sin duda encontrará también el interés de los mayores. En sus 56 páginas, ilustradas a todo color, hace un recorrido avión por avión, incluyendo ilustración, tres vistas, un escueto comentario y características, de aquellos que protagonizaron grandes vuelos; continua, con los aviones de la República, los de la Guerra Civil y los que ya en el Ejército del Aire, han servido o sirven aún hoy. Dedica también unas páginas a los aviones privados y termina con un relato histórico en viñetas del heroico As de la caza, Joaquín García Morato.

## Hace 50 años
## Pañuelo

**San Javier 15 septiembre 1955**

Iniciado el curso en la Academia General del Aire, como novedad en el equipo y vestuario de alumnos, se ha implantado el pañuelo de cuello como complemento al traje de vuelo. A la 8ª promoción le ha correspondido color rojo, a la 9ª azul, a la 10ª verde, a la 11ª amarillo y los profesores blanco. Cada promoción conservará su color a lo largo de la Carrera, de modo que al terminar sus estudios, la nueva promoción que ingrese heredará por rotación el mismo color.

*Nota de El Vigía:* En la fotografía tomada en junio de 1963, podemos ver al malogrado capitán profesor Félix de las Heras Andrés, junto al alférez alumno de 4º (15ª Promoción) Marcial del Busto Iza, luciendo pañuelos blanco y amarillo respectivamente.

## Hace 45 años
## Curso básico

**Matacán 30 septiembre 1960**

Con la participación de dos tenientes de la IX y cincuenta y cinco de la XII Promociones de la Academia General del Aire, en la Escuela Básica de Pilotos, se está celebrando el 20º curso. Completadas las 17 horas de "contacto", "trafico" y "acrobacía", con una media de 40 tomas de tierra, estos días se están llevando a cabo las *"sueltas"*.

Posando para el reporter, vemos en la foto (de izq a dcha) de pie a los tenientes Juan Castaño, Juan Cánovas Zárate y Adolfo Montoya; agachados, reconocemos a los de igual empleo, José Luis Uruñuela, Adolfo Balbuena, Rafael Gárate y Luis Cueto Capellán.

## Hace 50 años
## Mas jets

**Getafe 14 septiembre 1955**

A primera hora de la tarde, procedentes de la base norteamericana de Chateauroux (Francia) y, con destino al Ejército del Aire, han llegado a esta, cinco nuevos reactores de caza F-86F *"Sabre"* los cuales, antes de su aterrizaje dieron un par de espectaculares *pasadas* en formación. Si bien los dos ejemplares llegados en junio, se han utilizado para la instrucción de los mecánicos especialistas, estos formarán parte del embrión de nuestras unidades de Caza.

## Hace 50 años
## Visitante

**Huesca 28 septiembre 1955**

De visita en España, la célebre aviadora norteamericana Jacqueline Cochram, esta mañana, acompañada por el ministro del Aire, teniente general González Gallarza, se desplazó a Monflorite, donde ha visitado la Escuela de Vuelo Sin Motor. Luego de recorrer sus instalaciones, ha presenciado una exhibición acrobática. a cargo del profesor Sebastián Almagro, que fue muy elogiada. Tras almorzar en el chalet del Aero Club de Huesca, los ilustres visitantes han regresado a Madrid.

## Hace 50 años
## Huésped

**Madrid 20 septiembre 1955**

Recientemente nombrado secretario del Aire de los Estados Unidos Mr. Donald A. Quarles, ha querido conocer in situ los planes que, relacionados con su departamento, son fruto de los Acuerdos con España. Tras entrevistarse ayer con el general González Gallarza en el nuevo Ministerio del Aire, ha sostenido una larga conversación con los representantes de la prensa nacional y extranjera; afirmando que, de momento son tres las bases aéreas conjuntas, un depósito de aprovisionamiento, un oleoducto y las instalaciones navales ya conocidas. Preguntado si nuestro Ejército del Aire recibirá aviones de bombardeo, respondió negativamente. Únicamente se entregarán cazas reactores.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

ambos aviadores aparecen mostrando los magníficos trofeos que les fueron ofrecidos.

### Hace 90 años
## Cese

**Madrid 1 octubre 1915**

Tras diecinueve años cruciales de dedicación a la Aeronáutica, iniciados cuando en 1896, con el empleo de comandante, fue nombrado Jefe del Parque y Compañía de Aerostación, ha cesado en la Dirección del Servicio, el coronel Don Pedro Vives Vich.

Según hemos podido saber, tan drástica medida, ha estado motivada por estar en desacuerdo con los criterios que habrán de imperar en la remodelación del Servicio de Aeronáutica.

*Nota de El Vigía:* En la fotografía vemos al venerable militar cuando, ya general de brigada, accedió a la Capitanía General de Cataluña.

### Hace 75 años
## Homenaje filatélico

**Madrid 10 octubre 1930:**

Con una tirada de 250.000 ejemplares, la Dirección General de Correos, ha puesto en circulación la serie *Pro Unión Iberoamericana*, de la que ocho valores, están dedicados a afamados aviadores. Junto a Dumont, Godoy, Fels, Cabral–Coutinho, Sidar y Lindbergh, aparecen Jiménez e Iglesias y su celebérrimo *Jesús del Gran Poder*. Aeroplano que, junto a la carabela *Santa María* y las efigies de los Reyes y Colón, ilustran otro valor.

### Hace 65 años
## Distinción

**Sevilla 23 octubre 1940**

En la base aérea de Tablada, en un acto solemne y sencillo a la vez, el coronel jefe del Estado Mayor del Aire, Eduardo González Gallarza, ha impuesto el *Águila de Oro* a S.A.R. el general D. Alfonso de Orleáns y Borbón. Luego de prender en su pecho esta valiosa condecoración, recientemente instituida para premiar a los pilotos militares con 30 años de antigüedad, pronunció unas palabras, de las que entresacamos las siguientes:

*Mi General: En nombre de S.E. el Ministro del Aire, felicito a V.E. en el trigésimo aniversario de su activa vida de aviador.*

*Esas Águilas de Oro que acabo de entregaros, mi General, son el homenaje que los Generales, Jefes y Oficiales del Ejército del Aire os rinden de todo corazón y son prueba de respeto y cariño al jefe que constantemente –tanto en guerra como en paz– supo por su elevado espíritu y amor a la profesión dar a todos un ejemplo admirable, cifrando su vida ejemplar de soldado en el mas estricto cumplimiento del deber, a través de una dilatada carrera como Caballero del Aire.*

El desfile de dos compañías de Aviación, y los profesores y alumnos de las Escuelas de Pilotos de Jeréz y El Copero han puesto el broche final a la ceremonia.

### Hace 75 años
## Agasajo

**Madrid 18 octubre 1930**

Del banquete que, presidido por el general Goded, se ha celebrado en el Aero Club, en homenaje a nuestros *recórdmans* mundiales, el capitán Cipriano Rodríguez y el teniente Carlos de Haya. Ofrecemos este documento gráfico en el que

### Hace 65 años
## Dependencia

**Madrid 2 octubre 1935**

Por Decreto de la fecha, la Dirección General Aeronáutica ha dejado de pertenecer a la Presidencia del Consejo de Ministros, pasando a depender del Ministerio de la Guerra. Hasta tanto no se apruebe por las Cortes una ley de Bases Orgánicas de la Aeronáutica Nacional, el funcionamiento de los servicios de la Dirección General de Aeronáutica se amoldará a las reglas siguientes:

A- En tanto las necesidades del servicio no aconsejen la unidad de dirección en el empleo de las distintas fuerzas aéreas, la Aviación de cooperación de la Armada quedará a las órdenes tácticas de las autoridades de Marina, aunque dependerá técnica y administrativamente de la Dirección General de Aeronáutica.

B- La Aviación de cooperación de Guerra dependerá tácticamente de los Cuerpos de Ejército, representados por las Inspecciones Generales y con las mismas limitaciones establecidas en el apartado anterior.

– Los servicios de Aviación Civil dependerán directamente del director general de Aeronáutica.

### Hace 50 años
## Excursión aérea

**Madrid 1 octubre 1955**

Celebrándose la tercera edición del *Día de la Provincia*, y correspondiéndole este año al partido judicial de Getafe la organización de los diferentes actos; estos, dada su añeja vinculación con la Aviación y contando con la colaboración del Ejército del Aire, se han iniciado con una excursión aérea. Disfrutando de buen

tiempo y una excelente visibilidad, en tres *Junkers 52* fabricados precisamente por CASA, los entusiasmados viajeros han sobrevolado Torrejón de Ardóz, Alcalá de Henares, el salto de Bolarque, el río Tajo, Aranjuez, Navalcarnero, El Escorial y Colmenar Viejo, antes de regresar a la base aérea de Getafe, cuyas instalaciones recorrieron. Sin duda, los invitados por la Diputación Provincial han disfrutado enormemente.

### Hace 50 años
## Cooperación
**Barcelona 8 octubre 1955**

El Caudillo, acompañado por los ministros de Marina y Aire, ha presenciado a bordo del crucero *"Canarias"* la fase final de las importantes maniobras aeronavales celebradas en aguas del Mediterráneo, entre Baleares y la costa del levante español.

El Ejército del Aire participa con una agrupación compuesta por veintinueve Heinkel He-111 de Sevilla, Zaragoza, y Albacete, al mando del coronel Alfonso Carrillo; un Grumman SA-16 de Pollensa y una escuadrilla de *"Sabres"* de la base de Manises que, tras evolucionar sobre la ciudad, se dirigió en formación hacia las islas Baleares para dar escolta a

las unidades de la Flota y participar mas tarde, efectuando misiones de exploración y defensa antisubmarina, en las citadas maniobras. En la fotografía, el coronel Alfonso Carrillo (derecha) y el teniente coronel Emilio Lecuona en la base aérea de Reus .

### Hace 80 años
## Film patriótico
**Madrid 29 octubre 1925**

En el teatro Cervantes se ha estrenado hoy la película *"Ruta gloriosa"*, un cántico a la Aviación Española que combate en Marruecos. Dirigida por Fernando Delgado, producida por Ediciones Portillo y con fotografía del experto Leopoldo Alonso, los exteriores han sido rodados en lugares próximos a Melilla –sobrevolando incluso zona rebelde– Ceuta, Tetuán y Cuatro Vientos. Su argumento gira en torno a la dramática aventura de unos oficiales prisioneros y salvados por un *hidro*.

Protagonizada por Manuel Soriano –quien ha debutado en el cine–, Javier de Rivera, José del Portillo, Pedro Elviro *"Pitouto"*, Caridad Santelmo, Consuelo Quijano y María Mayor, este film de gran sentido patriótico, gustará a cuantos se interesan por la aviación y la campaña que nuestro Ejército lleva a cabo en El Rif.

Aeromodelismo Madrid octubre 1940

### Hace 35 años
## Puntería
**Las Bardenas 29 octubre 1970**

Practicando en este Polígono el plan de entrenamiento, en la modalidad de ametrallamiento aire-tierra, una patrulla de C.8 (F-104G *Starfighter*) del 104 Escuadrón, el capitán Luis Ángel Seco ha batido el récord nacional de puntería, al meter el 99% de las balas en el blanco. El popular *"Cuto"*, uno de nuestros más completos y aguerridos cazadores, ha sido muy felicitado.

### Hace 50 años
## Curso
**Furstenfeldbruck 21 octubre 1955**

Dirigido por pilotos españoles, ha dado comienzo el curso que con una duración aproximada de ocho meses, incluye la transición, familiarización y acrobacia en reactor T-33. Asisten al mismo el comandante Abundio Cesteros, capitán Gerardo Escalante y los tenientes Tomás Ruiz-Vergara, Fernando Esteban, José Luis Olaya, Ramón Fernández Sequeiros, Alfredo Chamorro y Manuel Negrón.

### Hace 70 años
## Maniobras
**Octubre 1935**

El Grupo de Defensa contra Aeronaves nº 1 residente en el campamento de Carabanchel, ha dedicado las escuelas prácticas a estudios de enmascaramiento y de un elemento de red de acecho. Se tendió esta desde la carretera de la Coruña a la altura de Las Rozas, hasta Navalcarnero, en la de Extremadura.

### Hace 70 años
## Recompensas
**Madrid octubre 1935**

En premio a los méritos contraídos en la ocupación Ifni, les ha sido concedida la Cruz del Mérito Militar, con distintivo rojo, a los aviadores de la Escuadrilla del Sahara capitanes Felix Sampil, Antonio Pérez del Camino, Luis Calderón Gaztelu; teniente Angel Villalobos Gómes; subayudante Pedro Mansilla y sargento Mariano García Alonso.

### Hace 75 años
## Constancia
**Cuatro Vientos 9 octubre 1925**

El capitán Joaquín Pardo García ha efectuado desde las 8,15 horas hasta las 15,15 ¡602 aterrizajes!

### Hace 75 años
## Preso
**Madrid 23 octubre 1930**

Sabido es, que el pasado día once, agentes de la Policía trataron de detener en su domicilio al comandante Franco, quien alegando su condición de militar, se negó a ser conducido a la Dirección General de Seguridad; donde poco después, acompañado de un amigo, voluntariamente se personó. Entonces se dijo que, a consecuencia de una falta militar, pasaba a *Prisiones Militares* en calidad de detenido e incomunicado. Hoy, habiendo comparecido ante el juez, se le han notificado dos meses de arresto, por haber faltado al decreto del Gobierno Berenguer, que prohíbe a los militares inmiscuirse, mediante declaraciones o artículos, en la vida política del país

### Hace 75 años
## Recuerdo
**Segovia 22 octubre 1930**

Con asistencia de los jefes de las secciones de Artillería, Aeronáutica y Aviación, autoridades locales, Ayuntamiento y Diputación, se ha celebrado un homenaje póstumo al heroico capitán José Méndez Parada. Reunidos ante la casa donde nació el aviador, el alcalde ha descubierto una lápida alusiva, pronunciando a continuación un breve discurso, en el que ensalzó a quien, siendo un pionero del paracaidismo español y uno de sus mas entusiastas promotores, perdió la vida, por salvar la del soldado que, en aquel ingobernable avión, le acompañaba. Contestó Don Pedro Méndez, quien expresó su gratitud por el recuerdo que la ciudad dedica a su hermano.

### Hace 80 años
## Ingenio
**Melilla 16 Octubre 1925**

Cuando el capitán Francisco Vives Camino y el sargento Alcántara, realizaban ayer un servicio de guerra, una inoportuna avería en su aparato, les forzó a tomar tierra en Ali Bu Robba, allí donde acampa la columna ligera francesa del general Durand. Este, atendió efusivamente a los aviadores, quienes ante la falta de elementos para repararla, utilizando la rama de una encina y unos palmos de bramante, arreglaron provisionalmente los desperfectos, y elevándose de nuevo, han llegado sin novedad a Dar Drius.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años
## Ventarrón

**Cuatro Vientos 3 noviembre 1930**

Aproximadamente a la hora de abandonar su trabajo los obreros que prestan sus servicios en los distintos talleres del aeródromo, una violenta ráfaga de viento, ha arrancado parte de la cubierta de un hangar en construcción, cuyas chapas, una contrata civil, estaba precisamente ensamblando. El ventarrón lanzó algunas hasta un tejado distante unos 30 metros, mientras que otras caían a tierra. El trágico balance lo han constituido tres muertos y varios heridos que, luego de ser atendidos en el botiquín, pasaron al hospital Militar de Carabanchel.

### Hace 55 años
## Comisión

**Vigna di Valle 14 noviembre 1950**

Con el fin de tratar con sus compañeros de la Aviación Militar italiana, asuntos relacionados con el salvamento de aviones en el Mediterráneo Occidental, a bordo del Do–24 (51–8) bautizado *Virgen de la Luz*, ha llegado a esta una comisión del Ejército del Aire español. La preside el coronel Llorente, a quien vemos en la imagen a su llegada.

### Hace 80 años
## Trimotor gigante

**Madrid 4 noviembre 1925**

S.M el Rey, el Infante don Fernando y un numeroso grupo de invitados de la Unión Aérea Española (U.A.E.), han asistido en el aeródromo de Cuatro Vientos a la presentación del trimotor Junkers G–24, llegado de Suecia días atrás. Luego de verlo evolucionar majestuosamente, incluso con un solo motor, el Infante y diez personas más subieron a bordo del espléndido aparato para conocer in situ, las características de este moderno vehículo aéreo. Pilotado por el alférez de complemento José Ansaldo, realizó un vuelo sobre Madrid, acompañado de una escuadrilla, que evolucionó con la pericia y destreza que le es peculiar.

De regreso al aeródromo, el coronel jefe de Aviación Militar, marqués de González Castejón ofreció al Rey e invitados una copa de champaña, pronunciándose brindis en pro de la Aviación Española.

### Hace 60 años
## Escarapela

**Madrid 2 noviembre 1945**

El Estado Mayor del Aire, a través de su Instrucción general nº 1, establece las nuevas designaciones para los aviones e hidroaviones; al tiempo que, sustituye el disco negro —que en el fuselaje incluía el emblema de Falange— por la escarapela bicolor de nuestra bandera nacional. Asimismo, desaparece del fuselaje la cifra correspondiente al tipo de avión, pasando a ocupar la de la unidad de pertenencia.

### Hace 75 años
## Desgracia

**Cuatro Vientos 14 noviembre 1930**

Cuando esta mañana dos Havilland de la Escuela de Observadores volaban en formación, por causas que aún no se han llegado a determinar, entraron en colisión sufriendo graves averías. El piloto de uno de ellos, capitán Agustín Gobart Luque, una vez comprobado que su pasajero, el soldado Eulogio Martín González, había abierto su paracaídas, hizo uso del suyo, llegando a tierra felizmente, no así aquel, quien al no desabrocharse el atalaje de asiento cayó arrastrado por el avión.

Por su parte el alférez Buenaventura Pérez Porro, piloto del otro aparato, saltó en paracaídas *in extremis*, al ver que su acompañante, el mecánico civil David Sáez Grajera, presa quizás del pánico, no

## Hace 50 años
# Impaciencia

**Getafe 25 noviembre 1955**

Ante el asombro de propios y extraños, procedente de la Base Aérea de Málaga, tras 2 horas 15 minutos de vuelo, esta tarde tomó tierra el *Junkers* T.2B –146 del Grupo de Estado Mayor, pilotado por el brigada mecánico Carlos Liedo y el cabo radio Dionisio Sánchez de la Nieta. Según han declarado, al renunciar sus pilotos, dada la mala meteorología, a regresar el vuelo a Madrid, haciéndolo por ferrocarril, ante la posibilidad de que el avión, careciendo de hangar, pudiera sufrir, habida cuenta el aguacero que estaba inundando el aeródromo, decidieron traerlo a su propio nido.

pudo o no supo salir de la cabina, por lo que, al igual que su compañero, se estrelló con el avión. Ni que decir tiene, que el aeródromo se ha visto conmovido por tan dramático suceso.

## Hace 45 años
# Nuestras Unidades

**Alcalá de Henares 30 noviembre 1960**

Creada hace tres años la 99 Escuadrilla de Enlace, desde su asentamiento inicial en Getafe, se trasladó a este aeródromo; donde hoy, al mando del capitán Antonio Ortiz Cordero, cuenta con avionetas L.12 (Cessna O1E) y algún helicóptero Z.1 (Sikorsky UH–19) y Z.6 (Hiller H–23). Habida cuenta de la idoneidad de su material, apto para la utilización de terrenos cortos y no preparados, su participación en cuantos ejercicios y maniobras lleva a cabo el Ejército de Tierra, le hacen desplegar una intensa actividad. En la fotografía, una patrulla de L.12, vira a la vertical.

## Hace 70 años
# En familia

**Sevilla 14 noviembre 1935**

Lo habitual ha sido ver a Carlos de Haya, si no embutido en el mono de vuelo, luciendo el uniforme de aviador, con sus distintivos de capitán Jefe de Escuadrilla. Hoy sin embargo, el *reporter* sorprendió al competentísimo aviador, vistiendo de paisano, en compañía de su familia.

Sobre la flamante Miles *Falcon* del Aero Club de Andalucía, que Fernando Flores trajo recientemente de Inglaterra, lo vemos junto a su esposa, Josefina Galvez, y sus hijos Carlitos y *Mirentxu*.

*Nota de El Vigía:* Carlitos, *Flecha del Aire* a los seis años, sus fervientes deseos de ser aviador se vieron truncados por un defecto visual. *Mirentxu* sin embargo, siempre deseosa de conocer por si misma aquello que tanto le atrajera a su padre, se hizo piloto en 1972 con *Pepe* Garfia en el Aero Club de Málaga.

Siete meses después de tomarse la presente fotografía, la familia crecería con la llegada de Héctor y Aquiles. Enseguida estallaría la guerra, y presa Josefina, como rehén de su marido y separada de sus hijos recién nacidos, Aquiles murió. Héctor con el tiempo ingresaría en la Academia General del Aire. Teniente en 1959 con la *Promoción del Rey*, voló los *"Sabre"* del Ala de Caza nº 4, donde sufrió un grave accidente con uno de ellos. Piloto de líneas después, en Iberia alcanzaría la cúspide, hasta su jubilación por edad. Sus hijos, Héctor y Christian pertenecientes a la XLI y XLII Promociones A.G.A, lamentablemente perderían la vida en sendos accidentes de vuelo, acaecidos el 29.9.1987 en la propia Academia, y el 13.3.1995 en las proximidades de la B.A de Manises.

## Hace 90 años
# Hidroplanos

**Cádiz 5 noviembre 1915**

En dieciséis grandes cajas, han sido enviados por ferrocarril a Cartagena, los seis magníficos hidroplanos que, adquiridos en los Estados Unidos para la nueva estación de Los Alcázares (Mar Menor), llegaron anteayer a nuestro puerto. Se trata de aparatos del modelo JN–2s fabricados por la Curtiss Aeroplane Company; los cuales, impulsados por un motor de 90 CV, alcanzan poco más que 100 kilómetros por hora.

## Hace 80 años
# Camaradería

**Melilla 1 noviembre 1925**

Presidido por el general Sanjurjo, a quien acompañaron en su mesa al Infante Don Alfonso de Orleáns, el coronel Sánchez Ocaña, los tenientes coroneles Bayo y Kindelán y los comandantes Ugarte y Gallarza. Con la asistencia de numerosísimos oficiales, se inauguró ayer el nuevo comedor de la base de Mar Chica, con un banquete en honor de la Escuadrilla que manda el Infante, y las de la Aeronáutica Naval que regresan a la Península.

Ofreció el homenaje Kindelán, quien elogió a la Aviación Naval felicitándose de la confraternidad que existe con la de Tierra. Señalando el hecho de que, muchas veces se han visto hidros internarse en tierra y otros aeroplanos volar sobre el mar. Todos con el deseo de cooperar con la mayor eficacia al éxito del Ejército. Terminó, saludándoles en nombre de todos los aviadores y les obsequió con preciosos alfileres de corbata con el emblema de Aviación; también entregó uno al general Sanjurjo, por considerarlo como un aviador más. Una gran ovación, impidió en principio al general, dirigir unas palabras. Alabó a los aviadores que parten, diciéndoles que no les decía "adiós", sino hasta luego, para dar la puntilla al toro que ya ha caído. Añadió, que el alfiler recibido, por tenerlo en tan gran estima, siempre lo llevaría puesto. Dijo que el compañerismo entre el Ejército y los aviadores de mar y de tierra era tan grande, que nada podría entibiarlo. Al terminar la reunión, se enviaron telegramas al presidente del Directorio, al director de Aviación Militar y al jefe de la Aeronáutica Naval.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años
## Angustia

**Cabo Juby 15 diciembre 1930**

La preocupación e inquietud que había cundido en los círculos militares, ante la falta de noticias del Breguet nº 379, hoy se ha tornado en alegría, al conocerse que los capitanes Martín Elviro, Juan Quintana y el mecánico Manuel Ramos, han sido hallados sanos y salvos. Como se sabe, cuando el pasado día 10 volaban a Río de Oro, no alcanzaron su destino, dándoseles por desaparecidos. La intensa búsqueda, en la que han participado aparatos de gran autonomía, como el Junkers trimotor, pilotado por el capitán Gallego, y el Jesús del Gran Poder, con el capitán Jiménez y el sargento mecánico Calvo, había resultado infructuosa.

Felicitación Pascuas 1940 Zona Aérea de Baleares

### Hace 80 años
## Merecido

**Madrid 10 diciembre 1925**

Por R.O. de hoy, se concede el título de observador honorario de Aviación, al teniente general D. José Sanjurjo Sacanell, con derecho al uso permanente del emblema de Aeronáutica, con el distintivo de su especialidad.

En la fotografía podemos ver al ilustre militar, protegido de un capote, instalándose a bordo de un hidro, en uno de los numerosos vuelos que en el transcurso de la campaña ha llevado a cabo.

### Hace 70 años
## De utilidad

**Madrid diciembre 1935**

Entre las obras que relacionadas con la Aeronáutica nos dejó el año que termina, es obligado referirse al Plan de instrucción de las unidades, que en formato de bolsillo publicó la Jefatura del Arma de Aviación.

Auténtico vademécum, a lo largo de sus 267 páginas describe en tres partes más un apéndice los distintos cometidos por parte de la tropa y personal navegante.

### Hace 50 años
## Bendito paracaídas

**Valencia 2 diciembre1955**

Enterados de que, en las cercanías de Montserrat, se había estrellado un avión, con la feliz circunstancia de que los ocho aviadores que viajaban el, han salvado su vida arrojándose en paracaídas, acudimos a la citada localidad, a 20 km a SW de esta capital. Su piloto el capitán José García Matres nos indicó que con "un tiempo de perros", a bordo del Junkers 52 (T.2B–234) habían partido de Jerez de la Frontera con destino Palma de Mallorca. Se trataba de un vuelo de instrucción IFR, ya que el trimotor pertenece a la Escuela de Polimotores; rebasado Albacete a una altitud de 4.500 m, alarmado comprobó que, debido a una avería, *estaban perdiendo combustible a mares.* Consciente de que no alcanzaba la prevista escala en Manises, y habida cuenta de la imposibilidad de aterrizar, dado lo accidentado del terreno; en tanto planeaba con los motores parados, dio orden de saltar. Primero los pasajeros capitanes Pasquín, Herrero y el cabo 1º sanitario Linares; luego los sargentos Grávalos y Aos Socunza, mecánico y radio respectivamente; a continuación, su segundo y el piloto en prácticas, capitanes Vinader y Mesita, y por ultimo él. Reunidos todos, su satisfacción era palpable, tras los difíciles momentos pasados.

*Nota de El Vigía:* Felizmente vivo, gracias a su buen hacer y al uso del paracaídas, José García Matres alcanzó el generalato, y en la fotografía le podemos ver, cambiando impresiones con S.M. el Rey en el curso del Ejercicio Otoño–83, celebrado en Las Bardenas.

### Hace 50 años
## Salvamento

**Santa Cruz de Tenerife**
**12 diciembre 1955**

Requerido con urgencia, dada la gravedad del enfermo, un Sikorsky S–55 de la 56 Escua-

## Hace 60 años
# Estandarte

**San Javier 19 diciembre 1945**

Presidida por el ministro del Aire, general González Gallarza, se ha celebrado el acto de entrega a la Academia General del Aire, del Estandarte Nacional ofrecido por el Ejército del Aire y adquirido por suscripción entre todos sus generales, jefes y oficiales. Ni siquiera lo desapacible del día, que obligó a oficiar la ceremonia en el interior de un hangar, restó solemnidad a la misma. Bendecida la enseña por el capellán castrense Don Ángel Sánchez Albaladejo, Doña María Luisa Sastre de Munáiz, en función de madrina, tras dirigir unas palabras, hizo entrega a su esposo, el coronel director, quien a su vez lo puso en manos del abanderado, el capitán Gregorio Manglano Montero. A continuación, a los sones de las marchas que la música interpretó, prestaron juramento de fidelidad a la Bandera los Caballeros Cadetes de la 1ª Promoción y los miembros de los Cuerpos del Ejército del Aire que realizan el curso de Formación Militar.

drilla de Salvamento, destacado en Los Rodeos, se ha desplazado a la isla de El Hierro para recogerlo. Atendido en el hospital de esta ciudad tres horas y media después del aviso, se da por seguro, que gracias al medio aéreo ha salvado su vida. Pilotaban el helicóptero, protagonista de esta primera evacuación, los tenientes Dionisio Zamarripa y Antonio Martínez Munáiz.

## Hace 50 años
# Demostración

**Cuatro Vientos 7diciembre1955**

Ante el ministro y numerosos jefes del Ejército del Aire, en la zona del RACE ha tenido lugar una exhibición de los prototipos P.1 y P.2C del monoplano de enlace Do–25. Dotados respectivamente, con motores Tigre (150 cv) y Continental (225 cv), se deben a un proyecto de las Oficinas Técnicas Dornier, habiendo corrido su construcción por cuenta de CASA. Dada la sensible diferencia de potencia, lógicamente ha llamado la atención este último que, magníficamente pilotado por Schäffer, nos ha dejado boquiabiertos a cuantos hemos tenido la suerte de presenciarla. Despegando en 80 m, trepando con un ángulo de unos 60º, y librando un obstáculo de 15 m, evolucionó a 55 km/h, para tomar tierra en tan solo 40 m. No es de extrañar que, tentado el general González Gallarza, quisiera probar por si mismo tan excelente aparato, acompañando en un vuelo al virtuoso piloto alemán.

## Hace 35 años
# Clásico y fiel

**San Javier 20 diciembre 1970**

Aprovechando el periodo vacacional y con la discreción que le caracterizaba, "Emilio", el popular *pointer* de la AGA, quien diera su nombre a la revista académica de 1959, ha muerto. Tan clásico como la palmera, muchas promociones con las que convivió, le recordarán tumbado al sol en alguna esquina de la Plaza de Armas; acompañando a los alumnos hasta la torre, o... al frente del Escuadrón, cuando este salía de marcha. *Su tranquilidad, su filosofía*, —escribía el teniente coronel Manuel García Cerezo en su lograda elegía— *eran el contrapunto a nuestro enloquecedor sistema de vida.*

Achacoso ya —nadie sabía cuantos "tacos" tenía encima— sus últimos inviernos los pasó tirado, al calor de la lumbre del Bar de Alumnos; soñando quizás cómo, al igual que el carnero de los paracas, acompañando *a sus cadetes*, participaba en Madrid en un Desfile Militar.

*Nota de El Vigía:* La inspiradísima ilustración de K–B–ZA, publicada en blanco y negro en la citada revista, aludiendo al abundante y variadísimo vestuario de los cadetes, titulaba: Solamente el pobre Emilio, llevó siempre el mismo.

## Hace 90 años
# Nuevo aeródromo

**Madrid 7 diciembre 1915**

El Diario Oficial inserta una Real Orden, mandando librar la cantidad presupuesta para construir un aeródromo en Albacete, en la magnífica llanada, situada en las inmediaciones de la aldea de La Pulga, a 3 Km y medio de la capital. Se construirán seis cobertizos para albergar doce aparatos de aviación y otras edificaciones. El personal que ha de tener asignado, no bajará de cuarenta hombres.

## Hace 80 años
# La Patrona

**Tablada 10 diciembre 1925**

Con motivo de la festividad de Nuestra Señora de Loreto, se han celebrado distintos actos a los que han asistido las autoridades sevillanas, presididas por el Gobernador Militar, así como el personal de la base y sus familias. Comenzaron con la inauguración de la capilla —hermosísimo edificio del más puro estilo andaluz— con una misa oficiada por el prior del convento de Loreto, durante la cual, la música del Regimiento de Granada interpretó escogidas piezas. Tras la comida extraordinaria con que se ha obsequiado a la tropa, ha tenido lugar la anunciada becerrada, en la que, el oficial aviador José Ximénez de Sandoval, haciendo gala de mucho estilo y arrojo, ha sido premiados con sonados aplausos.

## Hace 80 años
# Agasajos

**Valladolid 7diciembre 1925**

Aún resonaban los aplausos con que se rubricó el homenaje que el Ayuntamiento pleno rindió al laureado sargento José María Gómez del Barco, cuando hoy, centenares de paisanos reunidos en la sociedad Moto Club de Castilla, han expresado su afecto y admiración hacia el joven y valiente aviador. En el banquete que le ha sido ofrecido, se han escuchado patrióticos brindis.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

Aérea enero 1926

### Hace 80 años
## Despedida

**Madrid 11 febrero 1926**

Con motivo de su ascenso a general de división, y cesar en su cargo de Jefe de la Sección de Aeronáutica, el general D. Jorge Soriano Escudero a través de la presente Orden, se ha despedido de los aviadores.

*Durante ocho años he estado a vuestro lado y he contado siempre con vuestra ayuda y vuestro entusiasmo para procurar que la Aeronáutica militar española adquiera el desarrollo y la importancia que necesita para cumplir debidamente su misión en la defensa de la Patria.*

*Si algo puede mitigar el dolor de separarme de vosotros y dejar un cargo en el que tantas satisfacciones me habéis procurado, es el poder hacerlo esperando a este momento en que, terminado tan feliz y brillantemente el viaje a Buenos Aires de nuestro avión Plus Ultra, el mundo entero hace justicia a vuestro valor, vuestra abnegación y vuestra pericia y eleva a tan gran altura el nombre y crédito de la Aeronáutica militar española.*

*Al deciros adiós, seguro de que continuaréis como hasta aquí, forjando un glorioso nombre para esa Aeronáutica a la que hicisteis ofrenda de vuestras vidas, os abraza a todos con verdadero afecto y gratitud vuestro general Soriano.*

### Hace 80 años
## Plus Ultra

**Palos de Moguer 22 enero 1926**

Tras oír misa y comulgar ante el altar de Nuestra Señora de los Milagros, en medio del repicar de campanas, el ulular de las sirenas de los barcos y las frenéticas ovaciones del publico, Ramón Franco y sus compañeros, a bordo de una modesta lancha, se dirigen al *Plus Ultra*. Minutos después emprenderían el vuelo rumbo a Las Palmas de Gran Canaria, primera etapa del ambicioso *Raid* a Buenos Aires.

### Hace 75 años
## Aventura

**Sevilla 3 enero 1931**

A bordo del trimotor Junkers que pilotaba en capitán Gallego, procedente de Canarias ¡al fin! llegaron a Tablada los capitanes Quintana y Elviro, quienes han vivido una sucesión de aventuras. Como ya saben nuestros lectores, cuando el pasado 10 de diciembre, a bordo de un R-III junto al mecánico Ramos, volaban de Cabo Juby a Río de Oro, al no llegar a su destino, e ignorarse su pa-

### Hace 50 años
## I.R.A.N

**Getafe 9 febrero 1956**

El pasado agosto, Construcciones Aeronáuticas S.A. CASA y la USAF firmaban un contrato para la revisión IRAN de los F-86 que la Fuerza Aérea estadounidense estaba entregando al Ejército del Aire español; iniciada en octubre con el concurso de nueve especialistas norteamericanos, capitaneados por Mr Hansen, hoy con el capitán Linden Kelly a los mandos, ha volado el primer avión. Al ritmo actual, se espera que dentro del presente año se entreguen los cuarenta aviones iniciales.

En la fotografía, el citado piloto, acompañado del veterano probador de CASA Ernesto Nienhuisen.

radero, se les dio por perdidos. Según nos han contado: *la obstrucción de la tubería de aceite, produjo una importante avería que nos obligó a aterrizar en las cercanías de una playa. Enseguida, montando un camello, apareció un moro armado y cuando recelosos nos temimos un secuestro, afectuoso tomó los equipajes pidiéndonos que le siguiéramos. Después de andar dos horas y media hacia el interior, llegamos a la cábila y jaima de su familia, donde comimos y descansamos. Al día siguiente, de madrugada, marchamos al avión, del que retiramos los paracaídas, y algunos instrumentos. Los tripulantes del velero "Guayarmina" que habían visto el aterrizaje, muy suspicaces acudieron a buscarnos y no sin esfuerzo, dado lo alborotado del mar, pudimos embarcar, y tras cuatro noches y cinco días, rendir viaje a Las Palmas.* Lógicamente, están muy reconocidos a los tripulantes que, renunciando a la pesca, que es su medio de vida, los recogieron y trasladaron.

Pero no acabaron aquí los contratiempos, ya que el Junkers que los recogió, el pasado día 22 en Las Palmas, al salir de Cabo Juby hubo de aterrizar por emergencia en Anglu cerca de Tiznit (zona francesa) localidad esta, donde han pasado las Navidades hasta que se ha reparado el avión.

## Hace 50 años
## Película

**Madrid 9 enero 1956**

En el cine Gran Vía, con el absoluto beneplácito de los espectadores, se ha estrenado la película *Recluta con niño*. Dirigida por Pedro L.Ramírez, con José Luis Ozores, Encarnita Fuentes, Manolo Morán, Julia Caba Alba y el niño Miguelito Gil. Trata de las andanzas de un muchacho de pueblo, huérfano con un hermanito al que no puede abandonar, incluso al incorporarse para prestar el servicio militar en el Ejército del Aire. Amable, ligera y divertida, el espectador ríe de la mejor gana con las escenas cómicas, emocionándose con las sentimentales. Excelentes las interpretaciones de Ozores en el papel de recluta y Morán en el de sargento; Miguelito por su parte, ha sido un afortunado hallazgo. Rodada en la base aérea de Getafe, en tierra pueden verse *Junkers*, DC-3, Heinkel 111, HM, Bücker, I-11B, T-6 y buenas escenas de una Stinson *Voyager* protagonizando –por exigencia del guión– el más puro *"cebolleo"*.

*Nota de El Vigía:* Para el lector curioso, diremos que los interpretes reales de los vuelos fueron: el capitán Isidoro Martínez y el teniente José Enrique *"Pepín"* Juste Marzo.

## Hace 50 años
## Agradecimiento

**Madrid 10 febrero 1956**

El Ministerio del Aire, ante la imposibilidad de manifestar individualmente su gratitud por el esfuerzo y abnegación acreditada a los millares de personas –civiles y militares– que han intervenido en la búsqueda y recogida de las víctimas del avión estafeta militar Valladolid-Zaragoza, siniestrado el pasado día 1, recurre a la Prensa para que, por su mediación, llegue a todos el agradecimiento del Ejército del Aire y de la Nación a que se han hecho acreedores. por su ejemplar conducta, prestando su entusiástico apoyo y esfuerzo en condiciones de extremada dificultad e incle-

## Hace 65 años
## Agresión

**Tetuán 5 febrero 1941**

Cuando el Junkers Ju-52 (22-48) de la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del E.M, que procedente de Ifni se dirigía a Tetuán; a unos 30 Km de la costa, a la altura de Casablanca, sorprendentemente ha sido interceptado por cazas franceses que, sin mediar aviso, han disparado una ráfaga sobre él. Como consecuencia del ataque, resultaba mortalmente herido el cabo mecánico Pablo Acha Fenes, quien fallecía en brazos del comandante Enrique Cárdenas quien, como 2º acompañaba al comandante Isidoro López de Haro.

La conmoción en esta ciudad, ha sido enorme y cerrado el comercio en señal de duelo, el vecindario se ha echado a la calle, en protesta por tan cobarde agresión.

*Nota de El Vigía:* En recuerdo y homenaje al infortunado y competente mecánico, quien durante la guerra había servido en la Escuadra de Caza Morato, aquel *Junkers* recibió su nombre.

## Hace 75 años
## Retorno

**Lisboa 2 enero 1931**

En el rápido procedente de Madrid, han llegado a esta varios oficiales de la Aviación Española, entre los que hemos podido saludar a los capitanes Lacalle, Ruiz Casaux y teniente Vela de Almazán, quienes vienen a hacerse cargo de los aparatos en los que, tras el fracasado intento de levantamiento del 15 de diciembre pasado, se fugaron de Cuatro Vientos el comandante Franco y sus compañeros. Recibidos en la estación por el Agregado militar de la Embajada, mañana harán su presentación en la Dirección de Aeronáutica.

Independientemente del avión de Franco que, por sufrir algunas averías, será remitido por ferrocarril, los demás partirán de inmediato.

## Hace 75 años
## Ánimos encendidos

**Madrid 12 enero 1931**

Si ya el pasado día 9, el comandante Ramón Franco fue dado de baja del círculo aristocrático La Gran Peña, del cual era socio honorario; hoy, en medio de una borrascosa reunión celebrada en el Aero Club, ante la propuesta de expulsión de la sociedad de los comandantes Franco, Hidalgo de Cisneros y Pastor, y capitán Rexach, participantes en la sublevación de Cuatro Vientos, se efectuó una votación, acordándose por 163 votos contra 71, llevarla a cabo. Al conocerse el resultado, se han excitado los ánimos, provocándose violentas discusiones.

## Hace 50 años
## Adelantados

**Neubiberg (Alemania) 9 enero 1956**

Los diecinueve pilotos y veintiséis especialistas del Ejército del Aire español, que al mando del comandante Alfonso García Rodriguez-Carracido llegaron a esta base, han comenzado el curso de familiarización con el Fairchild C-119, conocido popularmente como *Packet (Paquebote)* nombre de su versión inicial. Como ya es sabido, el tan peculiar bimotor de doble fuselaje, cuya eficacia demostró con creces en la guerra de Corea, sustituirá a los veteranos *Junkers*, que aún soportan en España el peso del transporte aéreo.

mencia, a la humanitaria labor del salvamento infructuoso de nuestros infortunados aviadores.

*Nota de El Vigía:* El accidente, protagonizado por el *Junkers* T.2B-215 del Ala nº 35, tuvo lugar en Peñalva de la Sierra (Guadalajara) y en el perdieron la vida los capitanes Escat y Amat, el brigada de complemento (SV) Pérez Castro, el sargento radio Navarro, el cabo 2º Cerezo, el ayudante radio San Juan y el soldado 1º Martín. Lo inaccesible del terreno y las pésimas condiciones meteorológicas, demoraron durante seis días su localización.

## Hace 40 años
## Uniformidad

**Madrid 11 enero 1966**

A fin de satisfacer las peticiones de las unidades de cooperación aeronaval, y en general de todas las tripulaciones que deben de volar sobre el mar, al objeto de facilitar su localización en caso de caída en el; por O.M. de fecha de hoy, se dispone la implantación de un nuevo traje de vuelo más resistente y de color naranja.

*Nota de El Vigía:* Los capitanes José Rodríguez Martín-Arroyo (derecha) y Andrés de la Fuente Blanco, aún con los zahones encima, nos muestran en 1978 el traje de vuelo o "mono" a que se hace referencia.

## Hace 65 años
## Fin

**1 febrero 1941**

El Jefe del Estado Mayor del Aire ha dispuesto que, dada la escasez de material del 16 Regimiento asentado en Valladolid-Villanubla y la dificultad de adquirir repuesto de un tipo de avión de escaso interés que militar, se disuelva la referida Unidad, que deja de formar parte de la 5ª Región.

Sus aviones Savoia 81, se destinan a la Academia de Aviación, para lo que se ha dado orden al Jefe de la 5ª Región Aérea, a fin de que, por pilotos de la Unidad, sean trasladados al aeródromo de León para su entrega a la citada Academia.

## Hace 65 años
## Ciclón

**Valladolid 16 febrero 1941**

El violento ciclón que ha azotado la mitad norte de la Península y que provocó un voraz incendio en Santander, también se dejó sentir en nuestros aeródromos. En Valladolid Villanubla se derrumbó un hangar, destruyendo la casi totalidad de los Savoia SM-81 que habían constituido el 16 Regimiento. Asimismo, en Matacán averió diversos aviones de la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad, alguno de los cuales, aún anclado con bidones, llegó a elevarse del suelo.

## Hace 45 años
## Desaparecidos

**Palma de Mallorca 22 enero 1961**

A las 18,30 horas, del pasado día 17, ya anochecido, un Heinkel He-111 procedente de Albacete, a 19 minutos de su arribo a la base aérea de Son San Juan, solicitaba y le era autorizado, el descenso. A partir de dicha comunicación, el silencio más absoluto. El operativo de búsqueda, con medios aéreos y navales, puesto en marcha tan pronto clareó el día siguiente y febrilmente activo hasta hoy, ha resultado infructuoso. Pronto se hizo publico, que el avión, perteneciente a la Escuadrilla del Cuartel General de la Zona Aérea de Baleares, lo pilotaba el jefe de EM de dicha demarcación territorial, teniente coronel Ignacio Ansaldo Vejarano, junto al capitán 2º piloto Julio Pinós, el brigada mecánico Albino Carnicero y el sargento radio Pedro Collado.

Hoy al abandonar la búsqueda, al tiempo que el *pater* de la base rezaba un responso, desde un Dornier 24 de Pollensa, se ha arrojado frente a la bahía de Palma, una corona de flores.

## Hace 30 años
## Cisternas

**Zaragoza 31 enero 1976**

Como ya es sabido, el pasado día 15, pilotado por el teniente coronel José García Matres, llegó el TK.10-05 o primer *Hércules* cisterna; trece días después, el comandante Carlos Idígoras traía el TK.10-06 y hoy el comandante José María Paternina ha llegado con el TK.10-07. Se trata de *Hércules* con capacidad de reabastecimiento en vuelo; para ello debajo de cada plano van provistos de los *Pod* de repostaje que albergan una manguera de 30 m acabada en la cesta de 1 m de diámetro.

*Nota de El Vigía:* Habiendo sido el capitán Rafael Clemente Esquerdo, piloto del 301 Escuadrón –luego Ala 31– el feliz creador del elefante rosa que popularizó a su Unidad, también fue él quien, al agruparse los cisternas en el 312 Escuadrón, transformando la trompa del elefante en manguera, lo convirtió en gasolinero, añadiendo un toque regional, al cubrir su cabeza con el tan baturro cachirulo.

## Hace 35 años
## Galardón

**Madrid enero 1971**

Por segundo año consecutivo el 104 Escuadrón y sus C.8 *Starfighter*, han sido distinguidos como la Unidad y avión más seguros. En el *Boletín de Seguridad en Vuelo* (E.M. del Mando de la Defensa Aérea) junto a su felicitación, leemos: *Mucho nos complace hacerlo, máxime teniendo en cuenta la no muy buena fama de este avión en otros países. Pero como nosotros no creemos en la "suerte loca", estamos seguros de que hay sobrados motivos para que este avión se haya revelado en nuestra Defensa Aérea como un avión seguro.*

## Hace 50 años
## Salvamento

**Madrid 16 enero 1956**

En cumplimiento de lo que determina el articulo 11 del Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se creó el SAR, se ha dispuesto lo siguiente: Se organiza la Jefatura del Servicio de Búsqueda y Salvamento, que estará constituida por el jefe del Servicio, el segundo jefe, la Sección de Operaciones e Información, la Sección de Material y la Secretaría.

Se crean los Centros Coordinadores de Salvamento de Madrid, Baleares con cabecera en Palma de Mallorca, Sevilla y Canarias con cabecera en Las Palmas, los cuales organizarán y dirigirán las operaciones de búsqueda y salvamento, dentro de los límites de sus respectivas regiones de información de vuelo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 50 años
## Refuerzo

**Las Palmas 30 marzo 1956**

Ante los incidentes que han tenido lugar en Ifni, y las peticiones de la Presidencia del Gobierno, urgiendo el envío de una escuadrilla al África Occidental española, al mando del comandante Diego Vigueras Murube, ha llegado a Gando un escuadrón de Heinkel He-111 (B.2H). Según hemos podido saber, dichos bimotores de bombardeo ligero, serán destacados periódicamente a Ifni, a Villa Bens y a El Aaiún, con ánimo disuasorio.

### Hace 80 años
## Camaradería

**Melilla 27 marzo 1926**

Tras recibir no pocos agasajos de sus colegas franceses, procedente del aeródromo de Tazza y acompañada de dos *Breguet* ocupados por aviadores galos, ha llegado a Tauima, la escuadrilla *Bristol* que al mando del comandante Fernández Mulero, partió días atrás de Cuatro Vientos. Esta noche, para devolver sus atenciones, según dicen, *echarán la casa por la ventana*, en la cena con que les obsequiarán en la cercana base de Mar Chica.

### Hace 80 años
## Prácticas

**Los Alcázares 6 marzo 1926**

A la una del mediodía, justamente a las tres horas de su salida de Cuatro Vientos, han llegado a ésta once aparatos de la Escuadrilla de Instrucción de la Escuela de Observadores, al mando de su jefe, el comandante Luis Gonzalo Vitoria, a quien acompaña el capitán Felipe Díaz Sandino. Dicho vuelo se inscribe dentro de las prácticas de los alumnos del último curso, que en este aeródromo complementarán con tiro de ametralladora y bombardeo aéreo. Mediada la tarde, tomaban tierra tres aeroplanos más, retrasados al verse obligados a hacer escala en Albacete, para proveerse de combustible .

### Hace 65 años
## Fervor monárquico

**Son San Juan 3 marzo 1941**

Con el fin de asistir a las exequias de S.M. el Rey D. Alfonso XIII, a bordo de un Savoia SM79 han partido "secretamente" con destino a Roma, el coronel Luis Manzaneque Feltrer, jefe de la Zona Aérea de Baleares, y su intimo amigo, furibundo monárquico también, el teniente coronel Francisco de Asís Ansaldo Vejarano.

*Nota de El Vigía:* El hecho de no contar con la preceptiva autorización militar del capitán general de Baleares –que sin duda no hubiera sido concedida– además del apercibimiento, causó a ambos aviadores algún quebradero

### Hace 60 años
## Boda

**Madrid 4 marzo 1946**

En la Real y Pontificia Iglesia del Buen Suceso, se ha celebrado el enlace matrimonial de María del Pilar Vara de Rey e Izarduy, con el teniente de Aviación Javier Guibert Amor. Tanto a la guapísima novia, sobrina del laureado teniente coronel Carlos Martínez Vara de Rey; como al novio, uno de los más completos pilotos españoles, que no ha mucho, sobre las heladas estepas rusas tuvo la oportunidad de demostrarlo, queremos desearles toda clase de felicidades.

### Hace 65 años
## Homenaje

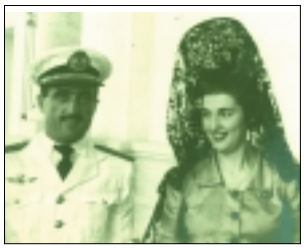
**Murcia 23 marzo 1941**

Bajo la presidencia del Director General de Instrucción, general Gonzalo Vitoria, en el hermoso marco del Parque Ruiz Hidalgo, ha tenido lugar el homenaje de la ciudad a sus Escuelas de Pilotos. Comenzó con la bendición del Estandarte Nacional correspondiente al Grupo de Escuelas de Levante, del que fue madrina doña Concepción Olivares de Pardo, así como los guiones de las escuelas de San Javier, Alcantarilla y El Palmar, amadrinados por las señoritas Ordóñez, Chinchilla y López Sánchez–Solís. Tras la celebración de la Santa Misa, en un artístico altar, se celebró al acto de juramento a la Bandera de los nuevos oficiales de Intervención, Intendencia y Sanidad del Ejército del Aire, al que siguió un brillantísimo desfile, en el que además de las fuerzas de la guarnición, participó el Grupo de Escuelas de Levante y la Escuela Premilitar Aérea.

## Hace 40 años
# Uniformidad

**Madrid 17 marzo 1966**

Después de más de veinte años de uso y refrendada en el Reglamento de Uniformidad de 1946, ha desaparecido la guerrera abierta y corbata negra del uniforme de verano. Sustituyéndola, por O.M. 561/66 de 17 de marzo se establece la guerrera de cuello cerrado vuelto abrochado con corchete, dotada de cinco botones metálicos, sin cinturón, pero con trabillas en los costados para el uso de la gala.



*Nota de El Vigía:* Vistiendo la guerrera desde hoy en desuso, vemos en esta vieja foto, al comandante Ramón Gutiérrez Martínez, el popular y querido *"Guti"*, junto a su mujer Consuelo González Henares, hermana de la esposa del recordado *Perico Santa Cruz*.

## Hace 35 años
# Cinéfilos

**Jerez de la Frontera 24 marzo 1971**

Con motivo del estreno de la superproducción *Aeropuerto*, en la sala *Luz Lealas*, la empresa *Sirius*, propietaria también de los cines *Jerezano y Delicias*, ha rendido un homenaje al público de esta ciudad, personificado en el teniente general del Ejército del Aire (R) don Luis Pardo Prieto y su distinguida esposa doña María Luisa Domecq.

Don Gabriel Navarro Rincón, como presidente de la sociedad, antes de hacerles entrega de una caja de plata con sentida dedicatoria, dirigió unas cariñosas palabras, confesando que, elegir una pareja que se destacara por su asistencia al cine, y al mismo tiempo tuviera la dignidad propia para en sus personas representar al público de Jerez, no les fue difícil; *porque sin género de dudas, los señores de Pardo–Domecq, además de su gran personalidad, son los que más se distinguen por su afición constante.*

*Nota de El Vigía:* En esta fotografía de archivo, podemos ver a los homenajeados, precisamente el día de su boda (5 enero 1940) acompañados de doña Silvia Domecq González y SAR el Infante D. Alfonso de Orleáns.

## Hace 65 años
# Reportaje

**25 marzo 1941**

Bajo el título *La juventud española aprende a volar*, la prestigiosa revista *Der Adler* (Órgano Oficial de la Luftwaffe) , incluye en su último número un excelente reportaje gráfico sobre la escuela española del Copero. Junto a las *Bücker*, los alumnos realizando una tabla de gimnasia o atendiendo las explicaciones del comandante Rute, incluye el primer plano de un aviador con el siguiente pie: Está seguro de su tarea. *La juventud española, contenta de su porvenir, nos sonríe en forma de este alumno de aviación que despega poco más tarde para realizar su primer vuelo solo*.

*Nota de El Vigía:* En realidad, aquel "alumno" feliz, era el joven alférez profesor José Manuel Gómez Trenor Fos, a quien el repórter captó cuando partía con una avioneta para Tablada. Hermano de *Paco* Gómez Trenor, caído en Acción de Guerra en el *Grupo Morato*, se hizo piloto con la 13ª Promoción. Alférez en Julio 1939, al obtener el título de *Piloto de Avión de Guerra*, luego de realizar en Reus el curso de Caza, pasó destinado a los *"SuperCurtis"* de Manises, con los que participó en el famoso *looping* de trece aviones en formación, en el segundo *Desfile de la Victoria*. Meses después, tras un curso de Instructor en Alcantarilla, se incorporaba como profesor a la Escuela del Copero. Cumplida con creces su tarea de "proto", obtuvo destino en el 28 Grupo de Caza de Mallorca, donde pudo disfrutar plenamente de la aviación y de la vida; hasta que, coincidiendo con la crisis de material y combustible, se licenció; para, en su Valencia natal, dedicarse a los negocios familiares y donde hoy, recién cumplidos los 86 años, se entusiasma recordando sus días de

## Hace 80 años
# Viajero

**Cuatro Vientos 2 marzo 1926**

Procedente París, y a bordo de un flamante Potez 25, a primera hora de la tarde ha llegado el capitán Ignacio Jiménez Martín. Recibido por un puñado de compañeros, el bizarro aviador, declaró que había partido de la capital francesa a las diez y veinte de la mañana, deteniéndose para avituallarse en el aeródromo de Cazaux, desde donde saltó a Madrid, invirtiendo un total de cinco horas y media. Muy satisfecho con el rendimiento del aparato, agregó que había mantenido una velocidad media de 200 km/h y que con la oportuna autorización, proyecta una vuelta a Europa, en cuatro etapas, que totalizarán 14.500 km.

## Hace 75 años
# Reconocimiento

**París 5 marzo 1931**

Reunido el Comité Central de la *Liga Internacional de Aviadores*, ha decidido conceder el Trofeo 1930 al teniente Carlos de Haya, en reconocimiento a los récord mundiales batidos ese año, en compañía del capitán Rodríguez Díaz. Así se lo ha hecho saber el presidente de la referida asociación, M. Clifford B. Harmon, en escrito dirigido al aviador bilbaíno.

## Hace 50 años
# Embajador

**Getafe 20 marzo 1956**

A las 5 de la madrugada, a bordo de un Grumman "Albatross" de la 50 Escuadrilla de Pollensa, pilotado por el teniente coronel Meneses, ha partido de esta base con dirección a Trípoli, primera etapa de un largo viaje, el ministro del Aire teniente general González Gallarza. Designado embajador extraordinario de España, asistirá a la proclamación de la República de Pakistán y toma de posesión de su primer Presidente.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 75 años
## Cambio de rumbo

**Madrid 17 abril 1931**

Aristo-Téllez
"El Sol"

Proclamada la República, sus primeras medidas no se han hecho esperar, y si al día siguiente por Decreto, se cesó al general Aurelio Lombarte, esta mañana ha tomado posesión de la jefatura de la Sección de Aeronáutica del ministerio de la Guerra el comandante Ramón Franco, quien, por cierto, vestía de paisano. Le ha hecho entrega el jefe accidental, coronel García Antunez, quien presento oficialmente al personal. Asimismo, han sido nombrados jefes del Primer, Segundo, Tercer y Cuarto Batallones de Aviación los comandantes Felipe Díaz Sandino, Tomás Barrón y Ramos de Sotomayor, Apolinar Sáenz de Buruaga y Luis Romero Basart. La Dirección de la Sección de Material y la jefatura de las Escuelas Tácticas han recaído en los comandantes Ángel Pastor y José Legórburu respectivamente.

### Hace 80 años
## Al aire

**Melilla 1 abril 1926**

Pilotado por el alférez Vicente Vallés, en la base de Mar Chica, tuvo lugar ayer la prueba inicial del hidro–planeador, que debido al ingenio del capitán de Ingenieros y observador de aeroplano, Antonio Cañete Heredia, se ha construido en aquellos talleres. Bautizado *"Gaviota"*, careciendo de motor, para emprender el vuelo es impulsado por una gasolinera.

### Hace 75 años
## Homenaje

**Madrid 21 abril 1931**

En el barrio de Terol, en Carabanchel Bajo, con asistencia de más de cincuenta comensales, ha tenido lugar un cálido homenaje de admiración a los sargentos de Ingenieros Victorio Navas y Leocadio Mendiola; quienes, con motivo de los sucesos de diciembre en Cuatro Vientos, se hallaban recluidos en Prisiones Militares, hasta el día de instauración de la República.

El acto, en el que no decayó un momento la animación y alegría, terminó con la designación de una comisión, que pedirá al Ayuntamiento de Carabanchel Bajo, que se dé el nombre de *Sargentos Navas y Mendiola*, a la calle, que hoy titulada *Amistad,* es la vía principal de dicha barriada.

### Hace 75 años
## Nuevo aeródromo

**Madrid 30 abril 1931**

Aun cuando no han finalizado las obras en su totalidad, y se demorarán al menos durante todo el año, con la asistencia de un enorme gentío, en el término de Barajas y en terrenos situados al noreste de la capital, se inauguró esta tarde el nuevo aeródromo que, aunque de carácter civil, no excluye su posible utilización por las Aeronáuticas Militar y Naval.

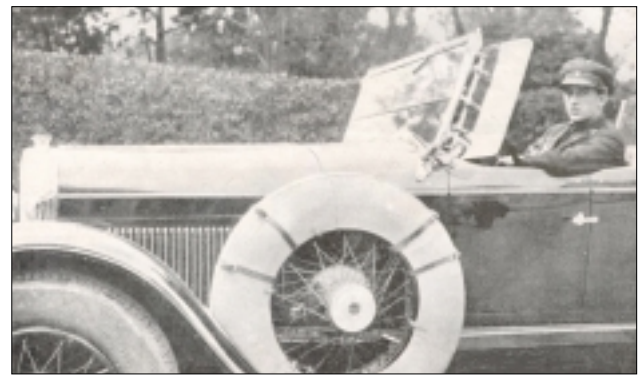
Precedido por las evoluciones de dos escuadrillas de Getafe, a las cinco menos veinte, procedente de dicho aeródromo aterrizó el avión en el que viajaba el jefe Superior de Aeronáutica comandante Franco, al que siguieron otros aparatos de la Compañía Española de Aviación, Classa, Loring y avionetas del Aero Club, Aero Popular, Aero–Escuela Estremera y particulares.

Además de los numerosísimos *bautismos del aire*, puesto que todos los aparatos se prestaron a darlos, entre

### Hace 80 años
## Agasajos

**Huelva 5 abril 1926**

Entre los muchos actos con los que se ha dado la bienvenida a los tripulantes del Plus Ultra, en la Sociedad Quintero se celebró un multitudinario homenaje al mecánico Pablo Rada. En el transcurso del mismo, el concejal Luis Caro Talamante, en nombre de los obreros de esta ciudad, le hizo entrega de un martillo de oro, *Símbolo del trabajo, que es nuestro pan y nuestra gloria*. Empuñándolo, Rada rompió con el, el cuello de una botella de Jerez brindando por Huelva y su clase obrera. Varias señoritas le ofrecieron flores, antes de que, a bordo del flamante automóvil *Lincoln*, que por suscripción popular le fue regalado en Buenos Aires, paseara por las calles, seguido de un gentío que le vitoreaba sin cesar.



ellos a un satisfecho subsecretario de la Presidencia Sr. Sánchez Guerra, han podido verse algunas demostraciones, como la de vuelos acrobáticos a cargo del capitán Luis Rambaud que fue aplaudidísima.

## Hace 70 años
## Visita

**Tablada 27 abril 1936**

Pilotando la Percival "Gull" con la que el pasado noviembre cruzó en solitario el Atlántico Sur (Lympne–Casablanca en 13 horas 15 minutos), llegó a esta base la guapa y laureada aviadora neozelandesa Jean Batten (26). En la fotografía, la vemos acompañada de los capitanes Carlos Pombo y Carlos Soler y el piloto del Aero Club José Mª Osborne (a la izquierda).

## Hace 50 años
## Recuerdos

**1 abril 1956**

Entre las contadísimas obras de tema aeronáutico que nos dejó el pasado año, *Alas Españolas sobre Moscú* se recibió con agrado y, según hemos podido saber, está teniendo una más que discreta acogida.

Han tenido que pasar trece años, para que el capellán de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, don Andrés González Martínez, a través de los avatares, alegrías y tristezas, de aquellos jóvenes pilotos que, tras combatir con Morato, marcharon a la Rusia soviética a *devolver la visita*, nos narre, su peripecia durante el duro invierno de 1941-1942.

Editado por *Editorial Aeronáutica* se trata de un pequeño –solamente por su tamaño– volumen de 228 páginas de 16x12 cm. y un costo de 25 pts.

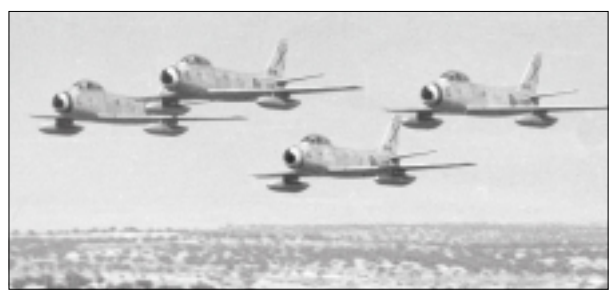
## Hace 50 años
## Regreso

**Getafe 19 abril 1956**

Procedentes de la base alemana de Furstenfeldbruck, a bordo de un DC–3 han regresado a esta, los pilotos españoles que, en

la *7330 th Flying Training Wing* de la USAFE, han realizado el curso de familiarización con el reactor T–33. Satisfechos de su regreso a España –*Como aquí*–decían– *no se vive en ningún sitio*– los capitanes Vicente Alama y José Mª Lázaro Hoyos y los tenientes Tomás Ruiz Vergara, Fernando Esteban, José Luis Olaya, Ramón Fernández Sequeiros, Alfredo Chamorro y Manuel Negrón, encabezados por el comandante Gerardo Escalante, hablaban con entusiasmo de esa nueva aviación a reacción en la que ellos acaban de imponerse.

*Nota de El Vigía:* En la ilustración, la portada del espléndido volumen–memoria del citado curso.



## Hace 45 años
## Disuasores

**Manises 10 abril 1961**

Ante la delicada situación que se está viviendo en el Sahara Español, el Ala de Caza nº 1 recibió orden de desplegar una patrulla de *Sabres* en la Base Aérea de Gando. Con tal fin, cuatro F–86 del 12 Escuadrón, al mando del comandante Federico Michavila con los capitanes Ramón Fernández Sequeiros, Casimiro Muñoz y Enrique Arias, partió para Morón, desde donde, con vientos favorables habida cuenta lo ajustado del combustible, saltó el día 7 a Gando.

Puestos a las órdenes del general Jefe de la Zona, éste les comunicó que su misión sería sobrevolar los lugares del conflicto, para hacer patente la existencia de modernos aviones del Ejército del Aire español *"dispuestos a todo"*.

Una pareja recorrió las islas a baja altitud, mientras que la otra, sobrevolaba rasante las posiciones militares del desierto.

Hoy cumplida su misión disuasoria han regresado a esta base sin novedad.

## Hace 75 años
## Regreso y proclama

**Getafe 21 abril 1931**

Proclamada la República en el aeródromo e izada la bandera tricolor a las 9 de la mañana del pasado día 16, el comandante Franco ha revistado hoy las escuadrillas, instalaciones y servicios. Al acto asistió la totalidad del personal y como quiera que al romper filas, los soldados vitorearon y aclamaron al comandante, de nuevo se formó el cuadro, y a la voz del comandante Díaz Sandino de ¡Escuadrillas firmes! el nuevo jefe de Aeronáutica pronunció la siguiente arenga:

*Soldados de la República, ciudadanos españoles. La rebeldía dio su fruto con el derrocamiento de la Monarquía. La voluntad popular se ha manifestado y los destinos del pueblo son regidos por el pueblo mismo. El robustecimiento del Gobierno y el afianzamiento del régimen es obra de todos; pero siempre la Aviación ha de marchar en vanguardia . ¿Juráis obedecer y seguir fielmente a la República? ¡Sí!* Clamaron los soldados con un entusiasmo indescriptible. *Ciudadanos españoles, soldados de la República ¡Viva España!*

Los soldados y los obreros contestaron unánimes y con vivas atronadores.

## Hace 50 años
## Sustitución

**Sevilla 7 abril 1956**

Debido al encharcamiento que, a consecuencia de las fortísimas lluvias, ha sufrido el aeródromo *Haya* de Jerez, los trimotores T.2B (CASA–Junkers 52) de la Escuela de Polimotores, con los que se realizan las practicas de vuelo nocturno, están utilizado eventualmente el aeropuerto de San Pablo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 80 años
## Al fin en casa

**Madrid 29 mayo 1926**

A las 11 de la noche, en el rápido, han llegado el capitán Martínez Esteve y el cabo mecánico Pedro Mariano Calvo. Recibidos en la estación por el teniente coronel Kindelán y algunos oficiales de Aviación, se han sentido más arropados; puesto que en Barcelona, al arribo esta mañana del correo de Francia y no tenerse noticias de su llegada, nadie les esperaba. Tan duros fueron los momentos vividos, tras su forzoso aterrizaje en el desierto, que de momento prefieren no hablar; actitud que se respeta.

### Hace 80 años
## Nuevo aeródromo

**Melilla 14 mayo 1926**

Los trabajos de acondicionamiento del campo de aterrizaje que, bajo la dirección del comandante de Ingenieros González Antonini, se están llevando a cabo en las inmediaciones de Asgart, pueden darse por concluidos. Se espera que, instalados ya los depósitos de explosivos y gasolina, mañana haga uso del mismo, la escuadrilla del capitán Gallarza que allí pernoctará.

### Hace 80 años
## Entusiasmo

**Manila 17 mayo 1926**

El entusiasmo popular ante la empresa realizada por los aviadores españoles es indescriptible. En la ciudad no se habla de otro tema, y esta intensa atención por cuanto se relaciona con el vuelo, llega a extremos insospechados.

Ayer, dos mujeres discutieron en el mercado, acerca de si Gallarza era mas o menos arrogante que Lóriga. En el calor de la disputa llegaron a encolerizarse de tal manera, que una de ellas se arrojó navaja en mano sobre su contraria, produciéndole una gravísima herida en el costado. La pobre mujer agredida, que llevó su vehemencia en la defensa de uno de los dos aviadores españoles hasta tal punto, murió poco después en un puesto de socorro.

Los aviadores al conocer lo ocurrido, solo han tenido frases de compasión y de dolor por la desgracia ocurrida.

### Hace 80 años
## Destino

**Madrid 25 mayo 1926**

El Diario Oficial publica una Real Orden, por la que, el alférez de complemento de Aeronáutica, piloto militar de aeroplano con destino en el Servicio de Aviación, Francisco Coterillo y Llano, queda agregado a la Cruz Roja Española y marchará a Melilla para organizar con la misma, un servicio de transporte de heridos en Marruecos, por medio de aviones sanitarios.

### Hace 50 años
## Visita

**Sevilla 24 mayo 1956**

El Rey Faisal II de Irak acompañado por el ministro del Aire, general González Gallarza y un numeroso séquito ha visitado las factorías sevillanas de la Hispano Aviación y Construcciones Aeronáuticas. Durante el recorrido a esta un Heinkel He-111 de los que se fabrican aquí, ha hecho repetidas evoluciones sobre el lugar.

### Hace 50 años
## Bandera

**Talavera la Real 20 mayo 1956**

En el curso de un brillantísimo acto, al que han asistido las autoridades provinciales y locales, se ha celebrado en la base aérea, la entrega de la bandera que el Ayuntamiento de esta ciudad ofrece a la Escuela de Reactores. Bendecida la enseña por el Obispo coadjutor doctor Beitia, la esposa del jefe de Sector Aéreo y director de la Escuela,

### Hace 65 años
## Exposición

**Madrid 22 mayo 1941**

Con motivo de la celebración de la *Movilización Cultural Médico-Practica*, grandioso certamen al que asisten mas de cinco mil congresistas, en la Facultad de Medicina de la Ciudad Universitaria, donde ha tenido lugar la exposición, y se han verificado los actos solemnes de congreso, Sanidad del Aire ha dedicado un amplio departamento a la medicina aeronáutica. Junto a diversos equipos, maquetas primorosamente ejecutadas y gráficos, se exhibe un auténtico bimotor Spartan ST-25 *"Universal"*, preparado para el transporte de heridos. Ni que decir tiene, que ha sido visitadísimo y su responsable, el teniente coronel Lafont, muy felicitado.

doña Consuelo Moreno Herrera, en función de madrina, hizo entrega de la misma al coronel José Ramón Gavilán y Ponce de León.

Tras una misa de campaña, prestaron juramento a la Bandera los nuevos reclutas que participaron a continuación en una brillante parada militar, en la que también tomó parte una compañía del Regimiento de Infantería *Castilla 16*. Durante los actos, una patrulla de reactores T-33 de la propia Escuela, realizó diversos ejercicios acrobáticos que han causado la admiración de los asistentes. Finalmente, a las autoridades e invitados les ha sido ofrecida un copa de vino español.

## Hace 50 años
## Film

**Madrid 1 mayo 1956**

Dirigida por Antonio del Amo, con Susana Canales, Julio Peña, Germán Cobos, Lolita Quesada y Angel Ter en sus principales papeles, en el Palacio de la Prensa y en el Roxi, se estrenó ayer la producción de Hispamex Films, titulada *Retorno a la verdad*; drama amoroso de baja calidad argumental. Rodada en blanco y negro, en el aeródromo de Cuatro Vientos (RACE) y las bases aéreas de Getafe y Talavera la Real, son de elogiar las interesantes escenas aéreas, muy bien captadas y de gran valor documental, rodadas en esta última.

## Hace 45 años
## Eyección

**Huesca 9 mayo 1961**

Cuando a las trece veinte horas, en el curso de un ejercicio rutinario, una pareja de *Sabres* del Ala de Caza nº 2 (B.A.de Zaragoza) evolucionaba al oeste de la ciudad, entró en colisión. Dadas las graves averías sufridas por el C.5-94, que pilotaba el comandante Antonio Galbe Pueyo, este hubo de eyectarse, al tiempo que su *punto*, el teniente Higinio Martí García, sin cúpula y con las tuberías del liquido hidráulico al aire, conseguía llegar a base.

Se da la circunstancia, de que el comandante Galbe tras una maniobra complicada con el avión en invertido y ardiendo, descendió en paracaídas durante 14 minutos, ante el asombro de cientos de peregrinos de Esquedas, Chimillas, Huarte, Huerrios, Alierre, Banastas y Banazies que, celebrando la tradicional romería de *Los Siete Lugares*, se habían reunido precisamente en el Santuario de Loreto (Patrona, como se sabe, de la Aviación), con motivo de la festividad de San Gregorio de Mayo.

*—Terminada la misa, al salir al exterior, todos nos frotamos los ojos para cerciorarnos de que era cierto lo que veíamos.*

Por fortuna, salvo un hematoma en el ojo izquierdo, producido por la traquea de la máscara de oxigeno, el comandante, que ostenta el mando del 21 Escuadrón, no ha sufrido heridas de consideración; de ahí que, haciendo gala de un fino humor, al comunicarse telefónicamente con su mujer le oyéramos: *Adriana, estoy bien, pero... me he tenido que apear en marcha.*

## Hace 40 años
## Formación mixta

**Matacán mayo 1966**

Haciendo un alto en la continua tarea de instrucción, los *protos* de la Escuela Básica, tenientes José Romero Magarzo, Severiano Gómez Pernas y Agustín Gil de Montes, pilotando respectivamente el *Saeta*, el T-6 y la I-115, han compuesto esta original formación.

## Hace 80 años
## Pasodoble

**Buenos Aires 1 mayo 1926**

Con letra de Miralles y música de Andreoni, bajo el título de *Así es España*, la casa Perrotti ha publicado un inspiradísimo pasodoble, dedicado a la hazaña del *"Plus Ultra"*. No solamente por ser una ofrenda patriótica de los autores a España, sino porque estos acreditan en letra y música la agilidad de su musa, acertando a componer una pieza lírica de agradable melodía, merece *Así es España* el aplauso que muy complacidamente le tributamos.

## Hace 40 años
## Vuelta Aérea

**Madrid 7 mayo 1966**

Como ya viene siendo habitual, un puñado de aviadores militares ha participado en la Vuelta Aérea a España organizada por el RACE. Además de los ya populares T.3 *"Lechero"* (cte Fernández Roca-cap Conca) y *"Escoba"* (caps Nieto y Veiga), puestos al servicio de la organización, entre las 37 avionetas que tomaron la salida, se encontraban cuatro L.9 (CASA C-127) de las bases de Torrejón (cte De Castro-cap Gómez Coll), Manises (cte Peraita-cap Cifre), Talavera la Real (cap Del Río-tte Touchard) y Servicio Cartográfico y Fotográfico (tte col Giraldo-cap Rodríguez del Valle); así como una E.9 (AISA I-115) de la Base de Jerez (cap Uruñuela-tte Salafranca). Junto a los aviadores citados, en avionetas de Aero Clubs, o particulares, participaron también el coronel Senrra, el teniente coronel Grandal y el capitán Tomás Castaño.

La tripulación mejor clasificada ha sido la que representaba a la Escuela de Reactores, objeto de un caluroso recibimiento en la etapa de Talavera. Por contra, la E.9 quedó eliminada en la anteúltima etapa, al verse obligada a realizar un aterrizaje forzoso en las proximidades de Níjar, (NE de Almería).

El fin de la competición se ha visto realzado con la presencia en Cuatro Vientos de los tenientes generales Lacalle, ministro del Aire González Gallarza, Fernández Longoria y Navarro Garnica, así como los generales Galán, Serrano de Pablo y Pascual.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 80 años
## Premios

**Manila 2 junio 1926**

El Comité de Recepción constituido con motivo del viaje aéreo a Filipinas, ha hecho publico hoy, que los españoles residentes en Filipinas han regalado a los capitanes Lóriga y González Gallarza, dos bolsas conteniendo unos 7.000 dólares cada una. Al capitán Martínez Esteve se ha enviado otra conteniendo una suma semejante, y los mecánicos han recibido 1.000 dólares cada uno.

### Hace 65 años
## Rodaje

**Jerez 5 junio 1941**

El rodaje de la película *Escuadrilla* ha requerido de algunas escenas, en las que los Fiat de Tablada y los "Ratas" del Taller Experimental del Aire, se enzarzen en espectaculares e incruentos combates. Hoy, en el transcurso de uno de ellos, casualmente se ha incendiado el "Rata" 1W-22, que pilotaba el alférez Beriain quien, por fortuna, ha podido saltar en paracaídas. ¡Lastima!, que la cámara, montada en un Romeo Ro-37, por lo imprevista, no ha captado una escena tan real.

*Nota de El Vigía:* Voluntario con la *2ª Escuadrilla Expedicionaria en Rusia* (foto), Francisco Javier Beriain Arbilla, volando el Me-109F obtuvo tres victorias.

El 13 de junio 1946, en un absurdo accidente, perdía la vida junto a su amigo, ex divisionario también, el teniente Antonio Urquiola *"Chonete"* al chocar contra unos árboles y caer al río Torío (León) la *"Bücker"* de la Academia de Aviación, que pilotaban.

### Hace 55 años
## Raid Internacional

**Bilbao 7 junio 1951**

Punto de reunión el aeropuerto *Carlos Haya* (Sondica), de las avionetas, participantes del *Raid Aéreo Internacional*, con el que el Real Aero Club de España celebra la inauguración de sus instalaciones de Cuatro Vientos, durante todo el día el tráfico aéreo ha sido continuo, anotándose el aterrizaje de 23 aparatos extranjeros y 10 nacionales. La cámara, captó la llegada del comandante Zorita junto a unos amigos, recibidos por el teniente coronel Enrique Cárdenas (centro) y el oficial de trafico *Manolo* Manteola (derecha).

### Hace 60 años
## Maquis

**Valencia 23 junio 1946**

Con el fin de inspeccionar el destacamento de Protección de Vuelo de Cuenca, ayer mañana, a bordo de un automóvil Ford, perteneciente al Ejército del Aire, partió el comandante Fernando de Alfaro y del Pueyo junto a dos técnicos y el soldado conductor. Cumplido el propósito, a las 20 horas emprendían el regreso a esta, y circulaban a la altura del Km 232 de la carretera general Madrid–Valencia, cuando al aminorar la velocidad ante la presencia de un camión parado a la orilla derecha, al llegar a su altura, les sorprendió la presencia de unos cinco individuos armados con pistola, fusil y fusil–ametrallador, que identificándose como maquis y encañonándolos, les obligaron a parar y apearse. Con los brazos en alto, les conminaron a seguir al coche que desviaron por un camino inmediato, por el que, recelosos, marcharon unos 200 metros. Al doblar una curva, ante su asombro, se encontraron, una caravana de cuatro autos, otros tantos carros y unas quince personas ocupantes de los mismos; entre ellos, cinco o seis señoras y un niño de corta edad. Allí, fueron cacheados por uno de los forajidos que, después de arrebatarles el dinero exclusivamente, les permitió bajar los brazos, y media hora más tarde, cuando ya empezaba a oscurecer, junto a los demás secuestrados, los dejaron en libertad. Como quiera que un automóvil, blanco de varias descargas, por no parar cuando le requirieron, había quedado inutilizado, ofrecieron asiento a dos de sus ocupantes. Ya de regreso, a unos cinco kilómetros, les detuvo una pareja de la Guardia Civil, a quienes informaron de lo sucedido, como más tarde, el comandante Alfaro lo haría al teniente jefe del Puesto de Utiel.

Con una indignación contenida, a las 2,45 horas de la madrugada de hoy llegaban a nuestra ciudad.

ABC 2 junio 1926.

## Hace 50 años

# Debut Internacional

**Fiumicino 24 junio 1956**

De la importante Manifestación Aérea, celebrada en este aeropuerto, en la que como ya tienen noticia nuestros lectores, ha debutado con éxito nuestra Patrulla Acrobática de *Sabres* (Ala de Caza nº1) traemos el cartel anunciador, en el que, entre las banderas de las naciones participantes, figura la española.

## Hace 35 años

# Afición

**Jerez 12 junio 1971**

Conocida es la satisfacción del Infante D. Alfonso de Orleáns y Borbón, en hacer partícipes a los demás, de su apasionada afición al vuelo. Hoy, nuestro mas veterano aviador ha volado a la señora de Mc Quilkrin, jefe de la base de Rota, a quien, vemos encantada, junto al Infante y al coronel Juan Machuca Ruiz, comandante de esta base.

## Hace 45 años

# Vuelta Aérea

**Madrid 7 junio 1961**

En la tradicional Vuelta Aérea a España organizada por el RACE, que tras ocho años de ausencia, se ha vuelto a celebrar, además del Junkers T.2 y Douglas T-3, puestos a disposición de la organización, han participado ocho avionetas militares.

Se ha proclamado vencedor el presidente del Aero Club de Málaga, Ricardo Villar, seguido de los tenientes de la Escuela de Matacán Carlos Díez Aixemeno y José Ignacio De Gabriel Seoane; del capitán Ignacio Quintana y el *Pater* D. Inocencio Rodrigo (150 saltos en paracaídas), ambos de la Escuela de Reactores (en la foto) como el capitán Tomás Castaño que compitiendo solo en una E.9, alcanzó el 4º puesto, seguido de 29 aparatos más.

## Hace 45 años

# Tourné

**Matacán 28 junio 1961**

Tras cubrir en seis días casi 5.000 kilómetros, en 21 horas de vuelo; ha tomado tierra sin novedad la patrulla de T-6 que, devolviendo la reciente visita a Salamanca de una comisión de la Aeronáutica Militar Italiana, voló hasta la lejana Lecce, situada en el *tacón de la bota de Italia*. La expedición, constituida por profesores de la Escuela Básica, al mando del teniente coronel Enrique Aparicio, ha estado integrada por los comandantes Alejandro Liniers y Tomás Díaz Sánchez, los capitanes Jorge Latonda, y Ricardo Garrido, y los tenientes José Ignacio De Gabriel Seoane, Simeón Fuentes Aguilera y Antonio García Rosales.

En la foto (de pie): Garrido, Latonda, Díaz Sánchez, Rosales, Aparicio y Liniers, (agachados): De Gabriel y Fuentes.

Partiendo de esta base el pasado día 22, luego de una escala en Manises, alcanzaron Palma de Mallorca. Al día siguiente, con escalas en Cagliari-Elmas y Nápoles, llegaban a Lecce, sede de la Escuela Básica italiana; donde, agasajados por sus compañeros, coincidieron con el acto de entrega de una bandera, que la ciudad ofrecía a la referida escuela. El día 25, nuestros aviadores volaban a la base de Latina, en las cercanías de Roma, lo que les permitió visitar los principales monumentos de la *Ciudad Eterna*. Dos días después, siguiendo el mismo itinerario que a la ida, emprendían el regreso.

*El vuelo* –como ha declarado el teniente coronel Aparicio– *ha tenido un interés puramente deportivo y al no tener la menor "pega", ha servido para ratificarnos en la confianza que tenemos en el material de que disponemos en Matacán.*

## Hace 80 años

# Cacos

**Madrid 4 junio 1926**

En La Casa del Libro, donde se exponen los regalos ofrecidos al comandante Ramón Franco y tripulantes del *"Plus Ultra"* con motivo de su viaje Palos–Buenos Aires, ha aparecido la luna de su escaparate con un rayón de 1,24 m, producido con un diamante. Los ladrones pensaban aprovechar la ocasión oportuna, para romper el cristal y llevarse los objetos, cuyo valor asciende a una elevada cifra. Una pareja de Seguridad permanece vigilando para evitar la consumación del robo.

## Hace 80 años

# Vuelo nocturno

**Melilla 28 junio 1926**

Anoche, aprovechando la claridad de la luna, el Grupo de Escuadrillas *Bristol* que manda el comandante Fernández Mulero, despegó del aeródromo de Asgar, para dirigirse a la alcazaba de Senada, sobre cuyos poblados evolucionó antes de regresar a la base sin novedad.

Se trata del primer vuelo nocturno que se efectúa en aquel sector.

## LA CURIOSIDAD DEL VETERANO

*"CANARIO" AZAOLA*
*Miembro del I.H.C.A.*

Canario Azaola

*Para disfrutar de la aviación y ... convertirse en piloto, desde Tarrasa vino el bueno de Juan Nomen. ¡Lo que va a presumir ahora, con sus compañeros de partida!*

Canario Azaola

*Pilotos del futuro; los niños que acudieron en tropel disfrutaron a tope, los pilotos y personal auxiliar por su parte ,hicieron gala de una buena dosis de paciencia.*

Canario Azaola

*Una novedad que se agradeció, fueron las Ruedas de Prensa programadas con todos los participantes, en la foto el tte col Paolo Tarantino jefe de los Frecce, Gert-Jan Vooren, exhibidor del F-16 de la Real Fuerza Aérea holandesa y Jamal Azizieh jefe de los Royal Jordanian Falcons.*

Canario Azaola

*Una joya en construcción, la original maqueta 1/1 del Ro-41, que con mucha paciencia, está llevando a cabo el brigada mecánico de la AGA Antonio Marroquí García.*

Canario Azaola

*Gustó ver el interés de los medios, por recoger en la mismísima torre de San Javier, las declaraciones del comandante Solbes, Jefe de nuestra Patrulla "Águila".*

Canario Azaola

*El coronel Salvatore Cagliano, Agregado Aéreo a la Embajada de Italia, no pudo disimular su orgullo, tras la espléndida actuación de los Frecce.*

Canario Azaola

*Uno de los atractivos de la "Estática", fueron los "tenderetes" de las Unidades, en los que pilotos y personal de las mismas -incluso vimos a todo un coronel- ponían su empeño a través de la venta de gorras, camisetas parches, posters...en darlas a conocer. Tal es el caso de las guapas tenientes Alija y Torío, pilotos del 353 y 351 Escuadrones del Ala 35.*

Canario Azaola

*Después de una gratísima pero dura jornada, los medios agradecieron aquella última atención, el paseito marítimo hasta la Academia, para tomar el avión.*

Canario Azaola

*En el cielo, el ya tradicional corazón de la Patrulla de Francia, atravesado por el dardo del amor.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Madrid 26 julio 1906**

Nace José Muñoz Jiménez

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Infantería, en cuya Academia había ingresado en 1921, y con el valor acreditado en las campañas de Marruecos –herido grave en combate y dos Medallas Militares colectivas– en 1927 se incorporaba a la Aeronáutica, el teniente José Muñoz Jiménez. Dos años antes, en heroica *acción de guerra*, había perdido a su hermano Emilio (22) piloto de la Escuadrilla *Bristol* de Melilla, a quien, a título póstumo, le fue concedida la Medalla Militar individual y el ascenso a capitán. Sin duda, un ejemplo a seguir por el "Corto", apodo heredado de su hermano que, como en él, hacía alusión a su escasa estatura.

Observador en 1928 y piloto militar en 1930, pasó por las escuadrillas de Tetuán y Cabo Juby.

Tras el curso de Vuelo Sin Visibilidad, que bajo la dirección de Haya siguió en Cuatro Vientos, ya capitán, tomó el mando de una escuadrilla de Breguet XIX del 23 Grupo de Logroño (foto) donde le sorprende el alzamiento militar de 1936 y lleva a cabo sus primeros servicios de guerra. Más tarde, se hace cargo de la escuadrilla de *Dragón Rápide*, que armados de ametralladoras y portadores de unas pocas bombas, prestaron en aquellos momentos de penuria, eficaz apoyo a las operaciones terrestres. Al llegar los efectivos Romeo Ro-37, forma parte de la primera unidad y enseguida toma el mando de la misma, actuando brillantemente en el Jarama. Pero donde *"El Corto"* demostraría un arrojo, una abnegación y un tesón fuera de lo común, sería en la "Cadena"; en los He-51 del Grupo 1-G-2, cuyo mando le fue confiado en diciembre de1937. Al frente de aquellos jóvenes pilotos que lo admiraban, cumpliendo las misiones más duras, cual infantería alada, escribiría las páginas más gloriosas de la guerra en el aire.

Habilitado para comandante, antes de organizar y tomar el mando del Grupo Mixto 5-G-5, con cuyos Messers y He-112, intervendría en los últimos servicios de guerra, que totalizarían 402, se integra por unos días a la escuadrilla Mölders.

Llegada la paz, y la traumática muerte de García Morato, sucede a este en el mando de la Escuadra de Caza; luego, manda los Messers en Logroño y para dar a conocer su rica experiencia militar, es nombrado profesor de la Escuela Superior del Aire

Al constituirse, al mando de Salas, la 1ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, aunque Muñoz, según se había acordado, marcharía al frente de la 2ª, se empeñó y logró incorporarse a aquella, a fin de familiarizarse con la modalidad de lucha.

Sobre las heladas estepas, llegó a realizar 30 servicios de guerra, pero, el 27 de noviembre de 1941, al resultar derribado, hizo uso del paracaídas, pero a tan baja altura, que apenas llegó a desplegarse totalmente. De esta forma perdía la vida, una de las figuras más grandes de nuestra Aviación Militar, quien, curiosamente, cuatro meses antes de su muerte, escribiera en estas mismas páginas, un trabajo acerca de los paracaídas.

Por sus excepcionales méritos, le fue concedida la Medalla Militar individual.

### Hace 80 años
### Odisea

**6 julio 1926**

La inquietud y desesperanza vividas en el aeródromo, las últimas cuarenta y ocho horas, ante la suerte que hubieran podido correr

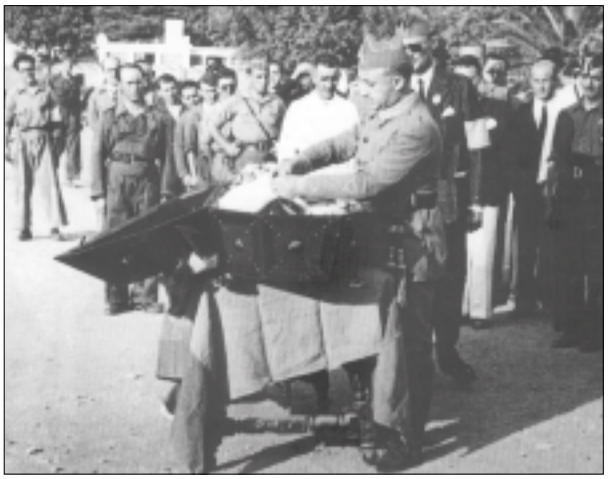
### Hace 80 años
### Expectación

**Villaviciosa 13 julio 1926**

El inesperado aterrizaje de un aeroplano en el Porreo, ha causado una enorme expectación entre los vecinos de esta parroquia y alrededores. Se trata de un aparato de reconocimiento tipo Loring R-I, tripulado por el capitán Azaola y el teniente Taboada, a quienes acompaña don Castor Cañedo. Según hemos podido saber, había salido de Oviedo con el propósito de llegar a Covadonga, pero una avería en el radiador, les ha impedido continuar viaje. Como quiera que la toma de tierra se efectuó en la orilla de la ría, los aviadores se han desplazado a Ribadesella, ante la posibilidad de trasladar en gabarra el aparato a esta localidad, para llevar a cabo su reparación. Entretanto, un inmenso gentío, llegado en toda clase de vehículos, se ha acercado al Porreo para contemplar el primer aeroplano que se ve por estos lares.

el capitán Alfonso Carrillo (foto) y el teniente Antonio Nombela, tornáronse hoy, en alegría y admiración.

Cumpliendo un servicio de bombardeo en el sector de Tiguisas, a beneficio de la *columna Capáz*, impactos rifeños produjeron una grave avería en el motor del Breguet XIX. que tripulaban. Ante tal coyuntura, Carrillo viró para dirigirse planeando hacia una pequeña embarcación fondeada a cierta distancia de la costa, pero no llegó. Para colmo, al no advertir aquella su presencia –llevaban el motor parado– cuando amerizaron se había marchado. Sin otra solución, desprendiéndose de ropas y calzado, Carrillo, buen nadador, alcanzó la costa en hora y media; Nombela, con ayuda de un salvavidas, lo hacía media hora más tarde. Reunidos ambos aviadores, corrieron por la playa para guarecerse, en tanto unos moros, convencidos de que se trataba de compatriotas, –creencia, que alimentaba la cabeza rapada de Carrillo– les llamaban. Sin comer ni beber, decidieron permanecer escondidos hasta que se hiciera de noche. Emprendiendo entonces una penosa marcha; un calvario, dadas las heridas producidas en los pies descalzos. Con agua hasta el cuello, vadean el río Tiguisas, donde al menos pueden satisfacer sed. Al alborear, se esconden de nuevo, en espera de la noche, y sin que el ayuno y la zozobra haga mella, afrontan los senderos. Cuando comienzan las claridades del crepúsculo divisan dos moros que vienen hacia ellos, unos matorrales próximos les permiten ocultarse y milagrosamente pasan a su lado sin verlos. Continuando su fatigoso camino, al salir el sol llegan a las centinelas de los harqueños de Capáz. Estos, dada su indumentaria no les creen aviadores, ni siquiera cristianos por lo que se disponen a fusilarlos; pero allí está el comandante que sobre su pecho lleva la insignia de Aviación, que los conoce, alimenta viste y les da un entrañable abrazo de compañero.



### Hace 70 años
## Recompensa
**Tablada 15 agosto 1936**

Participando ayer el capitán Francisco Díaz Trechuelo, a los mandos de un Junkers 52, en un bombardeo a baja cota en el frente de Badajoz, una bala enemiga segó fulminantemente su vida. Tomado inmediatamente el control, por el alférez Alvaro Fernández–Matamoros, pudo hacerse con el trimotor, y regresar a esta base. Hoy, en un emotivo acto, el general Franco ha impuesto a su cadáver la Medalla Militar.

### Hace 50 años
## Bodas de oro
**Bilbao 18 agosto 1956**

Muchos de los vespistas, que ya son miles, agrupados por toda España en clubs regionales, llegaron ayer a Bilbao para participar en el *Rally de la Sardina*. Antes de degustar en Santurce el sabroso pescadito asa-

### Hace 50 años
## Sublime decisión
**Villafría 1 agosto 1956**

Cuando esta tarde, sueltos ya, los alumnos pilotos de la Milicia Aérea Universitaria, hacían sus practicas de vuelo, se ha producido un accidente felizmente resuelto. Todo discurría con normalidad, para la patrulla, integrada por los sargentos Medrano, Núñez Lagos y Sánchez Corral; hasta que, de pronto, este último, que pilotaba la Bücker E.3B-333, percibió que el mando de profundidad y alabeo, parecía no responder a sus impulsos. Luego de diversas pruebas, desasiendo incluso la palanca, para ver si la avioneta se estabilizaba y no lográndolo, de-

cidió abandonarla, en paracaídas, a 150 o 200 metros sobre Quintanaortuño, resultando el piloto ileso, el aparato totalmente destrozado y daños en la propiedad privada, valorados pericialmente en 155 pesetas.

El joven aviador nos contaría, como pegado al puro por la fuerza centrífuga, hubo de dar una patada para desprenderse. Y como, en un primer instante, con el lógico nerviosismo, a punto estuvo, de presionar el mosquetón, con las trágicas consecuencias, fáciles de imaginar; por suerte, se dio cuenta, y encontrando la anilla, tiró de ella, abriéndose el Irving–Sampere correctamente.

*Nota de El Vigía:* En la información sumaria, instruida con motivo del referido accidente, se achacaba el mismo *al desplazamiento imprevisible del tornillo tope de la palanca de mando*. Por otro lado, en la *Orden del Día* del 23 de agosto siguiente, el coronel Director de la MAU, felicitaba al sargento piloto aviador Don Enrique Sánchez Corral, *quien en situación de difícil peligro, supo resolverla con serenidad y acierto.*

### Hace 75 años
## Imprudencia
**Tablada 24 agosto 1931**

Teniendo intención de realizar un vuelo, el capitán José Rodríguez Carmona, ordenó al soldado José Prendes, que situara en línea el aparato y avisara a un mecánico para que, tras su revisión, lo pusiera en marcha. A los pocos momentos, con gran sorpresa se vio al aparato elevarse y desde cierta altura, caer haciéndose añicos. Con urgencia se acudió en auxilio del tripulante, que resultó ser el soldado quien sufrió un desvanecimiento y magullamiento general.

Al parecer, no encontrando al mecánico, Prendes ni corto ni perezoso, se subió al avión, empezando a manipular las diferentes palancas, hasta que logró ponerlo en movimiento, alcanzando una escasa altura, gracias a lo cual ha conseguido escapar con vida.

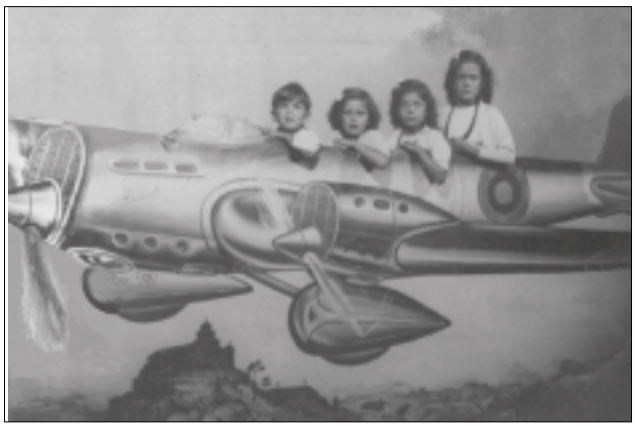
### Hace 50 años
## Tradición familiar
**San Javier 14 julio 1956**

Coincidiendo con la entrega de los despachos de teniente a los miembros de la VIII Promoción de la Academia General del Aire, se ha querido ensalzar la tradición familiar aeronáutica. Por ello, han sido obsequiados con unos recuerdos, concretados en sendas pitilleras de plata chapadas en oro, con dedicatoria alusiva, los tenientes Fernando Vives Plaza y Manuel de Ugarte Riu, nietos del fundador y de uno de los pioneros de la Aviación Militar Española, don Pedro Vives Vich y don Társilo de Ugarte Fernández, respectivamente.

### Hace 50 años
## Clausura
**Burgos 29 agosto 1956**

En el Aeródromo Escuela de Villafría, ha tenido lugar la entrega de despachos a la 7ª Promoción de la Milicia Aérea Universitaria constituida por 165 alféreces, de los que 44 corresponden a Servicio de Vuelo

*Nota de El Vigía:* Autor del emblema fue el estudiante de arquitectura César Olano Gurriarán.



do, la festiva caravana, encabezada por Julio Alegría, –consagrado aviador y santurzano por adopción– se detuvo en Portugalete, a fin de admirar, tanto el famoso *Puente Colgante*, como la exhibición de acrobacía aérea que, sobre la ría, ejecutó en su honor, el campeonísimo José Luis Aresti.

*Nota de El Vigía:* Con un suelto acerca de la citada noticia, este cronista debutaba en *El Correo Español el Pueblo Vasco*, como colaborador para temas aeronáuticos.

A lo largo de estos años, habiendo tenido la oportunidad de volar, gracias a la generosidad del Ejército del Aire, 31 tipos de aviones militares distintos, permítame el lector que, en tan señalado aniversario, incluya esta pintoresca foto de mi primer vuelo (agosto 1941), en compañía de parte de mis hermanas.

## Hace 65 años

## Fatalidad

**El Prat 4 julio 1941**

Cuando a las 10'30 de esta mañana, tras un vuelo en formación, los I-15 "Curtiss" 8-13 procedente de Sabadell y 8-15 de este aeródromo, pilotados respectivamente por el alférez Zapardiel y el teniente Busquets, se disponían a tomar tierra, ha querido la fatalidad que se produjera una tragedia.

Gracias a la amabilidad del teniente coronel jefe del 23º Regimiento, Alejandro Manso de Zúñiga y Churruca, hemos conocido los pormenores de tan singular percance: *Aterrizó en primer lugar el alférez, quien se encontraba terminando ya de rodar, cuando el teniente, que iba tras el, debido seguramente a un resalte del terreno, botó sobre las ruedas y al pretender corregir con motor, derrapó ligeramente hacia la izquierda –lugar donde, casi inmóvil, se encontraba el otro avión– y como a pesar del motor, fuera imposible corregir el "desplome", este fue a caer precisamente sobre el que pilotaba Zapardiel entrando la rueda izquierda*

*en la cabina y golpeando al piloto en la parte posterior de la cabeza, cuello y parte superior de la espalda, ocasionándole la muerte por necesidad.*

*Nota de El Vigía:* Victoriano Zapardiel y Caro (24) era natural de Fuensalida (Toledo). Defensor del Alcázar toledano, en dos ocasiones había sido nominado por su valor, hallándose en posesión de la Cruz Laureada de San Fernando colectiva. Piloto con el 13º curso de la guerra, obtuvo su título cuando esta prácticamente había terminado y tras realizar el Curso de Caza en Villanubla (5º Promoción) pasó a volar los "Super Curtis" de Manises. Poco tiempo después, se incorporaba como probador, al Parque Eventual de Sabadell, destino en el que, como hemos visto, perdió la vida.

## Hace 60 años

## Estandarte

**Pollensa 7 julio 1946**

Con toda solemnidad, ha tenido lugar en esta base, el acto de entrega del estandarte ofrecido por la Corporación Municipal, al 51 Regimiento de Hidros. Actuó de madrina la señorita Francisca Bisbal; quien, con sentidas y patrióticas palabras, entregó la enseña a su jefe, el teniente coronel Carlos Pombo Somoza quien en vibrante discurso agradeció tan hermoso gesto. El desfile de la fuerzas ante las autoridades y el numeroso público que asistió, puso el broche a la jornada.

## Hace 45 años

## Medalla Aérea

**Manises 1 Julio 1961**

El pasado día 28 se celebró en esta base, el solemne acto de imposición, por el teniente general jefe de la Región Aérea de Levante, Antonio Sanz García-Veas, de la Medalla Aérea al coronel jefe del Ala de Caza nº 1 Javier Murcia Rubio. Acreedor, sin lugar a dudas, de tan alta distinción, el ilustre aviador ha recibido un sinfín de felicitaciones, a las que unimos la nuestra mas cordial.

## Hace 45 años

## Afición

**Rota 8 agosto 1961**

Invitado por el coronel de la base, con quien, desde que se inauguraron estas instalaciones militares, mantiene tradicionalmente una amistosa relación, esta mañana realizó un vuelo en reactor el Infante Don Alfonso de Orleáns y Borbón. Lo hizo en un birreactor Douglas A3 Skywarrior, perteneciente al VQ-2 .

Ni que decir tiene, cuanto a disfrutado el anciano general.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años

### Nacimiento

**Burgos 15 septiembre 1906**

Nace Mariano de Uriarte Martín

*Nota de El Vigía:* Oficial de Infantería, dos años después de su salida de la Academia, pasó al Servicio de Aviación obteniendo los títulos de observador (1928) y piloto (1930) De su biografía podemos resaltar su pasión africanista, con destinos en el 4º Batallón de Aviación Militar (Tetuán), 2ª Escuadrilla (Larache) y Escuadrilla Mixta del Sahara (Cabo Juby, Villa Cisneros), así como sus vastos conocimientos sobre armamento, iniciados en el Curso de Especialización, llevado a cabo en el aeródromo Burguete (Los Alcázares);continuados con la instrucción sobre empleo de lanzabombas eléctricos, en Cuatro Vientos, y un Curso de

Guerra Química, celebrado en Laboratorio Central del Ejército.

En 1932 toma parte en un curso de paracaídas (Cuatro Vientos) y al mando de la patrulla de Larache, participa, en el Concurso de Granada y en el II Concurso de Patrullas, que organizado por Revista de Aeronáutica, tuvo lugar el siguiente año.

En julio de 1936 a su regreso del viaje de novios en el que había recorrido numerosos países europeos, recala en Burgos a ver a su familia y –caprichos del destino– en vez de quedarse dos días más, marcha a Madrid donde le sorprende el alzamiento militar. Sabiéndose perseguido, vive una auténtica odisea; es detenido, pero tras nueve meses de encarcelamiento logra evadirse. Luego de ocultarse en diversos hoteles y en la Embajada de Francia, acaba en un campo de concentración en el país vecino, desde donde se escapa a Italia. Al fin, el 1 de junio de 1938 puede presentarse en la Jefatura del Aire en Salamanca. Destinado como jefe de escuadrilla (foto), al recién creado 4-G-2 que, equipado con He-51, manda el comandante Fernández Pérez, parece querer recuperar el tiempo perdido, y al igual que otros profesionales,"viejos" para sus pilotos, evidenciando coraje y acometividad, consigue que aquellos jovencísimos "balillas", dispuestos a "comerse el mundo", admiren a su jefe y vuelen al frente orgullosos tras él.

Siempre en medio del "fregao" –Extremadura, Centro, Ebro, Cataluña y por fin apoyando las tropas que entran en Madrid– desafiando el intenso fuego, ametrallando y bombardeando, muchas veces en "cadena", no es raro que su avión recibiera varios impactos, e incluso resultara derribado, logrando tomar en líneas propias levemente herido. Ya en la paz, tras un breve periodo al mando de la escuadrilla del Grupo de "Natachas" (Larache) inicia su labor docente, como profesor en la Escuela de Observadores (Málaga), y con el correr de los años, en las Escuelas Superiores del Aire y del Ejército.

A su formación, añade la diplomatura en el servicio de Estado Mayor, el curso de Vuelo Sin Visibilidad y 187 horas de prácticas en la Compañía Iberia.

Destinado en la Dirección General de Protección de Vuelo, en numerosas ocasiones marcha al extranjero al frente de Delegaciones españolas. Luego de su paso por el Estado Mayor, en 1960, es nombrado comandante del Ala de Transporte nº 35, felicitada por las operaciones de ayuda a la arrasada ciudad de Agadir, en las que toda la Unidad echó el resto; asimismo, el propio coronel localiza a los náufragos del Airspeed Cónsul de Spantax caído al mar en vuelo Aaiún–Las Palmas

General de brigada en 1964 pasa a la Dirección General de Navegación Aérea y luego toma el mando de jefe de EM de la Región Aérea Atlántica y al ascender al empleo superior, marcha a Sevilla como Subinspector de

### Hace 85 años

### Aviones del pueblo

**Cuatro Vientos 29 septiembre 1921**

Con la asistencia de SSMM los Reyes, esta tarde se celebró el acto de entrega oficial de los aeroplanos De Havilland DH-4, que las provincias de Salamanca y Zaragoza regalan al Ejército de Operaciones.

Tras los discursos se procedió al tradicional bautismo de los aparatos con champagne. La Reina Doña Victoria, tiró de las cintas que pendían del Salamanca núm 2, que lleva el nombre de "General Ampudia"; a continuación, lo hizo la Infanta Doña Isabel, madrina del Salamanca núm 1, así como las señoras de La Cierva y condesa de Coello, esposas de los ministros de la Guerra y Gobernación, quienes amadrinaron el Zaragoza 1 y el Zaragoza 2. Las botellas estallaron con tal ímpetu, que resultaron salpicados los vestidos de las damas.

Bendecidos luego los aeroplanos, por el obispo de Salamanca, todos se fueron al aire pilotados por el capitán Ferreiro, quien llevó consigo al diputado salmantino Martín Velóz; el teniente Páramo acompañado por el sargento Gutiérrez; el marqués de Borja con el capitán Vicente Barrón y el capitán Acedo con el capitán Varda del Vado. Sus "locuras" –verdaderas proezas– emocionaron a los asistentes, pasando a veces a dos palmos escasos de sus cabezas; tanto, que hicieron exclamar al señor La Cierva: Y

eso que les pedí que no hicieran acrobacias. Pero nada, no hay quien pueda con ellos... Los Reyes sonrieron tolerantes. Firmadas por parte de las comisiones y autoridades, las actas de entrega; tan pronto aterrizaron los aviadores, Sus Majestades, autoridades e invitados, se dirigieron a la Escuela de Aviación, donde se sirvió un espléndido lunch.

la 2ª RA y jefe S.A Sevilla. Ya en 1970, pasaba al Grupo B habiendo acumulado 3.300 horas de vuelo. Luego de ejercer el cargo de miembro, del Consejo Supremo de Justicia Militar, en 1974 pasaba a la situación de Reserva, falleciendo en Madrid el 12 de marzo de 1989.

### Hace 50 años
## Adios
**7 septiembre 1956**

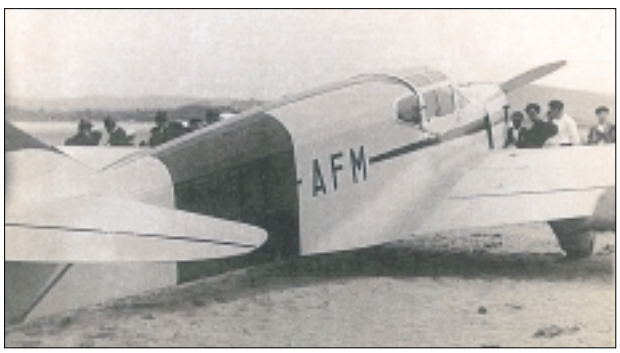
Baja del ultimo He-70 Rayo, se trata del R.2-44 que pertenecía a la 104 Escuadrilla de la R.A. pirenáica.

### Hace 60 años
## Percance
**Getafe 27 septiembre 1946**

Cuando esta mañana, despegaba para Sevilla el Savoia SM-79 matrícula B.1-121, ha querido la fatalidad, que sufriera un grave accidente. Lo pilotaba el coronel Luis Pardo Prieto, del E.M. de la Región Aérea del Estrecho y dada la aparatosidad del siniestro, han resultado heridos –alguno de gravedad– todos sus ocupantes. Así y todo, gracias a la pericia y serenidad del piloto, quien ha sufrido extensas heridas en las regiones nasal y labial superior, amen de erosiones múltiples, el percance no ha tenido peores consecuencias.

Según las primeras hipótesis, se ha debido a la rotura del mando de la aleta compensatoria, existiendo la posibilidad añadida, de que por la naturaleza de la carga que transportaba; esta se hubiera desplazado peligrosamente. El trimotor ha sufrido desperfectos valorados en un 80% de su valor total, o sea unas 850.000 pts.

*Nota de El Vigía:* Posteriormente falleció el cabo 2º José Aragonés Maestre. El general Pardo, quien hubo de pasar un calvario de operaciones para reconstruirle el rostro, como podemos ver en la foto a los mandos de un "Junkers" (1962), en absoluto se acoquinó.




### Hace 70 años
## Cambios de rumbo
**Pontevedra 24 septiembre 1936**

En la playa de La Lanzada, a una treintena de kilómetros de esta ciudad, ha tomado tierra sin novedad una avioneta. Se trata de una cuatriplaza de enlace, modelo GP-4, pilotada por el capitán José Pazó Montes; quien manifestó que, habiéndosele encomendado el transporte a Barcelona de algunas piezas de los motores que equipan los bombarderos Potez 54, aprovechó la coyuntura, para cambiar de rumbo y pasarse a Zona Nacional. Su intención hubiera sido hacerlo en Valladolid, pero, interceptado por cazas nacionales –su aparato lucía los distintivos de la Aviación Republicana– se las vio y se las deseó, para zafarse de ellos.

**Pamplona 26 septiembre 1936**

Seguido muy de cerca por los cazas que protegen la ciudad, a las cinco y media de la tarde aterrizó en el aeropuerto de Noain, el bimotor Airspeed "Envoy", en el que, tal y como se ha confirmado en medios oficiales, se había pasado desde Madrid, el célebre piloto Fernando Rein Loring. La alegría pues, ha sido doble; al recuperar al competentisimo piloto, dos veces victorioso en su ráid a Manila, y traernos un magnifico aparato que, pronto, ha de prestar valiosos servicios.

**Valladolid 27 septiembre 1936**

Comunican de Medina de Rioseco que, ante el asombro e inicial indignación del vecindario, aterrizó un aparato Hispano E-30 de las fuerzas de la República. Lo pilotaba el aviador Julio Alegría Caamaño, a quien acompañaba el sargento mecánico Facundo Gumiel. Increpados por un numeroso grupo de personas, que se arremolinó junto al avión, hubieron de ser protegidos por la autoridad, para que la cosa no fuera a mayores.

Según han declarado, partieron de Alcalá de Henares con orden de llevar el aparato a Los Alcázares para artillar, y conscientemente, habían decidido pasarse a Zona Nacional.

### Hace 85 años
## Colaboración
**Murcia 20 septiembre 1921**

Al pasar el ministro de Fomento por la estación de esta ciudad, ha hecho entrega al gobernador, Sr. Maestre Laborde, de la cantidad de 1.000 pesetas, con destino a uno de los aeroplanos que Murcia regala al Ejército; su secretario político le entregó 200. Se pretende que uno de ellos sea entregado solemnemente en esta capital.

### Hace 85 años
## Desmantelamiento
**Zaragoza 27 septiembre 1921**

Procedente de Marruecos, ha llegado a esta un capitán de Aviación, con objeto de recoger el material que, procedente de la clausurada escuela de pilotos, se encuentra en el Campamento Alfonso XIII, y trasladarlo a Melilla.

### Hace 85 años
## Inspección
**Melilla 27 septiembre 1921**

El general Echagüe ha visitado hoy el aeródromo de Nador, y apreciado los destrozos causados por los moros. También ha recorrido la costa de Mar Chica, para elegir el lugar donde se pueda establecer una estación para hidroaviones. A preguntas de los informadores manifestó, que en Madrid dos aparatos De Havilland, esperan a que amaine el temporal, para venir a reforzar la escuadrilla expedicionaria; y que, ya se han recibido hangares para doce aparatos que llegarán cuando estén montados.

### Hace 60 años

ABC 28 septiembre 1946

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

**Hace 100 años**

### Nacimiento

**Orduña 1 octubre 1906**

En esta *muy noble y muy leal* ciudad del señorío de Vizcaya, ha nacido Ángel Salas Larrazábal.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Artillería y con el empleo de teniente, en 1926 pasó Aviación, realizando el curso de observador en 1928 y el de piloto al año siguiente, con el nº 1 de su promoción. Clasificado para la caza fue destinado a la escuadrilla de *Martinsyde* con base en Getafe, de donde, más tarde, pasó a Tetuán y las lejanas posesiones de Ifni y Cabo Juby, donde vuela el Fokker F-VII trimotor y los sexquiplanos Breguet XIX. En cierta ocasión pilotando uno de éstos, una grave avería le obligó a saltar en paracaídas cerca de Mogador.

Capitán en febrero de 1936, el alzamiento militar le sorprendió en Madrid, disfrutando de licencia colonial. Resuelto por el bando nacional, el 18 de Julio aprovechando la confusión

que reinaba en Getafe, junto con dos compañeros voló a Pamplona; donde, no habiéndose sublevado aún el general Mola, fueron temporalmente arrestados.

Tras sus primeros servicios en los escasos aviones disponibles, en agosto, volando Nieuport 52, consigue su primera victoria en Teruel. Luego de un breve contacto con una escuadrilla legionaria de Fiat, se le confía el mando de una de anacrónicos PWS, sustituidos enseguida por He-51 con los que actúa brillantemente en Asturias y Aragón. Tan es así, que a requerimiento de García Morato, Salas y sus pilotos pasan a integrarse en el 2º Grupo de Fiat. Reuniendo todas las características del cazador su actuación puede calificarse de sobresaliente. En una ocasión, en combate contra 30 derriba 5, y en otra salida, abate a tres bombarderos *Katiuska*, y al *Rata* del jefe de la escuadrilla que los protegía.

Palmario resumen, son sus 608 servicios de guerra, totalizando 1.215 horas de vuelo; el haber sido derribado en cuatro ocasiones y a su vez haber alcanzado 17 victorias. Merecida recompensa, una Medalla Militar individual y dos colectivas.

Jefe del 21 Regimiento de Caza (Getafe) en la postguerra, pasó luego a la Escuela Superior del Aire, como profesor y alumno de la 1ª Promoción (1941) de Estado Mayor.

Ese mismo año, marchaba a Rusia al mando de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria, en la que cumplió 70 servicios de guerra, y alcanzó 7 victorias. Su brillante actuación, fue recompensada con sendas Cruces de Hierro de 1ª y 2ª clase y el ascenso a teniente coronel por méritos de guerra.

Agregado Aéreo en la Embajada de España en Berlín al caer la capital de Alemania, pasó a Berna, Lisboa y más tarde Paris.

En los años 50, con la modernización del Ejército del Aire, realiza el curso de reactores. Nombrado jefe de FFAA del Mando de la Defensa Aérea, le cupo el honor de mandar aquella impresionante formación de 93 *Sabres* F-86 que participó en el desfile de 1959. Al sobrevolar Madrid, sin duda hubo de recordar aquella formación que con 62 aviones (54 Fiat y 8 He-112) a su mando, veinte años atrás, había escrito en el cielo el nombre de Franco.

Los indudables méritos del general Salas le llevaron a que en 1963 le fuera concedida la preciada Medalla Aérea. Luego de un breve destino como Jefe de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental, al crearse el CESE-

**Hace 85 años**

### Aviones del pueblo

**Cuatro Vientos 19 Octubre 1921**

Si el día uno, se entregaban al Ejército sendos De Havilland DH-4 "Rolls", donados por Murcia y bautizados "*Juan de La Cierva*" y *"María de la Fuensanta"*; esta mañana, en acto presidido por SS.MM. los Reyes, han sido entregados otros cuatro aparatos del mismo modelo, regalados por Murcia (el tercer avión); Ávila, con el nombre de *"Santa Teresa de Jesús"*, Vigo y Cartagena. Amadrinados por la Reina Victoria, la Infanta Isabel, la marquesa de Comillas –en representación de S.M. la Reina María Cristina– y doña Flora Aznar Pedroño señora del diputado Maestre Zapata, hubieron de romper contra sus hélices, la tradicional botella de champán. Durante la ceremonia, ha evolucionado sobre el aeródromo una escuadrilla de seis aparatos de la Escuela de Getafe, al mando del capitán Roa.

DEN pasó a él como Segundo Jefe.

Teniente general en 1966, tomó el mando de la R.A. del Estrecho y de la Aviación Táctica.

Miembro del Consejo del Reino en 1974, en la Legislatura 77-79 de las Cortes Generales, fue nombrado Senador por designación Real.

Por Real Decreto de 26 Abril 1991 *En atención a sus méritos personales excepcionales* era promovido a Capitán General. No mucho tiempo después, aquel modelo de militar y de aviador, *serio pero amable, callado pero expresivo*, como le retrataba uno de sus biógrafos, fallecía en Madrid el 19 de julio de 1994.

## Hace 70 años
## Enhiesta

**Madrid 1 Octubre 1936**

Mostrando las ostensibles huellas del ataque perpetrado al amanecer del pasado día 20 de Julio, por las baterías del Regimiento de Artillería a Caballo y la Escuela de Tiro de Carabanchel, la tan característica torre de Cuatro Vientos, testigo, desde su inicio de la actividad aeronáutica militar en España, se nos muestra enhiesta y arrogante.

El azaroso despegue, en medio de la refriega, de los Breguet XIX de la Escuadrilla Y-1 (Escuela de Observadores), dispuestos a repeler la agresión, bastó para que los cañones enmudecieran.

## Hace 65 años
## Escuadrilla Azul

**Moschna 4 octubre 1941**

Como ya es sabido, el pasado 25 de julio, al mando del comandante Salas, partía para Rusia la 1ª Escuadrilla Expedicionaria, constituida por diecisiete pilotos y un escalón de apoyo en tierra con mas de un centenar de individuos. Tras un periodo de

entrenamiento en el aeródromo alemán de Werneuchen, y hacerse cargo de los *Messer* Me-109E con los que combatirán, marcharon al frente ruso; hasta este aeródromo, desde donde, anteayer efectuaron los primeros servicios de guerra. Lamentablemente, al regreso de uno de ellos, se dio la triste circunstancia de que, perdiera la vida el teniente Luis Alcocer, un joven aviador hijo del alcalde de Madrid, experto cazador con 5 victorias en España, quien mañana, precisamente, hubiera cumplido 22 años.

Flotando aún en el ambiente, la amargura por la irreparable pérdida, hoy la Escuadrilla ha logrado sus primeras victorias; un I-16 y un PE-2, ambas a cargo del comandante Salas.

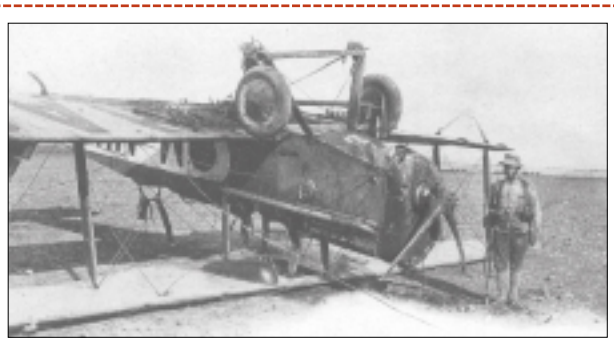
En la fotografía, los tenientes Ángel Mendoza y Esteban Ibarreche, muestran la divisa de la caza de Morato, adoptada por la Escuadrilla, empeñada en alcanzar bajo la misma, tantos éxitos como los que lograron en España.

## Hace 15 años
## Volador

**Madrid 5 octubre 1991**

El aterrizaje en Barajas del Tango 17 (B-707) en el que SSMM los Reyes regresaban de América, ha tenido una singularidad muy especial. Su comandante el general Enrique Nieto Rodríguez, cumplía su ultimo vuelo en el 45 Grupo y en el Ejército del Aire. Fiel piloto en innumerables viajes de nuestro Soberano, SSMM quisieron que en este ultimo, le acompañara Rafi su mujer, sentándolos a su mesa en el vuelo de ida, y obsequiándolos con una bandeja con sentida y cariñosa dedicatoria, y un reloj.

Es digno de resaltar, que el general Nieto ha alcanzado las 14.000 horas de vuelo, todo un récord en la Aviación Militar; que hoy, sin los lentos aviones convencionales, difícil será superar.



## Hace 85 años
## Colisión y angustia

**Melilla 2 octubre 1921**

Cuando, en el curso de las operaciones para la conquista de Sebt, con el fin de vigilar un ataque proveniente de la estribaciones del Gurugú, se había elevado un globo cautivo del tipo Caquot, ha querido la casualidad que, coincidiera en aquel punto el Havilland *Rolls* nº 19 que, pilotado por el sargento Cándido Carpio, con observador teniente Bellod, regresaba en vuelo rasante de un servicio de bombardeo. Percatado el personal de aerostación del inminente peligro, las señas que hicieron al piloto, no pudieron evitar su colisión con el cable de retención. El impacto provocó la rotura de este, con la consiguiente caída del aeroplano que, sin serias consecuencias para sus tripulantes, quedó mostrando su lomo al sol; al tiempo que el globo con su observador, teniente Gómez Guillamón, arrastrando 1.300 metros de cable, empujado por el viento se adentrara en el mar.

Declarada la alarma, tres buques partieron raudos del puerto, y gracias a la serenidad del aerostero, y el buen hacer de la tripulación del cañonero *Lauria*, que logró prender el cable en alta mar, han evitado que la cosa fuera a mayores.

En esta vieja foto, vemos al entonces capitán Nieto (derecha) a los mandos de un DC-4, junto al comandante Eduardo Romero Baltasar, *Medalla Aérea* a título póstumo.

*Nota de El Vigía:* El pasado 19 de febrero, ante la consternación de sus familiares y amigos; Enrique Nieto, uno de los mas notables *"sordos"* de Aviación –recordemos a ilustres figuras como Juan Ángel Casteleiro o Ignacio Quintana– emprendía en Madrid, su vuelo a la eternidad.

## Hace 70 años
## Nuevo aeródromo

**Zaragoza 15 octubre 1936**

Con la asistencia de todas las autoridades civiles y militares presididas por los generales Cabanellas y Ponte, esta mañana se verificó la bendición de un nuevo aeródromo que, como tributo al heroico español desaparecido trágicamente, llevará el nombre de *general Sanjurjo*, y así está rotulado en unos macizos de flores a su entrada.

Coronado por una imagen de la Virgen del Pilar,se había instalado un altar a cuyos lados se situó una Sección de Zapadores con arma y la Banda Municipal de música. Al frente, los invitados y en la vanguardia las distinguidas y bellas damas y señoritas, principal ornato de esta fiesta patriótica.

Comenzó con una misa de campaña; finalizada esta, el canónigo don Santiago Guallar, en representación del arzobispo, auxiliado por otros sacerdotes procedió a la bendición del campo. Luego, a requerimiento del general Ponte, dirigió una patriótica y sentida alocución al auditorio, que terminó con vivas a la Religión católica, a la Virgen del Pilar, a España y al Ejército, contestados por todos entusiásticamente.

Antes de regresar a la ciudad, los invitados recorrieron las instalaciones, pudiendo ver aparatos de caza y bombardeo, elogiándolo todo, puesto que, realizado con arreglo a las técnicas mas modernas, por su capacidad y acondicionamiento, es sin duda, uno de los mejores campos de aviación de España.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 80 años
### Siete vidas

**Cuatro Vientos 13 noviembre 1926**

Cuando esta mañana, el personal del aeródromo y alrededores, se entretenía admirando las piruetas que con el recién llegado Bleriot Spad 71, realizaba el comandante Juan Sanz Prieto, ha visto con horror como, tras un picado a la vertical, al recoger demasiado ajustadamente, se estrellaba en el talud de la vía férrea militar, inmediato al campamento. Con el ánimo sobrecogido, numerosas personas han corrido hasta el lugar, colaborando en extraer, de entre los restos del aparato, al infortunado aviador que sufriendo un terrible traumatismo, fue trasladado al Hospital Militar, donde fallecía a las pocas horas.

Sanz Prieto contaba 31 años y había pasado a Aviación procedente de Infantería, Arma con la que en Marruecos, se distinguió en numerosísimas acciones por su serenidad arrojo y bravura, o por su indomable valor, admirable amor patrio e incomparable pericia, como rezaban los escritos oficiales. Manera de ser que acrecentó más si cabe, como observador en el Grupo de Escuadrillas de Melilla, donde propuesto para la Laureada y la Medalla Militar, obtuvo los ascensos a capitán y comandante por méritos de guerra

Entre sus compañeros se comentaba, que ésta ha sido la séptima vez que caía a tierra en accidentes de vuelo o de campaña; lo creían invulnerable, siendo popular en Aviación por su heroico historial, y por los numerosos accidentes que en absoluto le habían restado ánimos. Tenía 27 cicatrices en el rostro; y en el cuerpo muchas señales de percances, en uno de las cuales sufrió la fractura de ambas piernas, curándose perfectamente.

En Torrelaguna, su pueblo natal, donde su padre regenta la farmacia, le tenían adoración, el año pasado se le nombró Hijo Predilecto de la Villa, bautizándose con su nombre una calle. En la fiesta que con tal motivo se dio en su honor, el aviador mató dos novillos, siendo objeto de grandes muestras de cariño por parte del vecindario.

### Hace 25 años
### Distintivo

**Madrid 30 noviembre 1981**

Por Orden Ministerial de la fecha, se crea el distintivo para generales, jefes y oficiales en posesión del título de Controladores de Interceptación Aérea, el cual quedará incluido entre los de Especialidad.

Su composición será la siguiente: Escudo cuadrilongo. En campo de azur, marcas de distancia y azimut de plata; daga de plata puesta en palo y sobre ella en centro un avión y un rayo en aspa, de plata; sobre el todo, emblema del Ejército del Aire. Bordura de plata con 24 roeles.

Ostentarán este distintivo sobre el lado derecho del uniforme, por encima del bolsillo superior derecho de la guerrera.

### Hace 50 años
### Personalización

**Palma de Mallorca 3 noviembre 1956**

Como ya informamos, procedentes de Valencia, y para estacionarse en la base aérea de Son San Juan, llegaron ayer veinticinco reactores F-86F "Sabre" del 41 Escuadrón de Caza. Un detalle curioso, es que dichos aviones estuvieran personalizados con el nombre de su piloto; como este, que denota su "pertenencia" al teniente Jaime Álvarez del Castillo, el tan competente como popular Jimmy.

### Hace 45 años
### Prácticas

**Cuatro Vientos 2 noviembre 1961**

Desarrollándose estos días el II Curso de Helicópteros, vemos al capitán Ángel Ibarra Loresecha y su alumno el teniente Carlos Gómez Jordana, practicando en el simulador.

Nota de El Vigía: Hijo del célebre y malogrado comandante Ibarra Montis, Ángel mas tarde supernumerario, perdería la vida en el Pirineo el 23 de abril de 1970, al estrellarse en el Valle de Belagua, en el Roncal, el helicóptero que, perteneciente a la Diputación Foral de Navarra, pilotaba. Con él morían también, su mecánico ayudante y tres pasajeros, entre ellos, Luis Arias, máxima figura del esquí español.

Jordana por su parte, alcanzaría el empleo de coronel, siendo precisamente su ultimo destino, antes de pasar a la reserva, la jefatura de la Escuela de Helicópteros ubicada ya en Granada-Armilla.

### Hace 45 años
### Exhibición

**Lisboa 12 noviembre 1961**

De la espléndida exhibición del Saeta, en el aeropuerto internacional de esta ciudad, traemos esta

## Hace 50 años
# Cazadores

**Williams AFB (Arizona)**
**18 noviembre 1956**

Con el bagaje de instructores de IFR en reactor, curso que realizaron en la 7330ª Flying Training Wing, en Furstenfelbruck (Alemania), a fin de especializarse en el combate; tanto aire-aire, como aire-tierra (Fighter gunnery), se encuentra en esta base un grupo de aviadores españoles. Lo forman el capitán Francisco Torres Arias y los tenientes Fernando Esteban Rodríguez-Sedano, José Luis Olaya Pina y Ramón Fernández Sequeiros. En la foto, estos dos últimos (izq y dcha) aparecen junto a un "Sabre", en compañía del teniente norteamericano Peck, alumno como ellos también.

interesante fotografía, en la que su piloto, el comandante Fernando de Juan Valiente aparece flanqueado por el célebre profesor Willy Messerschmit (derecha) y el ingeniero portugués señor Varela Cid.

## Hace 75 años
# Nuevos diseños

**Madrid 19 noviembre 1931**

Por Orden Circular de la fecha, se modifican las siguientes condecoraciones actualmente en uso. Mérito Militar, Medalla Militar, Cruz Laureada de San Fernando, Orden de San Hermenegildo y Medalla Aérea.

En cuanto a esta última, en el anverso se suprime la corona y en el reverso el óvalo de las lises, cambiando la leyenda "Reinando Alfonso XIII" por "Aeronáutica Española"; además, la cinta pasará a ser azul celeste con bordes blancos

Los poseedores de las cruces y condecoraciones hoy reglamentarias procederán a realizar las modificaciones indicadas; las que se concedan en lo sucesivo, se ajustarán en sus modelos a lo anteriormente señalado en esta Orden.

## Hace 45 años
# Reconocimiento

**Madrid 23 noviembre 1961**

En el Salón de Honor del Ministerio del Aire y ante las más altas personalidades del departamento, ha tenido lugar el acto de imposición de la Medalla Aérea al teniente general Alfredo Kindelán Duany. Se inició con un parlamento del ministro del Aire, teniente general Rodriguez y Díaz de Lecea, en el que destacó la personalidad aeronáutica del venerable aviador, promotor indiscutible de la Aviación Española, cuyo cincuentenario de su nacimiento, precisamente este año se conmemora. A continuación prendió en su pecho la preciada condecoración, haciéndole entrega asimismo, de una artística placa recordatoria de la efeméride. El homenajeado agradeció con palabras de afecto la distinción que se le hacía.

## Hace 50 años
# Desgracia

**Torrejón 27 noviembre 1956**

Del lamentable accidente que ha costado la vida al comandante Demetrio Zorita Alonso, del que ya tienen noticia nuestros lectores, traemos el documento gráfico de los restos del aparato Dewoitine AVD-12C, en el que sucumbió uno de nuestros más competentes aviadores.

## Hace 70 años
# Pro avión

**Zaragoza 13 noviembre 1936**

Previa autorización del Gobierno legítimo y de conformidad con el acuerdo pertinente del Ayuntamiento, la Alcaldía ha puesto en circulación los sellos de 5 y 10 céntimos de peseta "Pro avión Zaragoza", que podrán ser adquiridos por quienes deseen contribuir con tan modestas cantidades, a engrosar la suscripción para adquirir un aeroplano que lleve el nombre de nuestra ciudad.

Tales sellos podrán y deberán ser colocados en cuanta correspondencia se expida desde la capital de Aragón, a cualquier punto del territorio liberado o del extranjero, lo mismo que en facturas, recibos y documentos que impliquen cualquier cobro o transacción de efectivos

Índice revelador del entusiasmo patriótico que impera en esta capital, será la aceptación que el nuevo sello encuentre en sus habitantes, siendo de desear que, en todos cuantos casos se presenten, el público se afane en mostrar su ferviente anhelo de colaborar con su óbolo a la obra de recuperación, que tan felizmente lleva a cabo el glorioso Ejército español y milicias que le secundan.

# Artistas de altura

**"CANARIO" AZAOLA**

Una de las sorpresas que la exhibición estática del recordado Aire–06 nos deparó, fue aquel tan insólito como atractivo tigre, que lucía en su deriva un F–1 del Ala 14 de Albacete. Insólito, porque aparte del CR–12 *Titanes Phorever*, que se vistió de gala para la despedida de los Titanes y del Phantom en España, nunca habíamos contemplado una cosa así. Nuestra inclinación por la "heráldica" aeronáutica y el afán periodístico, nos llevó a indagar aquí y allá, hasta que dimos con su autor, Alvaro *"Mecha"* Ruiz Laborda, un joven artista andaluz de Linares, residente hoy en la localidad alicantina de Polop.

Apasionado desde niño por la aviación, aún no se lo puede creer, como al volcar en los aviones su talento para el dibujo, diseño gráfico e ilustración, cualidades que apuntaba desde sus inicios en Baeza, complementados luego en Barcelona, hoy se haya abierto camino internacionalmente, nada menos que en las fuerzas aéreas.

*Por mi afición* –me contaba– *gran parte de mi trabajo como ilustrador, lo invertía en el tema aeronáutico, pero siempre a nivel personal, nunca con la intención de reflejarlo en la aviación real; y digo real porque, como casi todos los aficionados de mi generación, también lo somos de la simulación, propiciándonos la red, entretenimiento y muy buenas amistades.*

*Álvaro Ruiz Laborda, el artista, aparece junto al comandante Roberto Yuste Fernández, jefe del 142 Escuadrón (Ala 14).*

*A través de ella, empezaron a llegar los primeros encargos; relacionados con escuadrones virtuales en internet, o simplemente gente aficionada. El hecho de que alguno de mis amigos tuviera relación con la aviación real, militar o civil, me permitió mostrar poco a poco mi trabajo.*

Así las cosas, un día *"Mecha"* contactó con el venezolano, Victor Amaya *"Maverick"*, quien le puso al tanto del proyecto que tenia la Fuerza Aérea de su país, para decorar un Mirage 50 DV.R.

*Recopilada toda la información, trabajamos rápido y duro y tras presentarlo conjuntamente, al estimar que siempre sería mejor que un nativo estuviera detrás del proyecto, se aceptó.*

A este, siguieron dos nuevos encargos, un F–16B y un F–5 que también se realizaron... A partir de aquí todo fue más fácil, *"Mecha"* entra en contacto con Carlos Gutiérrez *"Gallo 2"*, bien relacionado con la gente de los *"Cobra"*, y de los *Harrier II* de la 9ª Escuadrilla de Aeronaves de la Armada, lo que le permitió darse a conocer en Rota y recibir encargos de camisetas y un parche para los *Seahawks* y *Seakings*.

*Pero, tanta o más, satisfacción que la de comprobar que mis diseños gustaban, ha sido el contacto con los pilotos en su apasionante mundo, en sus escuadrones y ¡como no! caminar entre sus aviones y disfrutar de su amistad.*

*Luciendo la espectacular deriva, el F-1 (14-49) despega de Torrejón, tras su participación con el Ala 14, en el desfile de las FF.AA. el Día de la Fiesta Nacional. A la derecha, subido al andamio, «Mecha» da los últimos retoques al tigre. No andaría lejos su compañero «Pincho».*

*Expuesto por vez primera al público, en la jornada de Puertas Abiertas del Tiger Meet, y con la satisfacción de ver como su diseño era continuamente retratado, «Mecha» quiso también posar ante «su» tigre.*

*Mediante un amigo común, conseguí poner un "book" en la mesa del Lider de los Apaches holandeses, quien me encargo un trabajo. Con tal motivo, hice una inolvidable visita a Holanda y a una base de su Fuerza Aérea, la antevíspera de que los temibles helicópteros de ataque, marcharan a Afganistán, siendo testigo del ambientillo que reinaba. ¡Lastima!, que debido a ello, no pude entrar en el simulador, pero... algún día volveré.*

Conocedor *"Mecha"* del énfasis –en claro contraste con la sobriedad española– que los escuadrones tigre de la NATO, ponen en la decoración de sus aviones para los *Tiger Meet* y sabiendo que el 142 Escuadrón de Albacete, volvería a ser anfitrión de la reunión internacional, con más seguridad, "envalentonado" tras su exitosa trayectoria, apuesta por el Tiger Meet, se pone a trabajar y elabora un proyecto, que le hace llegar al jefe de la unidad, comandante Yuste, quien mostrándose interesado, le citó en Albacete. Allí, tras un cambio de impresiones y algún retoque, surgió el llamativo tigre que, rompiendo el tradicional escudo del 142, vimos en la cola del C.14–64 en San Javier. Pero, como quiera que los aviones que se decoran para la reunión, son celosamente "guardados" hasta su presentación, y este ya se había visto, se optó por, rediseñarlo y así se hizo, contando *"Mecha"* con la estimable colaboración de su compañero David *"Pincho"* García Carpintero.

Paralelamente, sabiendo que tenían prevista su asistencia como observadores, un par de E.25 del 41Grupo de Matacán, luego de alguna conversación informal, basándose en el viejo tigre heredado del Ala de Caza nº 2, realizó un diseño, al que, a sugerencia mía, teniendo en cuenta que se trata de un Grupo de adiestramiento, y recordando el águila con los polluelos del Copero, agregó un par de cachorros; quedó muy vistoso, pero ni este, ni uno anterior, sin descendencia, de momento se han llevado a cabo.

El tigre del 142 se comenzó a pintar la semana del 20 de agosto. Pero ¿cómo se realiza esa pintura en una superficie de más o menos de 3 por 4 metros?

*De manera muy resumida* –el artista nos explica– *Lo primero es dibujar a lápiz y papel; dibujar, dibujar y volver a dibujar... mucha documentación y dibujar... Después de tener un dibujo, entintarlo y con ese dibujo en blanco y negro, escanear y meter color, fondo, letras, etc.*

*Luego viene la parte trabajosa, vectorizar el diseño y reproducirlo al tamaño original, como un puzzle que nos permite ir pintando todo en su sitio, hasta que llega el momento de terminarlo con pincel y/o aerógrafo. Aunque la cola del F–1 nos hubiera gustado tenerla más organizada, tuvo mucho trabajo a mano, –demasiado creo– y más experiencia para la siguiente.*

*La «heráldica» de nuestra Aviación Militar, que naciera en la campaña de Marruecos, adquirió mucho auge en los años 30. A la izquierda, un artista se afana en la elaboración del león con esquíes, que representaba a los Breguet XIX de León. Arriba podemos ver durante la Guerra Civil, plasmando en un Fiat el celebérrimo emblema de la caza, hoy felizmente conservado.*

*Terminada ya la imagen del Tiger Meet, reconozco que tuve momentos de pánico a la hora de organizarme para decorar esa deriva, pero todo ha quedado en una experiencia preciosa y que espero repetir pronto, y ¡como no! el eterno agradecimiento al 142, por depositar su confianza en mí a la hora de hacer su "apuesta" para un Tiger.*

*Caminando entre tigres, en esa semana mágica en la base aérea de Los Llanos, muchas veces he revivido mentalmente las horas y horas de estudio del avión al natural y del diseño para él. Como se suele decir, acariciándole el lomo... Un trabajo que aún siendo duro, llego a no considerarlo como tal; quizás haya gente que lo vea como el que rotula una furgoneta... y habrá otros que vean que no es así, o que entiendan que no debe ser así, pero me encanta como queda todo lo que les hago (se refiere también al "parche" del NTM) y me encanta que haya gente que me trasmita que es así.*

*Aunque en el montaje, que parece real, resultaba ciertamente atractivo el tigre con sus cachorros creado para el 741 de Matacán, finalmente la cosa no cuajó.*

Y como *"Mecha"* no puede parar, ahora trabaja en el "parche" para las compañías *Chinook* españolas; en nuevos encargos para los aviadores holandeses; concretamente, para los *"Hawkeye"*, y el escuadrón de *Apaches*. De igual manera, entre sus proyectos, quiere poder charlar y mostrar sus trabajos a los pilotos de Zaragoza y a ser posible estar pronto "con las manos en la masa" *Lo estoy deseando* –agrega– y nosotros también, puesto que, como esos colegas suyos que le antecedieron y que en viejas fotos vemos en cabecera, se trata de un artista de altura ■

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 80 años
### Frustración

**Cuatro Vientos 19 diciembre 1926**

Según relata el diario ABC, como preparación para el ráid Sevilla-Guinea, los capitanes Barberán y González Gil, protagonizando un acto íntimo de gran emoción e inefable sencillez, asistieron ayer en el Santuario Misionero de la Inmaculada del Corazón de María, a la santa misa, recibiendo la sagrada eucaristía. En palabras del oficiante: *quienes habían estudiado como sabios la audaz expedición aérea, y que, como militares intrépidos y grandes patriotas se aprestaban a realizarla, quisieron cumplir sus deberes como católicos, con una solemne afirmación de sus bien arraigadas creencias.*

Esta mañana, tras una cariñosa despedida, en la que junto a los jefes de Aviación participaron numerosos compañeros, los buenos deseos vieronse truncados; puesto que, a los pocos minutos del despegue, una avería de motor y el consiguiente aterrizaje forzoso frustraba, de momento, el proyecto.

En esta entrañable imagen, tomada poco antes de la partida, vemos al bizarro González Gil con sus hijas, la mayor de las cuales amadrina el R-III.

### Hace 75 años
### ¡Llegaron!

**Bata (Guinea) 25 diciembre 1931**

A las 13,45 horas, luego de una protocolaria vuelta de saludo sobre la ciudad, ante una muchedumbre que los aclamaba, ha tomado tierra sobre la tupida hierba del claro preparado junto al río Ekueku, el CASA Breguet nº 71. Sus tripulantes, el capitán Cipriano Rodríguez Díaz y el teniente Carlos de Haya, en admirable salto de 4.312 km, en 27 horas y 45 minutos de vuelo, desde Sevilla habían alcanzado la mas lejana de nuestras posesiones. ¡Enhorabuena!

### Hace 65 años
### Recompensas

**Getafe 10 diciembre 1941**

S.E. el Generalísimo ha presidido los solemnes actos celebrados en esta base. Comenzaron con una misa de campaña, oficiada en el artístico altar que se había levantado ante el cobertizo principal. A continuación se procedió a la entrega de despachos de tenientes profesionales, a los 78 oficiales cadetes de la primera promoción de la Academia de Aviación. Luego, el general Eduardo González Gallarza, Jefe del E.M del Aire, pronunció un vibrante discurso, relatando sucintamente la actuación de la Aviación en la Cruzada de Liberación, en la que contrajeron los méritos por los que ahora se recompensa con la Medalla Militar a 30 jefes, oficiales y suboficiales.

Seguidamente, el Caudillo condecoró personalmente a los siguientes aviadores: coronel José Lacalle, tenientes coroneles Juan A. Ansaldo, Félix Bermúdez de Castro, Federico Noreña y Luis Navarro; comandantes Manuel Presa y Marcos Bazán; capitanes Arturo Montel, José Guitart, Carlos Serra, Rafael Simón, Jesús Rubio, Ultano Kindelán, Juan Frutos, Gonzalo Queipo de Llano, Joaquín Ansaldo, José Mª Novo e Isidoro Herrera; tenientes

### Hace 45 años
### Admiración

**San Javier 9 diciembre 1961**

Habiéndonos referido ya, a la ceremonia de entrega del estandarte que la ciudad de Murcia ha ofrecido a la Academia General del Aire, queremos poner énfasis, en el programa aeronáutico que, con motivo de la fiesta de la Patrona de Loreto, ha tenido lugar. Se inició, con una exhibición de la patrulla acrobática "Ascua" que, durante quince minutos, realizó los más atrevidos y vistosos ejercicios con cambios de formación, para terminar con una espectacular "palmera" rematada con el cruce de los aviones a escasísima altura, repiqueteando sus ametralladoras. Todo ello, entusiasmó de tal manera a los caballeros alumnos, que tan pronto como hubieron tomado tierra con precisión admirable y formado en la plataforma los seis F-86, luego de aplaudir frenéticamente y tirar las gorras al aire, en un arranque de simpatía y admiración, como un torrente se lanzaron hacia sus pilotos, a quienes levantaron en hombros, para llevarlos triunfantes hasta la torre de control.

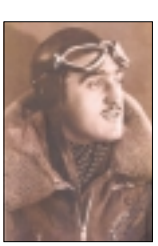
Como colofón, paracaidistas de la Escuela de Alcantarilla, realizaron diversos saltos, muchos en caída libre, que fueron admirados y aplaudidos también.

José Arango, Gonzalo Hevia, Natalio Ferrán, Joaquín Velasco, Francisco Dieguez, José Mª Ripollés, Ruy Ozores, Teodosio Pombo, Carlos Dolz de Espejo, Rafael López Sáez, Alvaro Borrás y brigada Cristino Palacián.

*Nota de El Vigía:* Habiéndoseles concedido la Medalla Militar junto a los anteriores, lamentablemente, tanto el comandante José Muñoz, como el capitán Arístides García López, y los tenientes Rodolfo Hemricourt y César Sanz Ruano, no pudieron recibirla, al haber perecido en Acción de Guerra o Acto de Servicio. Por su parte, el comandante Ángel Salas, los capitanes Javier Allende y Carlos Bayo; los tenientes Esteban Ibarreche y Emilio O´Connor, ausentes en Rusia (1ª Escuadrilla Azul), se perdieron la ceremonia

### Hace 65 años
## Pilotos

**Sevilla 12 diciembre 1941**



De acuerdo con los requerimientos del *Plan Yagüe*, las Escuelas continúan incesantes la formación de pilotos. Un ejemplo típico es el de Ramón Gutiérrez Martínez el popular "Guti".

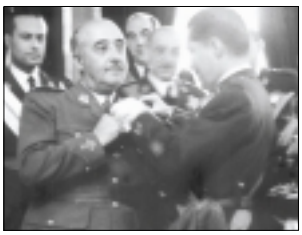
Terminado el curso elemental en la Escuela nº 2 del Grupo Sur (Las Bardocas) con 461 vuelos que totalizaban 43,05 horas, pasó a la Escuela de Transformación de Jerez, donde tras 199 vuelos = 28,04 horas, con fecha de hoy le ha sido concedido el título de Piloto de Avión de Guerra.

*Nota de El Vigía:* Al igual que casi todos sus compañeros de aquella época, "El Guti", no se resistió a pasar por el estudio y retratarse, para dedicar la foto a sus padres, o a la novia... Deliciosos retratos, que hoy se nos antojan de lo mas *"camp"*.

### Hace 60 años
## Gran Cruz

**Madrid 10 diciembre 1946**

Creada por el Ejercito del Aire la Gran Cruz del Mérito Aéreo, la primera de estas condecoraciones, costeada por todo el personal del mismo, le ha sido otorgada al Generalísimo Franco. Hoy, festividad de



Nuestra Señora de Loreto, en presencia de los mas altos jefes de Aviación, en el palacio de El Pardo ha tenido lugar el acto de imposición, por el ministro del departamento general Eduardo González Gallarza, luego de expresar al Jefe del Estado la incondicional adhesión del Ejército del Aire.

### Hace 65 años
## Homenaje

**Sabadell 10 diciembre 1941**

Coincidiendo con la festividad de Nuestra Señora de Loreto y con asistencia de todas las autoridades civiles y militares, en las instalaciones del Parque de Aviación, se ha celebrado el acto de entrega de un banderín, a la Centuria del Aire *José Jesús González Velasco*. Tras la misa de campaña, y bendición de la enseña a los acordes del Himno Nacional, el jefe del Parque, comandante Emilio Lecuona y la señorita Pilar Herrán, en calidad de padrinos, la pusieron en manos del jefe de la Centuria, camarada Juan Figueras Laguardia. A continuación, con emocionadas palabras, el comandante ensalzó la ejemplar figura del teniente González Velasco quien, nacido en La Habana, a los dieciséis años marchó voluntario al frente para poner su valor y juventud al servicio de España. Ya alférez provisional, se incorporó a Aviación y tras los oportunos cursos, fue destinado a la legendaria "Cadena" de Heinkel 51 (1-G-2).

Acabada la guerra, realizó el curso de caza, siendo destinado como piloto de pruebas al Parque de Sabadell; donde, en cuanto a horas de vuelo y número de pruebas, alcanzó metas, nunca hasta entonces logradas. Un aciago día, el pasado 14 de abril, efectuando picados sobre el mar, para recoger a la mínima altura, debido seguramente a espejismo, se le vio tocar con las ruedas en el agua en posición horizontal, y como, con un tonel rápido, su "Curtiss" se hundía violentamente en el mar. Así, a una milla de la costa, a la altura del aeródromo de El Prat, perdía la vida en acto de servicio.

A continuación, a los acordes de airosas marchas, han desfilado las fuerzas del Arma de Aviación y la Centuria del Aire, finalizando los actos con un aperitivo con que, el jefe del Parque ha obsequiado a los asistentes.

En la fotografía, (de izquierda a derecha), vemos a José Gorina, Juan Figueras, el alférez probador del Parque Ángel Sanz Piñal, acompañado de su inseparable "Chita" –verdadera institución en el aeródromo– un personaje no identificado y el Delegado del Frente de Juventudes Pedro Riba y Doménech.

### Hace 50 años
## Pareja de ases

**Bilbao 2 diciembre 1956**

La Vespa esta de moda, y en el bilbaíno aeropuerto de Sondica, la cámara sorprendió al campeonísimo jinete Paco Goyoaga, dispuesto a cabalgar en el popular scooter, en compañía del gran acróbata aéreo José Luis Aresti.

### Hace 50 años
## Fin de curso

**Albuquerque (USA) 14 diciembre 1956**

Como ya dimos a conocer, un grupo de pilotos españoles se encontraba en Williams AFB, cerca de Phoenix (Arizona), realizando el curso de Fighter Gunner; habiéndolo terminado satisfactoriamente, emprendió el regreso en automóvil hacia la costa este.

Ayer, según informa *Albuquerque News*, los capitanes Francisco Torres Arias, Fernando Esteban Rodríguez-Sedano, José Luis Olaya y el teniente Ramón Fernández Sequeiros, atendiendo una invitación del capitán Mike Encinias y su mujer, almorzaron en la residencia de sus padres.

Encinias, quien durante su estancia en Talavera la Real, instruyó en el vuelo a reacción a pilotos españoles y descubrió la cocina de aquel país, sorprendió a sus invitados con un gazpacho. La reunión, en la que reinó la contagiosa alegría de estos jóvenes pilotos, que superado un duro trance regresan ya a su tierra, resultó de lo más agradable. Por la tarde, acompañados por Encinias, partieron para Amarillo; desde donde continuarán a Washington y Nueva York city; finalmente, el próximo día 17 en McGuire AFB, tomarán el avión que los llevará a España.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 50 años

## Apuros

**Talavera la Real 21 enero 1957**

Cumplimentando el plan de instrucción, los capitanes, profesores de la Escuela de Reactores, Matías Lozano Tejada, como supervisor, y Jorge Mora Baño "con capucha", realizaban esta mañana un vuelo de prácticas con instrumentos, a bordo del T-33 E.15-28. Ascendiendo, habían alcanzado los 20.000 pies

y se encontraban a la altura de Évora, en la comarca portuguesa del Alto Alantejo; cuando sorprendente e inexplicablemente, se les ha desprendido la cúpula.

Afectados por la descompresión y el brusco cambio de temperatura –de más de 20º a menos 25º– instintivamente, Lozano picó "a muerte". Mora, a quien en el puesto trasero mas le afectaba el chorro de aire helador, suplicó a su compañero: *"No corres tanto "Matiti..."*.

Al fin, cumplida una hora desde el despegue, el T-33 tomaba tierra "con novedad" en esta base. Ateridos de frío y con el consiguiente susto metido en el cuerpo, los pilotos han sido recibidos con una botella de coñac que, sin duda, ha conseguido reanimarles; tanto; que cuando el coronel Gavilán quiso verles, para que le contasen lo sucedido; puesto en antecedentes, decidió: *Bueno, ya me lo contareis mañana.*

*Nota de El Vigía:* Casualmente, cuando el 3 de noviembre de 1969, la Escuela de Reactores totalizaba las 100.000 horas de vuelo, el avión que las alcanzaba iba pilotado por los ya comandantes Lozano y Mora.

### Hace 80 años

## Repatriación

**Larache 16 febrero 1927**

Como ya es sabido, por considerar el Mando innecesarios sus servicios, se ha ordenado el regreso a la Península, concretamente al aeródromo de Cuatro Vientos, la escuadrilla expedicionaria que, dotada de aparatos de reconocimiento Loring R-I, se encuentra al mando del capitán Arranz Monasterio. Momentos antes de partir del aeródromo de Auámara, vemos (de izq a dcha) a los tenientes Vicente Eyaralar, José Sanchíz y José Mª Coig.

### Hace 75 años

## Tarifas

**Madrid 27 febrero 1932**

Con frecuencia se solicita por súbditos extranjeros, el cursar estudios de las distintas especialidades de la Aeronáutica en las Escuelas militares, sin que hasta el momento se haya cobrado a los Gobiernos que lo interesaron, el gasto que tales estudios supone.

A fin de evitarlo en cuanto sea posible, ya que muchos Gobiernos extranjeros no obran a este respecto con reciprocidad, por los Servicios de Instrucción de la Jefatura de Aviación, se ha establecido para los súbditos de las Repúblicas Hispánicas las siguientes tarifas de matrícula para el Curso de Observador.

Tiro y bombardeo: 500 pts

Hora de vuelo aparato de Escuela: 200 pts

Hora de vuelo aparato de reconocimiento : 400 pts

*Nuevo Mundo 7.1.1927*

### Hace 50 años

## Escolta

**Talavera la Real 10 febrero 1957**

Cumpliendo su primera "misión oficial", doce T-33 de la Escuela de Reactores en formación de columna de rombos, ha interceptado y dado escolta, al Super Constellation que, desde Nueva York a Madrid, transportaba al Rey Saud de Arabia Saudita. Llegados al límite de los cielos extremeños, han sido relevados por una agrupación de "Sabres" F-86 del Ala de Caza nº 1; que, al mando del teniente coronel Frutos, ha acompañado al avión real hasta su aterrizaje en Barajas. Tras unas espectaculares "pasadas" sobre el aeropuerto y sobrevolar Madrid, han regresado a Manises.

### Hace 70 años

## Piloto

**2 enero 1937**

La Gaceta de la República incluye una Orden de 31 de Diciembre de 1936 firmada por el ministro de la Guerra Don Indalecio Prieto, por la que se le concede el título de Piloto Militar de Aeroplano, al teniente mecánico D.Pablo Rada

Ustarroz, con antigüedad 18.8.1936, fecha en que reunió las condiciones reglamentarias para ello.

### Hace 70 años

## Nueva escuadrilla

**Salamanca 23 enero 1937**

Formada la sexta escuadrilla de bombardeo con trimotores Junkers Ju-52; su jefe, el capitán Larrauri, ha dirigido un expresivo oficio a la Diputación Foral de Navarra, en el que manifiesta lo siguiente *"Al crearse esta nueva escuadrilla, se le ha dado el nombre de Navarra, como homenaje y testimonio de admiración y cariño a la mas brava de las provincias de España".*

*Nota de El Vigía:* Tripulante en los días de la guerra, de la 6-E-22, el alférez José Juega Boudón, aparece en la foto ante uno de los "Navarra". Con el tiempo y el empleo de coronel "Pepe" Juega dirigió (1974-1978) con acierto Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

### Hace 70 años

## Pro avión Euzkadi

**Bilbao 7 febrero 1937**

Siguiendo las consignas aparecidas en prensa y octavillas: *¡Antifascistas todos! Acudir a San Mamés, es contribuir de una manera eficaz a la adquisición del avión "Euzkadi"*, con un récord de entrada, lo que supone un formidable éxito económico, se ha celebrado el gran partido de Foot-Ball entre las selecciones de Acción Nacionalista Vasca y Euzko Gudarostia, venciendo el primero por 7 a 5.

El próximo día 16, se celebrará en el frontón Euskalduna un magno festival pelotístico con el mismo tan loable fin *La derrota del fascismo ha de ser obra de todos Nuestro triunfo lo exige...*

### Hace 65 años

## Recompensas

**Sevilla–Valencia 10 diciembre 1939**

Exceso de material, nos privó incluir en el número anterior, las noticias referentes a los solemnes actos celebrados en la 2ª, 3ª, 4ª y 5ª Regiones Aéreas, y en las Zonas Aéreas con motivo de la imposición de la Medalla Militar a un puñado de gallardos aviadores. En el aeródromo de Tablada, el General Orleáns impuso la preciada condecoración a los comandantes Manuel Bazán, Luis Díaz de Rivera, Juan Díaz Criado y Julio Salvador; a los capitanes Pablo Atienza e Isidro Comas y al alférez Manuel Jarén. (en la fotografía, de derecha a izquierda)

En Valencia fueron condecorados los comandantes Antonio Vázquez Figueroa y José Mencos; los capitanes Fernando Alfaro del Pueyo y Juan Antonio Gómez Trenor, así como el teniente José Ramón Calparsoro. ( en la fotografía de izquierda a derecha)

En el aeródromo de Zaragoza recibieron la Medalla Militar el teniente José Pratmarsó y el alférez Claudio Solsona. Por ultimo, en las Zonas Aéreas de Marruecos y Baleares los comandantes Francisco Canalejo, Miguel Guerrero y brigada Joaquín Sanjuán; al igual que los comandantes Pedro Atauri e Ignacio Ansaldo.

### Hace 80 años

## Popularidad

**Cuenca 17 febrero 1927**

Desde Villamayor de Santiago nos comunican, que un aeroplano que desde Madrid se dirigía a Cartagena, a causa de una avería de motor, se vio forzado a aterrizar en las afueras del municipio, próximo a la "Ruta del Quijote". Enterado el vecindario que lo pilotaba el comandante Gallarza; con el alcalde al frente, y la banda de música, acudió en masa a recibirlo, tributándole una gran manifestación de simpatía que se prolongó en el banquete con que se le obsequió, en el que se elogiaron los méritos del valiente aviador.

### Hace 75 años

## Concurso

**Alicante 14 enero 1932**

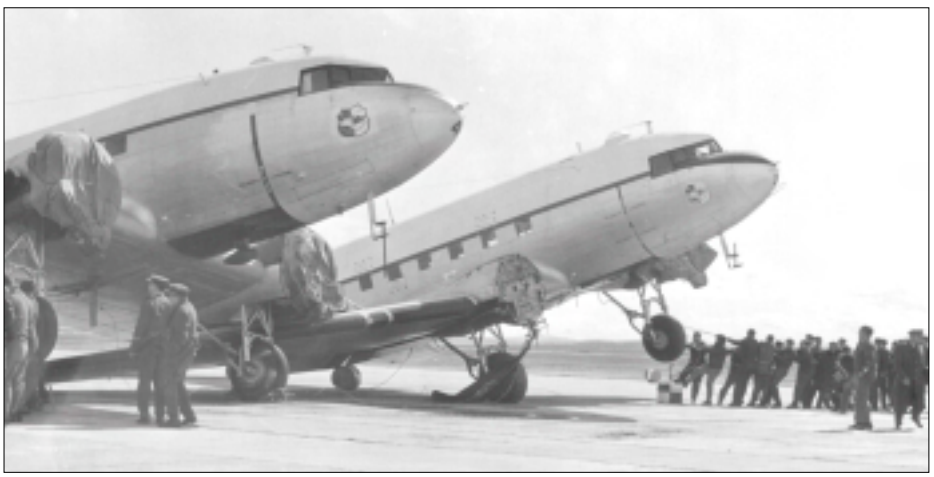
Con la asistencia del presidente de la Republica Alcalá Zamora y una entusiasta multitud, se ha celebrado el anunciado Concurso de Aviación. En él, junto a numerosos pilotos civiles, ha participado la Aviación Militar, representada por una escuadrilla de Los Alcázares y sendas patrullas de Getafe (caza y reconocimiento) y Tablada, que a la mañana evolucionaron sobre la ciudad, dando vistosidad al recibimiento al presidente, en su primer viaje oficial.

El Gran Premio Ciudad de Alicante, dotado de 3. 000 pts, se adjudicó el teniente José Mª Gómez del Barco, seguido del capitán José de la Roquette (2.000 pts) y Teodosio Pombo (1.000 pts).

Fue muy aplaudido el salto de un parachutista; quien, arrojándose desde 1.000 metros de altura, llegó a tierra felizmente.

El presidente felicitó a todos los participantes, y departió detenidamente con el laureado comandante Burguete, quien formaba parte del Jurado.

En vista de lo avanzado de la hora, y por haberse echado la noche encima, el concurso hubo de suspenderse, sin haberse realizado la totalidad de las pruebas. Como colofón, los aviadores asistieron a la cena baile que se ofreció al presidente en el Casino de la ciudad.



### Hace 40 años

## Vendaval

**Albacete 18 Febrero 1967**

El fortísimo vendaval que ha azotado la región, y que registró en Base Aérea de Los Llanos vientos de hasta 175 Km/hora, se cebó en cinco Douglas T.3 que, aunque debidamente anclados, aún sin gasolina ni motores, en espera de su revisión, casi llegaron a volar. Los destrozos son de importancia.

### Hace 65 años

## Charlas

**Madrid 3 febrero 1942**

Organizado por la Vicesecretaría de Educación Popular, con la patriótica finalidad de fomentar en el país el interés por cuanto con el dominio del aire se relaciona, en la sede del Museo Naval ha dado comienzo un ciclo de conferencias.

Ante los ministros de Marina almirante Moreno y Aire general Vigón, así como una numerosa representación de los tres Ejércitos, ha disertado el jefe de la Tercera Región Aérea coronel Fernández Longoria sobre "Fundamentos básicos del una potencia aérea", lección que calificada de magistral, ha merecido encendidos aplausos.

### Hace 65 años

## Compra

**Madrid 6 febrero 1942**

Se concede autorización al Ministerio del Aire la adquisición de los terrenos de la antigua Cárcel Modelo, para construir un edificio para la instalación de este departamento. Se trata de una superficie de 26.645 metros con 50 decímetros cuadrados, por un importe de 3.607.001 pesetas con 33 céntimos.

### Hace 50 años

## Nuevo ministro

**Madrid 26 febrero 1957**

Tras haber jurado su cargo ante el Caudillo, en solemne acto celebrado en el Palacio de El Pardo, el nuevo ministro del Aire, teniente general José Rodríguez y Díaz de Lecea, tomó a primera hora de la tarde posesión del departamento. El ministro saliente, teniente general Eduardo González Gallarza, quien ha permanecido doce años en el cargo, le felicitó deseándole, con el incondicional apoyo de todos los aviadores, los mayores éxitos.

### Hace 70 años

## Homenaje

**Bilbao 1 febrero 1937**

A las seis y media de la tarde con un lleno completo, se celebró en el Teatro Arriaga la función homenaje a la gloriosa Aviación Republicana.

Al entrar los aviadores y presentarse en su palco, engalanado con los colores nacionales, estalló una gran ovación; al tiempo que la orquesta, entre vítores y aclamaciones, interpretaba el himno de Riego.

Tras el bonito sainete en dos actos "El sexo débil" de Ramos Martín, se estrenó la estampa de guerra en un acto, original del conocido autor Julio Coterillo titulado *Alas Rojas*. Esta obrita escrita correctamente y con suma habilidad, fue tan del agrado del público que éste obligó al autor y a los intérpretes a que salieran a recibir los honores del éxito al palco escénico.

*Nota de El Vigía:* Como así lo expresara, y aparece impresa en el libreto, el autor dedicó la obra a su hermano Francisco, *piloto del pueblo, que saba honrar sus alas rojas.*

### Hace 65 años

*Nota de El Vigía:* El profesorado al completo, con su director, comandante Rute, aparece en la graciosa felicitación de la Escuela del Copero. Reconocemos (de izq a dcha en primer termino) Álvarez, Recuenco, X, Rute, Comas y Palanca. Tras ellos: Salinas, X , Gómez Trenor, Estébanez y Andrés Arbiol.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Guadalajara 22 marzo 1907**

Hijo del capitán de Ingenieros D. Emilio Jiménez Millas y Cano y de Dª María del Pilar Ugarte y Fernández; ha nacido Emilio Jiménez Ugarte

*Nota de El Vigía:* El 26 de junio de 1918 con a asistencia de S.M. el Rey D. Alfonso XIII, se inauguraba en Madrid, en la plaza del Marques de Cerralvo –confluencia de las calles de Ferráz y Paseo de Rosales– un monumento dedicado a las víctimas de la Aviación Militar. Con la pompa que tal acto merecía, junto a las autoridades militares y civiles asistieron también, familiares de los ocho infortunados aviadores, cuyos nombre aparecían grabados en el pedestal. Entre estos, un niño de once años del que, informado el Soberano, se trataba de un hijo del capitán Jiménez Millas, acercándose, le habló del alto ejemplo de amor a la Patria que diera su padre; y a la pregunta de qué pensaba ser de mayor; sin inmutarse el pequeño respondió: *Militar y aviador.* Don Alfonso le repuso afablemente: *Cuando tú seas militar, estará perfeccionada la aviación y no te ocurrirá la desgracia que privó de la vida a tu pobre padre.*

Y así fue; a los 14 años ingresaba en la Academia de Ingenieros de Guadalajara. Teniente en 1926, al año siguiente, tomando los globos como un primer paso, obtenía el título de Observador de Aerostación y al siguiente el de aeroplano.

En 1930 formando parte de una promoción "de lujo", junto a Salas, Muñoz *"El Corto"*, Miguel Rubio, Huarte Mendicoa, Alvarez Pardo *"El Rubichi"*, José Calderón, Ansaldo *"El Cojo"*, Cárdenas... lograba las ansiadas hélices para añadir a su emblema.

Antes incluso; había sobresalido, no ya por su habilidad para el vuelo, por su simpatía y don de gentes, sino porque siendo además un tío guapo, como genuino aviador, se le bautizó con el alias cordial y afectuoso de "El palomo". *¡Era tan guapo y atractivo....!* –me decía recientemente, recordándolo, una venerable anciana –

Como consumado volador, lo encontramos en los Breguet XIX de Logroño, de Sevilla y de León donde, ya capitán, participa en 1934, en las operaciones de pacificación, tras la huelga revolucionaria de Asturias y al año siguiente, representando a la Unidad en el IV Concurso de Escuadrillas

El alzamiento militar del 18 de Julio de 1936 le sorprende en León y con los Breguet XIX realiza las primeras acciones de guerra. La llegada de material alemán, recae lógicamente, en el personal mejor preparado, y al capitán Jiménez Ugarte se le encomienda el mando de una escuadrilla de reconocimiento armado, dotada de los He-46, conocidos popularmente como "Pavas". Con ella, partiendo de Sevilla marcha a Talavera y luego a Zaragoza, donde establece su base para desarrollar una gran actividad. Alcanzado su avión, se ve obligado a una toma de emergencia y en otra ocasión, regresa con su observador herido.

Mediado 1937 –todo un contraste– pasa a volar en los estilizados *Rayos* He-70 de reconocimiento, antes de marchar a Italia a por los Savoia 79, con los que habría de constituirse el 2º Grupo (4-G-28) al que se incorporaría hasta el fin de la guerra, a las ordenes de los comandantes Navarro Garnica primero y Carrillo después.

Ya en la paz, es destinado a la 31 Escuadra de Asalto, dotada de Heinkel 51 desplegados en Cuatro Vientos y luego Getafe. Simpático, diplomático y con don de gentes, el ministro del Aire general Yagüe, le nombra su Ayudante de Campo.

En 1940 realiza en la Escuela de Reus el curso de caza, se diploma en E.M. con la 1ª Promoción y luego toma el mando del 112 Grupo (Regimiento Mixto nº 4) establecido en Cabo Juby con aviones Ju-52

Tras destinos puramente burocráticos, como la Dirección General de Instrucción, el E.M. del Aire o la Dirección General de Aviación Civil, en 1952 es nombrado Agregado aéreo en la Embajada de España en Buenos Aires y más tarde, Santiago de Chile y Lima.

De regreso a España, lo encontramos en la R.A Central; de profesor en la Escuela Superior del Ejército; luego, ya coronel, se le confía el mando del Ala nº 35, en los cruciales días de la campaña de Ifni y el horroroso terremoto de Agadir, donde la unidad de transporte echó el resto

En 1958 se le concede la Medalla Aérea, impuesta solemnemente en la BA de Getafe. Cumplido su destino, pasa a la Dirección General de Aviación Civil, como 2º jefe y en 1964 asciende al generalato. Preside una comisión del Ejército del Aire que viaja a USA, donde tiene la satisfacción de que en un avión de combate lo vuelen a Mach 2. Jefe del E.M. del Mando de la Defensa Aérea, al año siguiente, general división es nombrado 2º jefe R.A. Atlántica y jefe del Sector Aéreo de Valladolid; cargos, que en 1966 pasa a desempeñar en la R.A Central y Madrid respectivamente

El 16 noviembre 1967, ante el dolor de familiares, compañeros y amigos, fallecía repentinamente en Madrid aquel gran aviador, por todos conocido como *El Palomo*; aquel, quien de niño, con pleno convencimiento, dijera al Rey: *Yo, señor, seré aviador.* Y aviador fue, con 46 años de servicio.

### Hace 70 años
### Debut

**Vitoria 31 marzo 1937**

Procedentes de León, y a fin de intervenir en la ofensiva de Vizcaya, al mando del comandante Eyaralar, habían llegado al campo de Lacua, los Heinkel He-45 del Primer Grupo de Asalto. Hoy, los *"Pavos"*, como popularmente son conocidos, los magníficos aparatos alemanes, en dos servicios, con un total de dos horas y tres cuartos de vuelo, han recibido su "bautismo de fuego".

## Hace 70 años
# Odisea

**Salamanca 16 marzo 1937**

Constituida la nueva escuadrilla de Junkers 52 al mando del capitán Haya, ayer noche inició sus servicios nocturnos, protagonizando el capitán Francisco Canalejo, un sorprendente episodio. No habían traspasado aún las líneas enemigas, cuando a fin de preparar el bombardeo, Canalejo, en funciones de observador, bajó al "caldero" desde donde, haciendo uso del visor y los correspondientes mandos, lo llevaría a cabo. El fuerte rebufo, al que se vio sometido al bajar la escalerilla, y un enganchón en la bolsa del paracaídas, motivó que este se abriera y lo arrancara del avión, cuya rueda de cola golpeó su cuerpo fuertemente.

Informado Haya, por el mecánico del percance, evolucionó en círculos sobre la zona, aún consciente de que era *buscar una aguja en un pajar*.

Alertada la *Guardia Mora*, desde primeras horas del alba rastreó durante horas el terreno, sin hallar vestigio alguno del aviador.

Según hemos podido saber, Canalejo seriamente herido, sin conocimiento, descendió en medio de las tinieblas, como un muñeco suspendido de la seda, hasta la misma orilla de un río. Allí permaneció al menos cinco horas; hasta que, aterido de frío se despertó. A duras penas, semiinconsciente, sin darse cuenta aún de lo ocurrido, se incorporó y tras recorrer como un autómata, el calvario que le supusieron unos 500 metros, guiado por las luces de unas casas, llegó hasta un pequeño pueblo, donde golpeó una puerta. No sabía si se encontraba en zona enemiga; pero, tras ser observado detenidamente por un ventanuco, acogieron a aquel hombre de aspecto lamentable, sucio y ensangrentado, acomodándole junto al hogar. El herido aquejado de los fortísimos dolores que una luxación de columna le producían, con el calor, fue recuperando sus facultades, aunque no el habla.

Informadas las autoridades; tiempo después, sin haber recobrado el habla, reposaba en la cama de un hospital salmantino, donde en principio creyéndole *destrozado por dentro*, vaticinaron que *no duraría veinticuatro horas*.

*Nota de El Vigía:* Al tercer día, Canalejo volvió a hablar, y a los cuarenta y siete, encorvado y empequeñecido, fue trasladado a La Coruña, en cuyo hospital se emplearon en enderezarlo. Pero su sentido patriótico le impulsó a que, sin ser dado de alta aún, pidiera volver al servicio, incorporándose a los Savoia 79 del 4-G-28. Mas tarde, aquel "veterano" de 36 años se agregaba a un curso de pilotos, que finalizó poco antes de la llegada de la paz. En 1941 le fue concedida la Medalla Militar individual.

## Hace 70 años
# La Gloriosa

**Barcelona 10 marzo 1937**

*Día a día ha ido acreciéndose el poderío militar de la flota aérea republicana. El aire de España es el medio en que se desarrollan hazañas magníficas, gestas valerosas, esfuerzos continuados, silenciosas angustias y deseos gigantescos de destrucción y muerte. En esta guerra dura y larga, ha sido la aviación el arma que todos hemos visto crecer y adquirir un valor indiscutible. Su evolución no ha cesado. Hoy marca un periodo de exponente positivo.*

*....Aquellos días calcinados de Oropesa, Talavera, Torrijos. Las negras alas de la aviación facciosa, importadas de Alemania e Italia describían círculos de muerte sobre nuestras guerrillas y el cielo leal no podía defendernos. Eran horas de angustia*

*de desesperación y de cansancio. Pasaron jornadas llenas de espera.*

*Y un día, frente a Madrid, quedaron detenidas las hordas fascistas. La ola de entusiasmo creció en nuestras líneas. Sobre los defensores de la ciudad heroica, cayeron unas octavillas cuyas primeras líneas decían: "Ya está aquí la aviación republicana...."*

*Los cazas Fiats y Heinkels tuvieron el enemigo encarnizado y sagaz y los pechos ensancharon sus pulmones. La guerra sigue dura y lentamente inclinada a la razón y a la causa justa.*

*Hoy la aviación es la "Gloriosa". Cada día y cada hora es por ella aprovechada para añadir laureles a su historia, que es mermar el poderío aéreo del enemigo y despoblar los aires de traidores aventureros extranjeros .*

*Los cazas "ratas"(sic) quedaron en Madrid grabados y añadirán su historia a los mil historias formidables del pueblo en armas.. Nuevas generaciones de jóvenes acuden a las Escuelas de aprendizaje. Los hangares se pueblan. Los ruidos de motores crecen sin cesar. Los hombres que hacen la vigilancia del aire forman –por su iniciativa– en el honroso escalafón del anonimato.*

Extracto: La Vanguardia de Barcelona.

## Hace 30 años
# Visita

**Albacete 28 marzo 1977**

S.M. el Rey Don Juan Carlos, acompañado por el Jefe del E.M. del Aire teniente general Galarza y otras autoridades, ha visitado la base aérea de Los Llanos. Tras recorrer las distintas dependencias, recibió por parte del Jefe del Ala 14, coronel Peralba, toda clase de explicaciones acerca del Mirage F-1 (foto), antes de presenciar una vistosa exhibición a cargo de siete de ellos. Luego, se trasladó a la Maestranza, donde tuvo la oportunidad de saludar al coronel Tordesillas, (foto) convaleciente aún del gravísimo accidente –recordemos que falleció el sargento mecánico Sol Cabello– ocurrido el pasado octubre, al despegar para un vuelo de prueba, a bordo de una Dornier L.9.

## Hace 75 años
# Fin

**Los Alcázares 12 marzo 1932**

Cuando esta mañana se disponía a amerizar en el Mar Menor el tetramotor Dornier "Superwal" W-13, popularmente conocido como "Numancia", ha querido el destino que se desplomara. Por fortuna, tanto el piloto, teniente Miguel Kriguin, como el comandante ayudante del presidente de la República, José Legórburu, y los capitanes Selgas, Menéndez y Rivero que le acompañaban, han resultado heridos leves; sin embargo, el hidro ha sufrido tales destrozos, que ha sido dado de baja.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

## Ilusión rota

**Camagüey (Cuba) 11 octubre 1933**

Forzados por el mal tiempo, y sin apenas combustible Barberán y Collar a bordo del *"Cuatro Vientos"* han aterrizado en esta. Se cumplían las cuarenta horas desde su partida de Sevilla, habiendo recorrido en meritísimo vuelo sin escalas, 7.895 kilómetros, casi en su totalidad sobre el mar.

*Nota de El Vigía:* El día siguiente, continuaban hasta La Habana, donde eran recibidos con delirante entusiasmo y ocho días despegaban, dispuestos a cubrir los 1.920 kilómetros –un salto– que los separaban de la capital de México. Inexplicable y misteriosamente desaparecían en la ruta.

## La caza

**Madrid 16 noviembre 1936**

La aparición en vuelo rasante y gran velocidad sobre la capital, de cuatro pequeños aviones, ha despertado admiración y curiosidad. Según hemos podido saber, se trata de monoplanos de caza

Fernando de la Cueva

Polikarpov I-16 llegados de la Unión Soviética por vía marítima al puerto de Cartagena.

*Nota de El Vigía:* El *"Mosca"* o *"Rata"* con su ala baja, tren de aterrizaje retráctil potente motor de 700 cv –más adelante 750– y dos ametralladoras de 7,62 mm, –a las que se añadieron luego otras dos más– revolucionó el avión de combate, que en adelante optaría por la fórmula monoplano. Así y todo, aunque Alemania aportó poco después el Messerschmitt 109; hasta el final de la guerra, actuaron en gran número, biplanos Polikarpov I-15 *"Chato" / "Curtiss"* y Fiat CR-32, protagonistas de grandes combates.

## Concurso

**Cuatro Vientos 3 julio 1932**

Finalizadas las pruebas que, recorriendo una buena parte de la Península, han llevado a cabo los veintisiete aviones participantes, en el transcurso de una fiesta, el jefe del Gobierno y ministro de la Guerra Sr. Azaña, ha hecho entrega de los premios a los ganadores del primer *Concurso de Patrullas Militares*, organizado por *Revista de Aeronáutica*. La copa ofrecida por nuestra Revista, correspondió a la patrulla de Grupo 23 (Logroño) siendo recogida por el jefe de la misma, teniente José Álvarez Pardo (en la foto, junto al teniente García Pardo, subayudante Petriz, sargento Ercilla y los cabos mecánicos Loncán y Aguirregaviria)

*Nota de El Vigía:* Aquel concurso, que *para contribuir a la mejor propaganda de la Aviación*, apareció anunciado, en la primera página, del primer número de la Revista, constituyó un formidable éxito. Celebrado los tres años siguientes, con la participación de patrullas de caza y reconocimiento, ya en su segunda edición, la Copa a disputar fue patrocinada por el Presidente de la República y, además de promover una sana rivalidad entre las Unidades y Escuelas participantes, la prensa le dedicó una gran atención.

## Puente aéreo

**Jerez 29 Julio 1936**

El traslado del Ejército de África a la Península, iniciado ocho días atrás con tres Fokker F-VII y dos hidros Dornier *Wal*, se ha visto

hoy, incrementado con la participación de un Junkers 52 y la utilización de este aeródromo, que acorta sensiblemente el recorrido.

*Nota de El Vigía:* Aquel *Puente aéreo*, del que fuimos pioneros en el mundo; totalizó, hasta noviembre de 1936, 897 vuelos, en los que se transportaron 13.962 hombres y 500 toneladas de armamento, incluyendo cañones de campaña, ametralladoras, munición y equipo.

## Ejército

**Madrid 7 octubre 1939**

Como complemento de la Ley de 8 de agosto, por la que se creaba el Ministerio del Aire, el Diario Oficial nº 292, incluye otra en la que, tras la exposición de motivos, en su articulo primero dispone:

*Se crea el Ejército del Aire compuesto de mandos, tropa, elementos y servicios regidos por Leyes y disposiciones especiales y otras comunes a él y a los Ejércitos de Tierra y Mar, con los que ha de cooperar a la defensa e integridad de la Patria, al logro de los ideales nacionales y a mantener el imperio de las leyes.*

J. Abellán

## La cadena

**Zaragoza 13 abril 1937**

Si bien desde el comienzo de la guerra civil, ambos bandos utilizando aviones más o menos apropiados, habían realizado ametrallamientos a tierra, hoy, sin embargo, la 2ª Escuadrilla de He-51, al mando del capitán Ángel Salas, ha puesto en práctica una exitosa modalidad de ataque. Uno tras otro, haciendo un carrusel vertical, –esto es, cada avión protegiendo la salida del picado del anterior– han atacado rasantes las trincheras de la importante posición de Ermita de Santa Quiteria, hasta agotar la munición. El éxito ha sido espectacular.

*Nota de El Vigía:* Aquella efectiva forma de ataque conocida por "Cadena" se instituyo como norma, y además de los Heinkel-51, los "Pavos" y Romeo-37 la practicaron con notables resultados también. Su evidente riesgo, inscribió en la leyenda a cuantos en aquellas unidades combatieron.

## Un reto

**Sevilla 12 agosto 1955**

Tras la Segunda Guerra Mundial, en cuyas últimas luchas debutaron los reactores, no se concebía una fuerza aérea carente de los aviones "propulsados a chorro"; de ahí, que España aún en fase de recuperación, se pusiera en la tarea de

diseño y construcción de un avión de tales características. La Hispano Aviación sevillana, con la colaboración del profesor Messerschmitt, alumbró el "Saeta", un birreactor de entrenamiento que tras algún vuelo inicial, llevado a cabo días atrás, hoy en el aeropuerto de San Pablo ha hecho su presentación oficial. Al acto asistió el ministro del Aire teniente general González Gallarza numerosos jefes y oficiales de Aviación y los técnicos de la Hispano, entre los que se encontraba el citado profesor alemán. Luego de ser bendecido el avión, el comandante Fernando de Juan Valiente realizó un vuelo a plena satisfacción siendo felicitado por el ministro y demás asistentes.

*Nota de El Vigía:* Las dificultades inherentes a la construcción de un avión de muy superiores características a los que hasta entonces había fabricado nuestra industria, el *Plan de estabilización* y los Convenios con USA limitaron la producción a 102 *"Saetas"* de diferentes versiones y 25 *"Super Saetas"*. Además de los 10 entregados a Egipto, junto a la licencia de fabricación, donde recibió el nombre de "*Al Kahira*".

## Escuadrillas Azules

**Bobruisk 26 marzo 1944**

La desactivación, por motivos políticos y estratégicos, de la 5ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, acogida con desconcierto y desazón por la totalidad de sus miembros, hoy, se ha llevado a cabo. Tras un desayuno "especial" de despedida, ofrecido por el jefe de la Escuadra Mölders, teniente coronel Nordmann, a bordo del Ju-52 de enlace han partido hacia Berlín sus pilotos.

Como resumen de la brillante actuación de los aviadores españoles en aquellas heladas estepas, en las páginas de la historia de nuestra Aviación Militar quedaba escrito que, habían realizado 4.944 servicios, intervenido en 611 combates en los que habían obtenido 164 victorias. Por contra, habían caído 19 pilotos, un cabo mecánico y dos soldados.

*Nota de El Vigía:* Asomado en la cabina de su Focke Wulf FW-190

(foto), el capitán Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones si ya en la Guerra de España, se había hecho acreedor de la Medalla Militar, formando parte de la 3ª Escuadrilla, sus doce victorias le convirtieron en el máximo "as" de todas ellas. Años después, ya en la época del reactor, se consagraría como uno de nuestros más completos aviadores.

## Modernización

**Manises 23 febrero 1956**

Durante el dilatado mandato del teniente general Eduardo González Gallarza, un militar campechano, con una desbordante afición al vuelo y la aureola de su ráid a Filipinas, se iniciaron los primeros contactos con USA que fraguaron en la firma de los Convenios, y la modernización del Ejército del Aire. Hoy, ante las espectaculares hileras de F-86 y T-33, el embajador de los Estados Unidos en España Mr. Cabot Lodge, le ha hecho la entrega simbólica de los primeros aviones a reacción.

Junto a las citadas personalidades, reconocemos en la foto al capitán Gabaldón, comandantes Roa Lineros y Lorenzo y capitán Castillo Marín, comandante Martínez Pesquera (Elías) y capitanes Pérez Jaraiz y Linares.

## Campaña

**Sidi Ifni 7 marzo 1957**

Con el bombardeo llevado a cabo por los Heinkel (B.2I) se ha dado por finalizada la guerra de Ifni.

En los 105 días que ha durado la campaña, el Ejército del Aire totalizando 6.695 horas, ha efectuado 2.179 salidas, de las que 367 fueron de ataque al suelo; 328 de reconocimiento, además de 33 abastecimientos aéreos y 34 lanzamientos de paracaidistas, 1.237 de transporte, 40 de evacuación de bajas, 71 de enlace y 33 escoltas de salvamento .

Los diferentes servicios han corrido a cargo de los B.2I (*Heinkel*) como bombarderos; C.4K (Buchones) y E.16 (T-6) para el ataque al suelo. El transporte se realizó con T.2B (Junkers), T.3 (DC-3) e incluso Bristol 170 de la Compañía Aviaco y los lanzamientos de paracaidistas con los T.2B (Junkers).

*Nota de El Vigía:* Con el casi cuarto de millar de F-86 *"Sabre"*, que el Ejército del Aire recibiría, se constituyeron cinco Alas de Caza, sirviendo también en la Escuela de Reactores como complemento a los entrenadores T-33.

## Campeón

**Bilbao 13 septiembre 1964**

Con la participación de once naciones, durante ocho días se ha celebrado el III campeonato Mundial de Vuelo Acrobático. El equipo español, integrado por los capitanes Quintana, Castaño, Ugarte y teniente Negrón, en su debut como tal, pilotando aviones checoslovacos Zlin Z-326, ha alcanzado un gran éxito, al clasificarse en segundo lugar; al tiempo que Tomás Castaño de Meneses, se proclamaba campeón en la categoría individual.

## Hecho en España

**Madrid 19 junio 1969**

El ministro del Aire, teniente general Lacalle, ha presidido en la factoría CASA de Getafe, el acto de entrega de los diez primeros birreactores Northrop F-5, de la serie de setenta que la citada empresa tiene contratados. Tras las palabras del presidente de la sociedad y del ministro, el vicario general castrense bendijo los aviones, firmándose a continuación las actas de entrega. Por ultimo, los comandantes Felipe Sequeiros y José Santos Peralba, pilotando sendos F-5, realizaron una espectacular exhibición, que fue muy aplaudida.

## Desfile

**Madrid 3 mayo 1959**

Una vez más, el Ejército del Aire ha participado en el desfile militar conmemorativo de la Victoria. En esta 20ª edición, ante S.E. el Jefe del Estado, dando escolta a la Bandera, que precedía al Escuadrón de Alumnos de la Academia General del Aire, ha desfilado el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón. En el cielo han surcado 300 aviones y contrastando con los ochenta y cuatro F-86 Sabre que, en alarde de dominio, habían despegado de la pista de Torrejón en 4 minutos, ha desfilado la Agrupación Garza, compuesta por treinta y seis CASA Bücker de enseñanza elemental.

*Nota de El Vigía:* De resultado excepcional, las primeras *Bücker* llegaron de Alemania durante la Guerra Civil; ya en la postguerra, CASA construyó 530, que sirvieron en las diferentes escuelas. Desde marzo de 1946 y durante treinta años, fundamentalmente en la AGA, donde totalizando 175.000 horas, formaron mas de 2.000 pilotos.

*Nota de El Vigía:* La fabricación de aquellos aviones supersónicos (34 biplazas de enseñanza y 36 cazabombarderos tácticos) supuso para CASA alcanzar el nivel tecnológico, que tanto habría de rentarle en el futuro. Por otro lado, los *Gallos* del Ala 21 de Morón (18 de ataque y otros tantos de reconocimiento) y los *Halcones* de Gando, junto a los biplazas de la Escuela de Talavera la Real, luego Ala 23, han dado muestras de que el F-5 fue una afortunada elección.

## Debut y Despedida

**Madrid 31 mayo 1972**

Presidido por el Jefe del Estado, acompañado del Príncipe de España, con la participación de doscientos aviones se ha celebrado el XXXIII Desfile conmemorativo de la Victoria. Como novedad han debutado los poderosos F-4C *Phantom*, a la vez que realizaban su ultimo vuelo los *Starfighter*.

*Nota de El Vigía:* Se cuenta, que tras la pasada sobre el Paseo de la Castellana, cuando ya en tierra rodaban para formar la línea en la base de Torrejón, su tan característico aullido, resonó por la extensa llanura como un impresionante lamento, al tiempo que a algún piloto se le escapaba una lágrima también. La cosa no era para menos; integrados en el 104 Escuadrón, al mando del teniente coronel Gerardo Escalante (foto), uno de los más prestigiosos pilotos del Ejército del Aire, aquellos estilizados aviones, doblemente supersónicos, en 7 años habían totalizado mas de 17.000 horas de vuelo sin accidentes. Este formidable record de seguridad, en contraste con otros países, mereció numerosos galardones.

Su sustituto, el *Phantom*, un caza verdaderamente polivalente, con excepcionales capacidades para el combate aire aire y aire tierra, equiparía durante dieciocho años los escuadrones del Ala nº12, más tarde se incorporarían "los fotográficos", hasta el 2002 montura de los *Titanes*.

## Vuelo real

**Zaragoza 28 octubre 1986**

Fruto del Programa FACA, que evaluó y examinó exhaustivamente todas las opciones, el pasado 10 de julio habían llegado procedentes de San Luis –ocho horas de vuelo y ocho repostajes sobre el Atlántico– los primeros F-18. Nuestro Rey, como Jefe Supremo de las Fuerzas Armadas y apasionado aviador, quería conocer en vuelo el más avanzado para su tiempo, de cuantos aviones tuvo nunca el Ejército del Aire y esta mañana, en compañía del jefe del Ala 15, coronel Fernando Ostos, ha tenido la satisfacción de hacerlo.

*Nota de El Vigía:* De tan excelente y sofisticado cazabombardero, llegaron 72 unidades para equipar las Alas 12, 15, 21 y 46. Participantes desde 1994, con el apoyo de los C y KC-130,B-707 y F-27, en el *Red Flag*, compartiendo misiones con pilotos de la USAF, los Marines o la US Navy, obtuvieron excelentes resultados, pero la auténtica prueba de fuego, habrían de tenerla en el conflicto de los Balcanes. Destacados durante casi ocho años –con el apo-

yo de los *Hércules* y CN-235– en la base de Aviano, en el curso del Destacamento *Ícaro*, las 12.800 misiones que llevaron a cabo, acreditaron su buen hacer, reconocido –incluso por el Presidente de los Estados Unidos– y recompensado con la Medalla Aérea colectiva, entregada el 18 de octubre de 2.000 por S.M. el Rey.

## Reconocimiento

**Gando 24 junio 1994**

Fue en los días de la Segunda Guerra Mundial, cuando España se involucró en las tareas de salvamento marítimo; primero, desde Pollensa, con los hidroaviones Dornier Do-24; mas tarde, con la llegada de la *Ayuda Americana*, los helicópteros junto a los anfibios Grumman Albatros, potenciaron tal función, que se reorganizaría con la creación, en 1955, del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR)

De continuo estamos informados, del abnegado, sufrido y hasta heroico trabajo de sus miembros. Hoy, en solemne acto presidido por SS. MM. los Reyes, Don Juan Carlos ha hecho entrega del banderín con la Medalla Aérea, al teniente coronel Jefe del 802 Escuadrón del S.A.R

## Eurofighter

**Getafe 9 octubre 2003**

El Eurofighter, desarrollado por un consorcio en el que participan las fuerzas aéreas y las industrias de Alemania, España, Italia y el Reino Unido, fue adquirido por nuestro país en número de 87 ejemplares. Hoy, en las instalaciones de EADS-CASA de Getafe, en acto presidido por S.M el Rey, al que acompañaban autoridades civiles y militares, ha tenido lugar la aceptación del primero de ellos por parte del Ejército del Aire. Tras unas palabras del jefe del Estado Mayor del Aire Eduardo González-Gallarza y de los presidentes de ADS-CASA e ITP, luego de la entrega de la documentación, ha tenido lugar una exhibición de la Patrulla Águila y del propio C.16 *Eurofighter*.

## Virtuosismo

**San Javier 31 mayo 2005**

Descendiente de aquellas patrullas de T-6, T-33 y Sabres que representaron a las Escuelas de Matacán, Talavera la Real y Ala de Caza nº 1 –luego con acierto nominada *Ascua*– la patrulla *Águila* había nacido del seno de la Escuela Básica de la AGA en 1985. Hoy, con veinte años y más de 20.000 horas de vuelo, su formidable espectáculo, alarde de pericia y profesionalidad, es referencia obligada en cualquier evento civil o militar, dentro y fuera de España

El afilado morro de un CASA C-101, coronado con laurel y las cintas de nuestra bandera, ha simbolizado su feliz aniversario.

*Nota de El Vigía:* El C-101, otro logro de nuestra industria aeronáutica, comenzó su andadura en 1975, con la firma del contrato para el desarrollo de un avión reactor de entrenamiento básico-avanzado; cinco años después, se incorporaban los primeros a la AGA, donde aún, a pleno rendimiento cumple su función; recordemos, que en el se "soltó", durante su permanencia en la Academia, SAR el Príncipe de Asturias Don Felipe de Borbón.

Los 101, integran también el 41 Grupo de entrenamiento/adiestramiento, con base en Matacán.

## ¡Mirages!

**Manises 13 junio 1970**

Con cierto sensacionalismo, los medios dieron a conocer meses atrás, la compra a Francia de una treintena de unidades del famoso cazabombardero *Mirage III*; decisión política, para no depender en exclusiva del material americano. Tras el necesario entrenamiento, llevado a cabo por nuestros pilotos en la base de Dijon; hoy, al mando del teniente coronel Rodríguez López, han llegado los primeros ocho, siendo recibidos con champán

*Nota de El Vigía: La plancheta*, como se conoció popularmente al *Mirage III* (24 monoplazas y 6 biplazas), siempre en la base de Manises, llevaban ya 22 años de servicio, y era intención prolongarlos, pero al cancelarse por recortes presupuestarios el programa de modernización, fueron dados de baja habiendo totalizado más de 80.000 horas de vuelo.

Pocos años después, en 1975, el caza francés se complementaba con el más sofisticado *Mirage* F-1. Capaz de volar a Mach 2; con el se constituiría el Ala 14 de Albacete y más adelante el 462 Escuadrón de Gando; este, con aviones dotados de sonda fija para reabastecimiento en vuelo. Sometidos en los últimos años, a un proceso de modernización que alcanzó a cincuenta y dos F-1; recientemente y durante cuatro meses, el Ala 14 ha cumplido en los cielos bálticos misiones de policía aérea, totalizando los cuatro aviones destacados en Haris (Lituania) 150 vuelos de patrulla.

## Un éxito

**Getafe 21 marzo 1971**

Ante un nutrido grupo de directivos de la empresa, y el personal técnico que ha intervenido en su construcción, felizmente ha realizado su primer vuelo, el bimotor de transporte CASA C-212 *"Aviocar"* De la maniobrabilidad y características del nuevo avión, se expresaba con entusiasmo su piloto Ernesto Nienhuisen. Se trata de un aparato con características STOL, proyectado para la utilización en terrenos no preparados y capaz de transportar dos toneladas de carga.

*Nota de El Vigía:* Ni el más optimista hubiera soñado entonces, que de aquella furgoneta alada llagaran a venderse 473 unidades para 92 operadores en 42 países. Ciñéndonos a España, 105; de los que el Ejército del Aire adquirió dos prototipos, ocho de preserie, más 61 de la *Serie 100* y 10 de la *Serie 200*.

Afortunadamente, el exitoso *"Aviocar"* tiene ya, muy dignos y más importantes sucesores, tales como los CASA CN-235 y C-295.que refuerzan el liderazgoo mundial de ventas de EADS -CASA en el segmento de transportes militares medios.

## Dumbos

**Zaragoza 30 junio 2006**

El pasado febrero, en el curso del vuelo de un *Hércules* a Manás (República de Kirguistán), se totalizaban las 150.000 horas de vuelo de este material en el Ala 31, lo que supone tres millones de horas de mantenimiento. Recordemos que fue en 1973, cuando el Ejército del Aire, dando un gran paso en la modernización de la aviación de transporte, adquirió los primeros C-130. Desde entonces, los *"Dumbos"*, como en España se les conoce, bien como cargueros, o en su faceta de reabastecimiento en vuelo, han recorrido medio mundo; tanto en operaciones militares –Balcanes, Irak o Afganistán– como en ayuda humanitaria –Ruanda, El Salvador, Mozambique Iran, Estados Unidos...– por citar tan solo algunos países, poniendo en práctica esa consigna que el personal del Ala tiene muy a gala: *A donde sea, lo que sea y cuando sea.*

Esta mañana, en emotivo acto presidido por el JEMA, en la base aérea, se ha conmemorado tan importante logro.

## Botijos

**Santiago de Compostela 22 agosto 2006**

Con el fin de felicitar personalmente a los miembros del 43 Grupo, el Presidente de la Junta de Galicia, ha visitado esta mañana el Destacamento que tal Unidad tiene en el aeródromo militar. Como ya es sabido, la labor exhaustiva y eficaz de los aviadores, fue decisiva para sofocar los incendios que han asolado Galicia.

Desde el 4 al 15 de agosto, los siete Canadair CL-215 T –los populares «Botijos»– despegaron 167 veces, realizando más de 500 horas de extinción y efectuando un total de 3.000 descargas, que aproximadamente equivalen a 15 millones de litros de agua.

Josué Hernández Carrillo

### FALLO DEL CONCURSO DE FOTOGRAFIAS 2006

Reunido el jurado encargado de calificar las colecciones de fotografías presentadas al concurso convocado por Revista de Aeronáutica y Astronáutica, en el transcurso de 2006, ha decidido otorgar los siguientes premios:

**—PREMIO A LA MEJOR COLECCION**
ÁLVARO RODRIGUEZ ÁLVAREZ-OSORIO

**—PREMIO A LA MEJOR FOTOGRAFIA**
ISMAEL ABEYTUA VEGA

**—PREMIO AL MEJOR AVION EN VUELO**
JOSÉ RIVAS RAMIREZ

**—PREMIO AL INTERÉS HUMANO**
ISMAEL ABEYTUA VEGA

**—ACCÉSIT 1**
ISMAEL ABEYTUA VEGA

**—ACCÉSIT 2**
MIGUEL ÁNGEL LOPEZ CABEZA

**—ACCÉSIT 3**
ISMAEL ABEYTUA VEGA

**—ACCÉSIT 4**
NÉSTOR DE LA ORDEN BUENO

### FALLO DEL CONCURSO DE ARTÍCULOS 2006

Reunido el jurado encargado de calificar los artículos de Revista de Aeronáutica y Astronáutica publicados en el año 2006, ha decidido otorgar los siguientes premios:

**—PRIMER PREMIO**
MIGUEL ÁNGEL SAEZ NIEVAS

**—SEGUNDO PREMIO**
DAVID CORRAL HERNANDEZ

### FALLO DEL CONCURSO DE ARTÍCULOS DE HELICÓPTEROS 2006

Reunido el jurado encargado de calificar el mejor artículo sobre helicópteros de Revista de Aeronáutica y Astronáutica publicados en el año 2006, ha decidido otorgar el siguiente premio:

**—ÚNICO PREMIO**
MAXIMO BLANCO RODRIGUEZ

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 100 años

### Nacimiento

**Santoña 10 abril 1907**

Hijo del capitán de Infantería Ángel Bengoechea Menchaca y de Juana Bahamonde Olarán, ha nacido Luis Bengoechea Bahamonde

*Nota de El Vigía:* Decidido a continuar la tradición familiar, con ¡catorce años!, se alistó como soldado en el Regimiento Guipúzcoa nº 53, del que su padre era comandante, y con el marchó a Marruecos a hacer la guerra, participando en varias operaciones. Con este bagaje, inició en 1923 su formación en la Academia de Infantería de Toledo. Ascendido al empleo de alférez en 1926 regreso a África, para tomar parte de nuevo, en la campaña de pacificación de Marruecos.

En 1930 pasó al Servicio de Aviación, obteniendo el título de Observador de Aeroplano, que pondría en práctica en la Escuadrilla del Sahara, 4º Batallón de Aviación Militar (Tetuán), Escuadrilla de Cabo Juby, y en los hidros de Atalayón (Melilla).

En 1932 obtiene el título de Piloto Militar de Aeroplano y es destinado a la Escuadra nº 2 de Sevilla (Loring R-III y Breguet XIX) donde permaneció los cuatro años siguientes.

El alzamiento, le sorprendió de vacaciones en Melilla, y desde el primer día, volando los Breguet XIX de Tauima, comenzó sus servicios de guerra. Entre ellos, aquel, en el que hostigando al destructor *"Alsedo"*, impidió que atacara la Plaza de Melilla; o los tan arriesgados bombardeos al grueso de la escuadra republicana, con el acoso de su fuego antiaéreo. Fuego, que casi siempre le acompañaría y del que milagrosamente escapó, cuando participando en el primer *Puente Aéreo* de la historia, con los *Fokker* primero y los *Junkers* después, se transportó desde Tetuán a Jerez y Granada, al Ejército de África.

Cuando las exigencias de la campaña, llevan a los *Junkers* a actuar como bombarderos, en aquellos trimotores de majestuoso volar, que apenas sobrepasan los 200 Km/h, toma parte en innumerables misiones en todos los frentes. Como aquella, en la que adentrándose muchos kilómetros en zona enemiga, la *Escuadra B* bombardeó el aeródromo de Getafe. En otra ocasión, pilota el avión que traslada al Generalísimo y su Estado Mayor, o participa en los vuelos de abastecimiento al Santuario de la Cabeza.

El intenso esfuerzo del servicio activo, sumado a la terrible ansiedad de tener a toda su familia, mujer, hijos y padres en Madrid, hicieron mella en su salud, y durante un mes causó baja por enfermedad

Incorporado a su escuadrilla, ya capitán, continuó la campaña, y acosado por la caza y la DCA, actúa en los frentes de Madrid, Jarama, y el Pingarrón. Para evitar la peligrosa presencia de la caza, se bombardea de noche; como al acorazado *Jaime I* en el puerto de Almería, logrando el impacto de una de las bombas de 250 kilos.

Al mando de la 2ª Escuadrilla (nocturna) del 1-G-22, interviene en los frentes del Sur, en Madrid, Brunete, Santander, Belchite y Aragón .

Queriendo el Mando protegerlo, lo destinan al E. M. de la 1ª Brigada del Aire y luego, como jefe, a la Escuela Elemental de Pilotos del Copero (Sevilla). Pero "El Bengo", como cariñosamente le conocen sus compañeros, haciendo gala de su acreditado valor y sentido del deber, vuelve a sus abnegados, sufridos y heroicos *Junkers*, con los que toma parte en la batalla del Ebro, ofensiva de Cataluña, Peñarroya y por fin, en la ruptura del frente de Toledo.

Terminada la guerra se le confía la organización de las Escuelas de Pilotos dándosele más tarde el mando del Grupo de Escuelas de Levante; y ya con el empleo de comandante, alcanzado por Méritos de Guerra, es destinado al Regimiento Mixto nº 1

Culto y con idiomas, se incorpora al Alto Estado Mayor, al tiempo que su obra *Ensayos sobre Arte Militar* es declarada de utilidad para el Ejército el Aire.

Como escribe su biógrafo, el coronel Herrera: *Siempre preocupado por perfeccionar su formación humanística, cursó estudios de Filosofía, Apologética e Historia de la Iglesia, se hizo periodista en la Escuela Oficial y destacó en el Instituto de Estudios Políticos, donde realizó cursos de Sociología, Ciencias Políticas y Administración Pública.*

Profesor de la Escuela Superior del Ejército, en 1955 era nombrado Jefe de la Milicia Aérea Universitaria y aún hoy, los miembros de las 7 y 8 promociones, recuerdan a su coronel; quien, pendiente –como siempre estuvo– por el bienestar del personal a sus ordenes, fue un auténtico *padrazo.*

No en vano, era padre de familia numerosa (seis chicas y seis chicos) a los que, con no poco esfuerzo, dio

### Hace 70 años

### Film

**Madrid 24 mayo 1937**

En el Palacio de la Música, ha tenido lugar el estreno de la película *Alas rojas sobre Aragón.* Se trata del primer film de largo metraje realizado por la aviación del pueblo, mostrándonos la cámara a los heroicos "ases" de la flota aérea republicana en acción.

carrera universitaria. A este propósito diremos, que durante años, simultaneo sus obligaciones militares, con la gerencia del Hotel Mayorazgo.

Orgulloso al ver a su primogénito Luis, teniente con la IX Promoción AGA, hubo de afrontar con inmensa tristeza pero con resignación cristiana, su prematura muerte a los 25 años, al estrellarse en Peñafiel, el T-6 del Ala 3 que pilotaba.

Jefe en 1961 del Ala 35 y B. A. de Getafe, al año siguiente ascendía al generalato desempeñando el puesto de 2º Jefe de la ZAC primero, y Pirenaica y Central después.

En 1968 alcanzaba el empleo de teniente general, siendo nombrado Jefe del Mando de la Defensa Aérea, teniendo la satisfacción de recibir el galardón de Seguridad en Vuelo, otorgado al 104 Escuadrón.

Consejero de Estado, presidente del Patronato Nuestra Señora de Loreto, cargo que le dio muchas satisfacciones. En 1977 pasó a la situación de reserva. Al año siguiente, el 26 de diciembre de 1977, "El Bengo" aquel militar de larga experiencia, aquel aviador con 4.500 horas, emprendía en Madrid su vuelo directo a la Gloria. Su numerosa familia, que el extendió a sus compañeros, y muy en especial a sus subordinados, nunca olvidarán a aquel perfecto caballero, dotado de un fino humor.

## Hace 100 años
## Nacimiento

**Sevilla 11 de mayo 1907**

Hijo de don Roberto Osborne y Guezala y de doña María Teresa Vázquez y de Pablo, ha nacido José María Osborne y Vázquez.

*Nota de El Vigía:* Fue uno de aquellos señoritos andaluces –en la más pura acepción de la palabra– que, entusiasmados con la aviación, llevaron a su Aero Club, –nominado entonces de Andalucía– a lo más alto. Piloto privado en 1934 bajo la dirección del gran Fernando Flores, participó activamente en la intensa actividad aeronáutica de la sociedad, y tras el Alzamiento militar de 1936, en los arriesgados y eficaces servicios de observación y enlace, con sus frágiles avionetas militarizadas. Al tiempo que, deseoso de ser útil, luego de ser instruido a la carrera, como otros compañeros del Aero, actuó con entusiasmo en los *Breguet,* como ametrallador bombardero, hasta que, con el visto bueno de *"Poncho"* Scala, pasó como

*segundo* en los bombarderos Junkers-52 de la escuadrilla de las *Tres Marías* y más tarde, ejercer de comandante en el grupo nocturno 1-G-22.

Ya, en junio de 1938, –¡menudo cambio!– pasó agregado a los Dornier Do-17 de la Legión Cóndor, con vista a su integración en un Grupo español (el 8-G-2); que, equipado con los estilizados y efectivos *"Bacalaos"* en agosto se constituiría. El 27 de diciembre de 1938, cuando una patrulla de estos, al mando del comandante Micheo, se disponía a realizar el tercer servicio del día: bombardeo de posiciones en la carretera Artesa-Cubells (Lérida), la antiaérea, que últimamente se había mostrado tan hostil, consigue un auténtico doblete. Alcanzado el punto izquierdo de la formación, que pilotaba Osborne, pierde su plano derecho y se estrella explotando, contra el punto de ese lado. La trágica carambola, costó seis aviadores al Grupo, que perpetuaría el recuerdo de Osborne, bautizando con su nombre un avión. Por otro lado, ya acabada la guerra, a titulo póstumo, le sería concedida la Medalla Militar.

En el plano civil, el Ayuntamiento de Sevilla le dedicó una calle, y el Consejo de Administración de la cervecera *La Cruz del Campo*, de la cual era presidente; a la vez que determinó que: *en el lugar preferente de la fabrica central, se levantara un busto representativo de su patriótica figura,* instituyó el Premio *"José María Osborne", para que el nombre inmortalizado del que fue nuestro Presidente, caído gloriosamente en la Santa Cruzada, tenga una realidad permanente de admiración, y recuerde su conducta ejemplarísima.* Dicho premio, se haría efectivo precisamente en las fechas del aniversario, entre los empleados y obreros que por su destacada conducta de laboriosidad se hubieran hecho merecedores.

## Hace 50 años
## Desgracia

**Williams AFB (Arizona) 26 abril 1957**

Cuando aviones de la escuela, efectuaban trafico de tiro, en uno de los seis polígonos que utiliza la base, ha querido la fatalidad que el T-33 que pilotaba el teniente Javier González Conde, se estrellara contra el suelo. Acababa de recorrer a 1.500 pies, el tramo *viento en cola*, y viraba a la vertical a *base*, cuando una mínima distracción, ¿quizás metió la cabeza para accionar el interruptor del seguro de las bombas? ha propiciado tan lamentable suceso.

Ni que decir tiene, que la amargura ha embargado a sus compañeros de curso, muy en especial a Lorenzo Santandreu y José Fernández Cortés, ambos de su misma promoción, y pasar por el dolorosísimo trance de comunicárselo a Pili, su mujer, quien se encontraba precisamente

aquí, y en avanzado estado de gestación.

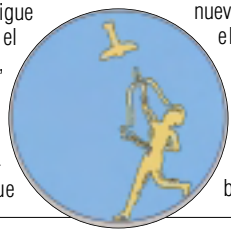
*Nota de El Vigía:* Javier González Conde Rodríguez-Sedano (25) fue el número 1 de la VII Promoción AGA. Teniente en 1955, ese mismo año realizó el curso de T-6 en Matacán. Recién casado, asistió luego en *Fursty* (Alemania) al último curso de instructor de instrumentos en T-33. Luego, marchó a los Estados Unidos; Escuela de Idiomas en Lackland, y en Williams, por fin, un curso recordatorio del T-33 con ametrallamiento y bombardeo rasantes, previo al de tiro con el "Sabre" que, lamentablemente, no llegó a realizar.

Sus restos mortales fueron trasladados a España, para recibir sepultura en la localidad Cántabra de Colindres. Pocas semanas después, nacía María del Pilar Loreto, su hija póstuma.

## Hace 70 años
## Distintivo

**Valencia 16 mayo 1937**

La Gaceta de la República de hoy, publica una O.C. de fecha 6 del corriente, creando un nuevo distintivo, para el personal que presta sus servicios en la *Defensa Especial contra Aeronaves.* Dicho emblema, que se situará debajo del de Aviación, y a un centímetro de distancia del mismo, consta de un círculo de tres centímetros de diámetro, bordado en azul claro, sobre el que aparece en silueta la figura de un guerrero de dos centímetros de alto y avión de 0,5 centímetros, bordados en amarillo y bordeando el círculo, un cordoncillo plateado según el diseño que anexo se acompaña.



## Hace 30 años
## Emblema

**Madrid 24 mayo 1977**

El Boletín Oficial de la fecha, inserta una Orden de 14 de mayo, por la que se crea el emblema de Cooperación Aeroterrestre, conforme al diseño que figura en el dibujo adjunto, formado por el del Ejército de Tierra, sin corona y superpuesto el del Ejército del Aire, con un listón a los pies del águila con la leyenda *Per unione ad Victoriam.*

*Nota de El Vigía:* por Orden Ministerial de 9 Abril 1979, pasó a llamarse Emblema de Apoyo Aéreo.

# La RAF visita Morón

**"Canario" Azaola**
***Fotografías del autor***

El despliegue, el pasado18 de abril, de una escuadrilla de *Eurofighter* –que los ingleses llaman *Typhoon*– del 3(F) Squadron de la RAF, a la Base Aérea de Morón, sin duda tuvo el suficiente interés, para que la Oficina de Relaciones Sociales y Comunicación del Ejército del Aire, convocara a los medios; y estos, ante el atractivo programa que se ofrecía, llenaran el T.21 del Ala 35 que, desde Getafe, nos trasladó a base andaluza.

Sabiendo que un *Eurofighter* saldría al encuentro de nuestro avión, y posaría para que lo retratáramos, el embarque de aquel ejército de cámaras, dispuesto a coger el mejor sitio, no pudo ser mas rápido; pero el disgusto no se hizo esperar; cuando, asombrados, comprobamos que la transparencia de las ventanas dejaba mucho que desear. Increíblemente, nadie había tenido la elemental ocurrencia, de dar una pasada a los cristales por el exterior. Así y todo, cuando a eso de las 10,00 h. un estentóreo ¡allí está!!, anunció la llegada del CE.16-05 (11-74), todo se olvidó, al aplicarnos a "machacar" fotográficamente, ora por el lado derecho, ora por el izquierdo al "Gallo 73", aquel precioso avión pilotado por el teniente coronel Juanas y el teniente Funes.

*El "parche" que lucían los pilotos de la RAF, hacía clara alusión al encuentro hispano británico.*

Poco después, tomábamos tierra en Morón donde fuimos recibidos por el comandante Manuel de la Chica, jefe del 111 Escuadrón. Allí estaban los *Orión* del Grupo 22, y un poco mas allá, la línea de Typhoons de la RAF. Frente a ellos, los diez *"shelter"*, donde se guarecen del solazo y tórrido calor

*Línea de Typhoon, su acabado daba la sensación de mas satinado que los C.16.*

de la época estival, nuestros *Eurofighter*, sus mecánicos y pilotos antes y después de cada vuelo. Su excelente aspecto, terminación y consistencia –me aseguraron que ya han aguantado mas de un vendaval– me impiden llamarlos *"sombrajos"*, como antes de conocerlos, imaginaba.

Al encontrar a los primeros pilotos británicos, pudimos calibrar la importancia que ha dado la RAF a este primer despliegue de los *"Typhoons"*. Un detalle, el "parche" que lucían en el brazo con las banderas España y del Reino Unido.

## PRESENTACIÓN

Trasladados al espléndido edificio del *Centro de Instrucción C.16 Eurofighter,* el coronel León Antonio Machés, jefe del Ala 11 y de la Base, nos dio la bienvenida y un *briefing* acerca de la historia del aeródromo y de la actual unidad a su mando; contándonos que de los ochenta y siete C.16 contratados por España, diecisiete

ya se encuentran en Morón, repartidos en los escuadrones 111 y 113, cuyo equipamiento completo será de 18 y 14 aviones respectivamente. El futuro 112 contará con 18 y por ultimo, a partir de 2.010, la base aérea de los Llanos comenzará a recibir los 36 que habrán de sustituir a los Mirage F-1.

También nos dijo, que el potencial humano de la base lo constituyen 100 oficiales, 400 suboficiales, 500 soldados y 200 civiles.

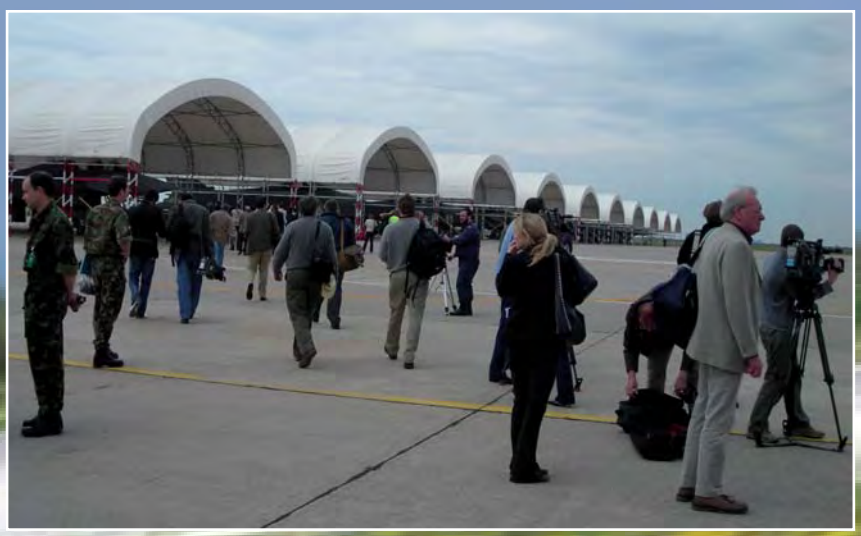
El comandante de la Chica, por su parte, explicó algunas particularidades del 111 Escuadrón, actualmente empeñado en sacarle chispas al avión en el dominio del combate aire-aire, cuya evaluación operativa termina a fin de año; luego, se ejercitarán en aire-superficie. Tengamos en cuenta que los pilotos de EADS-CASA están ensayando el lanzamiento de diferentes tipos de bombas

*El basilisco que lucían los Typhoon en su deriva, representa desde hace 95 años al 3er Squadron de la RAF.*

Si al principio, los pilotos que accedieron al *Eurofighter*, lo hicieron con alta experiencia (más de 1.000 horas) en el F-1 o F-18, hoy, se están incorporando al 113 Escuadrón, que es la Unidad de Conversión Operativa, al mando del comandante José Luis Sánchez Sastre, algunos tenientes con la destreza adquirida –que no es poca– en el Ala 23 de Instrucción de Caza y Ataque.

Refiriéndose al encuentro hispanobritánico, nos adelantó que en cinco días, además de un enriquecedor cambio de impresiones, efectuarían setenta y cinco salidas, realizando

*Nuestro reporter "Canario" Azaola, cambia impresiones con el coronel Machés.*



*Los "shelter" resultan imprescindibles en plena canícula.*

misiones con otros aviones como los F-1, F-18 y AV-8B, con un nivel de complejidad creciente y diversidad de escenarios en misiones DCA (Defensive Counter Air) y OCA (Ofensive Counter Air). Por ultimo, anunció que este mismo año, devolverán la visita a los ingleses.

El Squadron Leader Jez Attridge, tras mostrar su satisfacción al participar en este encuentro; primero, que se lleva a cabo entre dos escuadrones dotados de *Eurofighter*; nos contó, que en el despliegue habían participado siete *"Typhoons"* de los cuarenta y siete con que cuenta ya la RAF, y ciento veinticuatro personas, y que en el salto, entre su base en Coningsby (Lincolnshire) y Morón, habían invertido dos horas.

*(De izq a dcha: comandante Manuel de la Chica, squadron leader Jez Attridge, coronel León Antonio Machés jefe del Ala 11 y BA Morón, group captain Stuart Attha y teniente coronel José Mª Juanas jefe del Grupo 11.*

Santiago Tena

*Finalizada la misión, éste C.16 aterriza (foto Santiago Tena).*

Attridge nos presentó al Group Captain Stuart Attha, jefe de la base de Coningsbay quien acababa de llegar de allí, pilotando un *"Typhoon"*. Una muestra de la admiración que tienen por su avión, fue su respuesta a la pregunta de si, al igual que *"Tiffi"* popularizó al famoso Hawker *Typhoon* de la Segunda Guerra Mundial, coloquialmente, se les conocía con algún diminutivo a los modernos *"Typhoon"*, a lo que rotundamente contestó con un no; agregando, que el único que pudiera dársele, sería el de *Excellent*.

Luego, visitamos los simuladores, de cabina y el tan espectacular de misión, para partir después al borde de la pista a fin de presenciar el despegue de sendas parejas de aviones británicos y españoles, a los que, cumplida su misión, vimos aterrizar cien minutos después. Entretanto, charlamos con los pilotos y retratamos a los aviones

Realmente, no era la primera vez que la RAF visitaba la base andaluza. Este cronista recuerda como hace cinco años, por estas mismas fechas, se quedo ensimismado admirando a los *Red Arrow*; cuando, imposibilitados de utilizar sus bases de Chipre u Omán, debido a las actividades aéreas militares de la zona, negociaron con el Gobierno español el uso de Morón. De esta forma, durante quince días, pudieron llevar a cabo los entrenamientos preparatorios de su apretado programa de exhibiciones.

Nuestra tan interesante como apretada jornada, llegaba a su fin y tras un tentempié, en tanto el AWAKS de la OTAN llegaba con retraso, la expedición informativa marchaba al T.21 que una hora después nos dejaría en Getafe.

## HISTORIAL

Si el Ala anfitriona puede presumir de historial; recordemos que es continuadora de la tradición de la caza de Morato, cuyo emblema de la ***Patrulla Azul,*** tras su paso por los ***Sabre, Mirage III*** y ***F-18***, hoy lo ostentan los ***Eurofighter***. El 3 Squadron no se queda corto, remontándose nada menos que al 13 de mayo de 1912, cuando junto a los escuadrones 1 y 2 –que se equiparon exclusivamente de globos– se estableció con algún Bleriot XI en Larkhill. De ahí el lema: ***"Tertius primus erit" (El tercero será el primero)*** que junto a un basilisco –monstruo fabuloso mezcla de gallo y serpiente, al que se le atribuía la propiedad de matar con la vista– aparece en su emblema.

Al estallar la I Guerra Mundial se trasladó a Francia, participando entre otras misiones en el ataque a los Zeppelines. Al recibir en 1917 los Sopwith ***"Camel"***, la tarea primordial del 3er Sq fue la caza. Con el armisticio quedo sumido en la inactividad, disolviéndose al año siguiente. Reconstituido en 1920 pasó 17 meses en la India. Dotado de Sopwith ***Snipe***, pasó por las bases de Leuchards, Manston y Upavon donde volaron célebres aviones como los ***Snipe, Gamecock*** y ***Bulldog***. Asentado en Kenley se constituyó como fuerza regular de la defensa de Londres con ***Gladiator*** y mas tarde ***Hurricane***, para desplegarse en 1939 en Biggin Hill, donde le sorprendió el estallido de la 2ª Guerra Mundial. Destacado por un tiempo a Francia, de regreso a las islas, se estableció en Escocia. Durante 1942 se profesionalizó en el empleo de ***Hurricane*** en misiones nocturnas obteniendo los mayores éxitos en las incursiones sobre los aeródromos alemanes en Francia; misiones que continuaría en 1943 cuando fue reequipado con el Hawker ***Typhoon***. Sustituido más tarde por el Tempest, dada su velocidad, se le encomendó la destrucción de las bombas V-1, empresa en la que consiguió grandes éxitos. Finalizada la guerra el 3er Sq fue destinado a Alemania y allí tuvo lugar el paso al reactor, al ser equipado con ***Vampire***; luego Canadair ***Sabre*** y ***Hunter***. Disuelto en 1957, dos años después se reconstituía de nuevo, dotado del caza todo tiempo ***Javelin***. Una nueva reorganización, lo convertiría en una unidad de bombardeo, dotada de los birreactores ***Canberra***, con los que operaría once años; después, ya en 1972 se transformaría de nuevo, para equiparse con ***Harrier*** en la base alemana de Laarbruch desde donde regresando a la metrópoli, en 2006 acogió en Coningsby a la primera Unidad de Eurofighter-***Typhoon***.

En Morón quedaba un puñado de aviadores británicos y el personal necesario para su operatividad, la alocada primavera que descargó algún chubasco en la zona, ni impidió el desarrollo de las programadas misiones aéreas, ni en las horas de asueto, la vuelta por la alucinante Feria, ni ese "Sevilla´s tapas itinerary" que tanto gusta.. ¡Que va!. Cuando el día 27 regresaron a su país, como el profesor Higgins en *"My fair lady"* repetirían: *La lluvia en Sevilla en una maravilla* ■

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Granada 16 junio 1907**

Hijo de D.Francisco Bermúdez de Castro Montes, primer teniente de Infantería del Regimiento Córdoba nº 10 de guarnición en esta ciudad, y de Dª María del Carmen Zafra Vázquez y Ruiz de Mendoza, ha nacido Narciso Bermúdez de Castro

*Nota de El Vigía: Alto, fuerte, rubio. De silueta borbónica. Franco de risa. De un optimismo fundamental que rebosa de toda su naturaleza joven y recia. Valiente. Valiente. Y, además modesto...* Así describía un periodista de su tierra a Narciso Bermúdez de Castro, cuando tras once meses de guerra, sus hazañas corrían de boca en boca.

Deseoso de ser aviador, influenciado por aquel fervor patriótico que, tras el desastre de Annual, llevó a muchas provincias a regalar aviones al Ejercito y por las gestas de sus pilotos en Marruecos, muy joven ingresa en la Academia de Infantería y tan pronto como fue promovido a teniente, se hizo observador de aeroplano en 1930 y piloto al año siguiente, manifestándose como un virtuoso del vuelo con las características propias del cazador.

La contienda civil le daría la oportunidad de demostrarlo; primero en los Nieuport, con los que, pronto, obtiene su primera victoria y también, en otra ocasión, resulta derribado. Incendiado su avión, en zona enemiga, hubo de aterrizar donde pudo en difíciles condiciones, capotando y produciéndose heridas en la cara y brazo. Un providencial labrador, que lo escondió en su carro, le salvó de las nefastas consecuencias, si llega a ser alcanzado por los setenta milicianos que pretendían capturarle. Luego, formando triunvirato con García Morato (el halcón) y Salvador (el mirlo), constituye la Patrulla Azul, representado por la avutarda en el archifamoso emblema, al que se añadió la divisa de *Vista, suerte y al toro.*

Con ellos participó en la trascendental Batalla del Jarama.

Recuerdo –relató– que hubo momentos en que tuve dos aviones enemigos delante, otro a la izquierda y tres detrás. Las ráfagas de ametralladoras nos acribillaron los aparatos a balazos. Un proyectil me dio en la espalda, quedando alojado en los pliegues del paracaídas, que por ser tan compactos, no le permitieron pasar.

El 12 de julio de 1937 en plena Batalla de Brunete, cuando combatía contra *"Ratas"* reforzados por *"Chatos"* cayó junto a la carretera de Villanueva de la Cañada, (Madrid) constituyéndose en el primer caído del Grupo Morato. Sus restos y los de su avión nunca se encontraron.

Cinco días después, su compañero, el capitán Miguel García Pardo, se preguntaba: ¿Dónde había caído el compañero querido o sus restos?...Nadie lo sabe. Nadie supo dar razón.

Y razonaba: Yo pienso que no ha caído, que hasta su pobre cuerpo ha tenido la rara fortuna de guardarse allá arriba, purificado por la llamarada inmensa de su avión.

Cuando su familia aún abrigaba esperanzas de su aparición, su hermana Lourdes escribió una poesía que terminaba:

*Mas la esperanza me anima y el corazón me dilata*

*¿No vuelven las golondrinas en cuanto el invierno pasa?*

*Vuelve tu "Avutarda" mía, que te aguarda mi esperanza.*

Había participado en 250 servicios de guerra y 15 combates en los que obtuvo 4 victorias. En homenaje y en recuerdo, sus compañeros bautizaron con su nombre a un Fiat del Grupo. Premio a su valor, a título póstumo, le fue concedida la Medalla Militar individual y el ascenso a comandante por méritos de guerra.

Por otro lado, el Ayuntamiento de su ciudad natal, le dedicó una calle; Auxilio Social inauguró en 1941 el Hogar Infantil *"Aviador Bermúdez de Castro"* y ya en nuestros días –en 2.003– la Real Maestranza de Caballería de Granada establecía un premio literario con su nombre.

### Hace 60 años
## Aviadores

**Sevilla16 junio 1947**

Esperando en el aeropuerto de San Pablo la llegada de la esposa del Presidente del Gobierno argentino Eva Duarte Perón, la fotografía nos muestra a tres prestigiosos jefes de Aviación (de izq. a dcha.) el coronel Luis Pardo Prieto, y los tenientes coroneles José Mª Coig (ayudante del ministro del Aire general González Gallarza) y José Vento Pearce.

*Nota de El Vigía:* Para el amigo de los detalles, señalaremos la diferencia entre la gorra, hasta ahora en uso (derecha) y el nuevo modelo (centro) que, de acuerdo con el reciente Reglamento de Uniformidad, acabará imponiéndose.

### Hace 80 años
## Fiesta

**Getafe 9 junio 1927**

Como ya tienen noticia nuestros lectores, bajo la presidencia de SS.MM. los Reyes, miembros de la Familia Real, y las más altas autoridades civiles y militares, con la participación de más de un centenar de aviones, se ha celebrado la Fiesta de la Construcción Aeronáutica Española. En la foto, Irene Aguilera, esposa del teniente coronel Emilio Herrera, quien actuó de madrina de la escuadrilla De Havilland Hispano, al mando del capitán Eugenio Infante Tena.

## Hace 50 años
## Pionero

**Palma 25 junio 1957**

Como ya informamos, en el lamentable accidente, motivado por la colisión de dos *"Sabres"* del Ala de Caza nº 4, sobre el Mediterráneo, gracias al asiento lanzable, utilizado en España por vez primera, el capitán Vicente Berná Mestanza salvó su vida.

*Nota de El Vigía:* Él encabeza pues, la relación que, demostrando la efectividad del *Ejection seat*, al día de hoy, totaliza 89 pilotos españoles. Por desgracia, unos meses después de haberse eyectado felizmente, en una pescadilla de combate, el ya comandante Berná, desaparecía con un *"Sabre"* en el mar.

## Hace 70 años
## Agradecimiento

**Pamplona 26 junio 1937**

El vicepresidente de la Diputación Foral y Provincial de Navarra, Don Juan Pedro Arraiza, ha dirigido al capitán D. José de Larrauri, comandante de la Escuadrilla *"Navarra"* el escrito que reproducimos a continuación:

*Esta Diputación Foral, queriendo corresponder, en algún modo, a la delicadeza que ha tenido Vd. y los demás dignísimos Oficiales a sus órdenes, bautizando con el nombre de esta españolísima región una de las gloriosas escuadrillas nacionales, ha decidido costear el importe de diversos escudos, en número de treinta y dos, para Vd., los Oficiales y pilotos de la Sexta Escuadrilla de Trimotores"Junkers", denominada Navarra.*

*Reciba Vd., pues, mi distinguido amigo, este obsequio, garantizándole que en el va la lealtad y afecto de mi País hacia quienes, como Vds., han sabido honrar el nombre de Navarra, llevándolo de triunfo en triunfo por el Cielo de nuestra Patria, en esta gloriosa epopeya que está rescatando a España de las garras de sus seculares enemigos. Marxismo, Masonería y Separatismo.*

*Junto al ofrecimiento del obsequio quiero poner, mi querido Comandante, el voto sincero y cordial de que la Escuadrilla a sus órdenes se cubra de gloria, como, diariamente , lo está haciendo nuestra Aviación nacional, y que salgan todos indemnes en las difíciles empresas que el Alto Mando señala en la cruenta batalla por el dominio de los aires.*

*Un afectuoso saludo y ¡VIVA ESPAÑA! ¡VIVA S. E. EL GENERALÍSIMO FRANCO!*

## Hace 45 años
## Vuelta aérea

**Granada 5 Junio 1962**

Para presenciar la llegada de las sesenta y cuatro avionetas, participantes en la Vuelta Aérea a España, y presidir la cena, con que el Real Aero Club obsequia a sus tripulantes, pilotando un *Heinkel*, llegó al aeródromo de Armilla, el teniente general, jefe de la R. A. del Estrecho, Eduardo González Gallarza. En la foto, junto a su hijo Eduardo quien participa en la competición, y el general José "Pepín" Juste Iraola, presidente del Real Aero Club de España.

*Nota de El Vigía:* Junto a numerosos aparatos militares, inscritas tres E.9 (I-115) del Ala de Caza nº 1, fué precisamente el capitán Gallarza; quien, acompañado del capitán Alfredo Chamorro Chapinal, se alzó con el triunfo, adjudicándose la Copa del Generalísimo.

## Hace 45 años
## "Ascua"

**Manises 19 junio 1962**

El Jefe del Estado que desde hace días visita tierras valencianas, no ha querido dar por terminada su estancia, sin ver volar a la Patrulla *"Ascua"*, de la que tenía sobradas referencias acerca de su virtuosismo y arrojo. A mediodía, el Generalísimo acompañado de su esposa y sequito, al pie de la torre de control, ha tenido la oportunidad de admirarla. Los seis *"Sabres"* magistralmente pilotados por los capitanes Fernández Sequeiros, Almodóvar, Montaner y Valderas; así como los brigadas Montero y Márquez, han realizado una espléndida exhibición, rubricada con la espectacular bomba descendente, rematada con el cruce a ras de tierra de los seis aviones, disparando las 36 ametralladoras a la vez. .

Muy satisfecho, Franco ha felicitado efusivamente al jefe del Ala de Caza nº 1 coronel Gavilán.

## Hace 60 años
## Exhibición

**Valencia 5 junio 1947**

Antes de partir para Madrid, las avionetas de construcción nacional que tanta curiosidad despertaron en la XXV Feria Muestrario Internacional, a instancias del presidente del Aero Club José Albiñana, y ante las autoridades de la ciudad, se han exhibido en el cielo de Manises, pilotadas por los "manitas" del Grupo de Experimentación en Vuelo. Se trata de los modelos INTA HM-1, HM-2 y HM-5, que Aeronáutica Industrial, S.A. fabrica en Carabanchel (Madrid) Ha llamado especialmente la atención, esta ultima, puesto que diseñada para escuela de acrobacia, al realizar toda una gama de loopings, toneles, barrenas y virajes a la vertical, ha puesto de manifiesto tanto la bondad del aparato, como el virtuosismo y valor de su piloto. Todos los participantes, así como los tenientes coroneles Ramón Bustelo y Murcia,; jefe este, del referido Grupo, han sido calurosamente felicitados.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 100 años
## Homenaje

**Valencia 31 julio 1907**

Tal y como puntualmente nos informó la prensa, cuando siete días atrás el capitán de Ingenieros D.Alfredo Kindelán Duany, participaba a bordo del globo *"María Teresa"* en una competición aerostática, la fortísima tormenta que se desató, obligó a descender a tierra al resto de los aerosteros. Kindelán, sin embargo, considerando que su globo *había acumulado gran cantidad de electricidad y esto podía ser causa de que al menor contacto estallara*, se resistió a hacerlo. Internado en el Mediterráneo, aun habiendo arrojado al mar cuanto llevaba en la barquilla –incluso se despojó del uniforme– llegó un momento en que el esférico cayó al mar, donde permaneció 24 horas. Seis de ellas nadando, desde que se hundió la barquilla, hasta que, cuando estaba ya al límite de sus fuerzas, milagrosamente fue rescatado en plena noche, por el buque británico *West Point* que lo desembarcó en el puerto almeriense de Garrucha.

Pasado el susto y recuperadas las fuerzas, hoy en el Hotel de París, sus compañeros de Cuerpo le han ofrecido un almuerzo homenaje.

### Hace 75 años
## Boda

**Málaga 14 julio 1932**

En la parroquia del Sagrario, se ha celebrado el enlace matrimonial de la distinguida señorita Josefina Gálvez, con el teniente de Intendencia, al servicio de Aviación, don Carlos de Haya. Los contrayentes han sido apadrinados por el ilustre doctor don José Gálvez Ginachero, padre de la novia, y doña Dolores González de Ubieta madre del novio.

*Nota de El Vigía:* El teniente Haya; quien, en compañía del capitán Rodríguez Díaz (el célebre *"Cucufate"*), había alcanzado una gran popularidad; recordemos los récords mundiales y el formidable *salto* Sevilla-Bata, cual regalo de boda, ascendía pocos días después al empleo de capitán.

### Hace 75 años
## Nuevo aeródromo

**Soria 2 julio 1932**

Tras repetidas evoluciones sobre la ciudad, seguidas por el vecindario con curiosidad y entusiasmo, ha tomado tierra en el campo de *Los Negredos*, cercano al pintoresco pueblo de Garray, la escuadrilla de sesquiplanos de la base logroñesa de Recajo, que inauguraba oficialmente el nuevo aeródromo. Recibida con alborozo, por millares de personas llegadas de toda la provincia, estas prorrumpieron en aplausos cuando, desembarazados de sus equipos de vuelo, los pilotos marcharon al encuentro de las autoridades. Los siete Breguet, tipo XIX, vienen al mando del capitán don Miguel Rubio Larrañaga, quien manifestó que habían hecho el viaje en 35 minutos, y que los sorianos pueden estar orgullosos, al contar con uno de los mejores campos de aviación de España.

Poco más tarde, aterrizaba, procedente de Zaragoza un hermoso trimotor Caproni, en el que figuraban como pasajeros, el gobernador Civil Sr. Puig Espert y el secretario de Aeronáutica Civil Sr. Navarro.

Los aviadores pernoctarán en nuestra ciudad y mañana *Domingo de Calderas*, presenciarán esta típica fiesta, siendo después obsequiados con un banquete.

En la fotografía vemos (de izq a dcha) al subayudante Emilio Iglesias, capitán Felipe Díaz de Lizana, tenientes José Calderón y Julián del Val, capitán Miguel Rubio, teniente José Muñoz, alférez José Rosado y subayudante Javier Delpón.

### Hace 65 años
## Avatares de la lucha

**Orel (URSS) 5 julio 1942**

Cuatro días atrás, al tiempo que la 2ª Escuadrilla conseguía su primera victoria, hubo de pasar por el doloroso trance de perder en combate al bravo capitán Antonio Noriega (29). Hoy, la incertidumbre e inquietud se ha cebado en nuestros pilotos al conocerse el derribo del teniente

Ramón Escudé, cuando atacaba a una formación de Pe-2 soviéticos. Afortunadamente, ha podido lanzarse en paracaídas, cayendo en nuestras líneas. Recogido por el comandante Salvador, a bordo de una *"Cigüeña"*, esta misma tarde ha sido recibido con alborozo por todos sus compañeros.

*Nota de El Vigía:* En las fotografías; un recuerdo al capitán Noriega, y el teniente Escudé junto al Messer que, a título individual, lucía el emblema de Falange en el *puro*; en tanto que en el *morro*, una inscripción recordaba al malogrado cabo mecánico motorista Tomás Zaro Rubio, quien perdió la vida alcanzado por las hélices de un avión.

### Hace 50 años

## Genio y figura

**Cádiz 5 agosto 1957**

Para cumplir condena de 2 años de prisión, en coche de caballos y al son de las campanillas, ha llegado al penal militar de Santa Catalina, el brigada mecánico de Aviación Carlos Liedo. Como ya saben nuestros lectores, disconforme con los pilotos, que alegando malas condiciones meteorológicas, renunciaron a volver en vuelo de Málaga a Madrid, Liedo, temiendo que el *Junkers* pudiera sufrir a la intemperie, ni corto ni perezoso, en unión del cabo radio Dionisio Sánchez de la Nieta, decidió pilotarlo personalmente, llegando a Getafe con la más absoluta normalidad. Procesados ambos; Liedo, quien asumió toda la responsabilidad, como autor de un delito de sedición fue condenado, en Consejo de Guerra ordinario, a dos años de prisión militar al tiempo que su compañero quedó absuelto.

*Nota de El Vigía:* Cumplidos tres meses de prisión, solicitó el indulto; que, presentado finalmente al Consejo de Ministros, parece ser que Franco dijo: *"Que lo indulten, hombres como este son los que necesita España"* Así que, luego de seis meses tras las rejas, quedó en libertad.

### Hace 50 años

## Presencia española

**Milán 6 julio 1957**

Organizada por el Ministerio del Aire italiano, la gran manifestación aeronáutica de este año, dedicada al "as" de la 1ª Guerra Mundial, Francesco Baracca, ha tenido lugar en el aeródromo de Linate

El número fuerte, lo han constituido las patrullas acrobáticas de España (F-86F), Francia (Mystere IVB), Gran Bretaña (Hunter), Grecia ( F-84), Italia (F-86E) y Turquía (F-84)

La patrulla española, perteneciente al Ala de Caza nº 1 con base en Valencia–Manises, ha estado formada por el teniente coronel Hevia, los comandantes Escalante y García–López Rengel (quien precisamente ascendió ayer), así como los capitanes Balanzategui y Fernández Sequeiros. Con sus *"Sabres"*, decorados para la ocasión con la bandera nacional rodeando oblicua el fuselaje, han obtenido un gran éxito.

### Hace 60 años

## Inspección

**Bilbao 2 julio 1947**

A mediodía, aterrizó en pista provisional habilitada en el aeropuerto *Carlos Haya*, de Sondica, el trimotor *Junkers*, pilotado por el ministro del Aire general González Gallarza. Con él llegaban diversas personalidades de su departamento, que fueron recibidas por el jefe de la R. A. Atlántica, general Rubio, quien a bordo de un *Rayo*, había llegado con anterioridad procedente de Valladolid. Los aviadores, junto a las autoridades vizcaínas, han cursado una visita de inspección a las obras que por un importe de 50 millones de pesetas se están llevando a cabo.

*Es muy probable* –declaró el ministro– *que en el plazo de un año pueda abrirse al tráfico.*

*Nota de El Vigía:* Aquel Junkers, que aparece en la fotografía, (antiguo EC-CAN de Iberia) era el T.2-109, número de puro 91-3. Dotado de hélices de paso variable, calefacción y antihielo, fue el antecesor de *"La vaca sagrada"*.

### Hace 45 años

## Aniversario

**Roma 31 Agosto 1962**

La prestigiosa revista italiana *ALI nuove*, una de las mas acreditadas y solventes del mundo aeronáutico, que dirige el ingeniero Armando Silvestri, ha dedicado su ultimo número a los primeros 50 años de la Aviación Militar Española. El grato contenido de este número especial, se adivina ya, al contemplar su magnifica

portada, en la que una espléndida composición encuadra –entre la rotundidad de la Cruz de San Andrés y la alegría de la escarapela roja y gualda– el vuelo del primer autogiro, un globo de observación con los colores nacionales, un "Chirri" de la guerra civil y un reactor "Sabre", componente actual de nuestras Alas de Caza.

## Hace 70 años
# Maniobras

**Solsona (Lérida) 2 agosto 1957**

Con la participación de varias escuadrillas de Heinkel He-111 y dieciséis *Sabres* del Ala de Caza nº 1, se ha celebrado el Ejercicio *"Rebeco"* en el que han intervenido 20.000 hombres, 1.876 vehículos, y 2.923 mulos. Considerado como la más importante de cuantas maniobras militares se han celebrado hasta la fecha, se ha desarrollado en el Pirineo Catalán entre los valles del Llobregat y Segre.

El buen hacer de los aviadores quedaba sintetizado en el telegrama de felicitación que, a su fin, cursó el ministro de Ejército teniente general Barroso.

*...A los valiosísimos elementos de nuestra Aviación que han cooperado con las fuerzas terrestres poniendo todos su entusiasmo ilimitado, su esfuerzo y su preparación profesional en tan duras condiciones de terreno y clima por el mayor éxito de sus respectivas misiones...*

## Hace 70 años
# Festival

**Zaragoza 4 julio 1937**

Con un lleno total, la plaza engalanada, pletórica de gritos jubilosos, rebosante de mujeres bellas, ataviadas con los atributos clásicos: mantillas y pañolones, se ha celebrado el festival taurino, en homenaje a los Caballeros del Aire. Ruidosas ovaciones se sucedieron al ocupar estos su sitio en toriles; al aparecer en el palco el general Ponte y Manso de Zúñiga; ovaciones también para las bellísimas y distinguidas señoritas presidentas de la fiesta, para la gentil amazona, Pilar Ponte, que ha corrido la llave y presidido luego el desfile de los toreros, y ovaciones en fin, a Antonio Márquez, Manolito Bienvenida y Domingo Ortega; que, en gesto digno de gratitud, han permitido el homenaje fervoroso a la Aviación española y fuerzas de Defensa Antiaérea...

Renunciando, por falta de espacio, a la reseña taurina en sí, tan sólo diremos que Ortega brindó la faena de su primero al conjunto de los aviadores y la del segundo a un glorioso capitán aviador, jefe de escuadrilla, recientemente condecorado con la Laureada.

En el intermedio del tercero y cuarto toros, bellas señoritas con vistosos atavíos, salieron al ruedo e hicieron una colecta, continuación de la realizada antes en los tendidos y palcos, de tabaco y dinero para los que luchan en los frentes. En una fiesta de este ambiente no podía faltar este recuerdo de cariño y admiración para los defensores de la civilización, para los forjadores de la nueva España.

Terminó la corrida entre ovaciones para las Fuerzas Aéreas, y con la emoción de saludar a la España Imperial, brazo en alto, mientras escuchábamos las notas de la Marcha Real.

## Hace 80 años
# Vuelta al mundo

**Madrid 23 julio 1927**

El comandante Franco ha hecho entrega al coronel Kindelán de 37.925 pts, importe de la suscripción abierta en Argentina, para cooperar al vuelo alrededor del mundo. Esta cantidad, unida a la aportada por el general Primo de Rivera, suma 350.000 pts.

Franco, junto a Ruiz de Alda y González Gallarza (Eduardo), estudian minuciosamente las etapas del viaje y se sabe que lo realizarán en un aparato de construcción nacional.

## Hace 50 años
# Primeros caídos

**Sidi Ifni 12 agosto 1957**

Infructuoso el intenso rastreo efectuado desde el amanecer, por medios marítimos y aéreos, en busca del Heinkel, del que no se tienen noticias desde última hora de la tarde de ayer, se le ha dado por desaparecido. El BR.2 I (27-9) cargado con siete bombas de 50 kilos, había despegado con el fin de cumplir la primera acción de guerra ordenada por el Mando –bombardeo al puesto de Tiguist Igurramen–. Con rumbo hacía el objetivo, le fue modificada la orden en el sentido de que en vez de bombardeo, debería llevar a cabo un reconocimiento, que no pudo efectuar, dada la falta de luz. Ya de regreso, notifico dirigirse al mar para perforar la capa de nubes y arrojar las bombas; poco después, iniciaba el descenso. Luego, el silencio más absoluto; temiéndose, como es lógico, que se estrellara en el mar.

## Hace 45 años
# Viaje de estudios

**París 5 julio 1962**

Por primera vez, la Academia General del Aire ha visitado Francia, siendo los alféreces alumnos de la XIV Promoción, quienes han recorrido las más importantes bases, centros de enseñanza e industrias aeronáuticas, del país vecino.

Con el agregado Aéreo en París, coronel Carlos Pombo, y un alto empleado de *Avions Marcel Dassault*, vemos (de izq a dcha) a los alféreces alumnos: José Romero Magarzo, José García Rodríguez, Eduardo Sánchez Alcaide, Antonio Rapallo Comendador y Cosme Álvarez Cabañes.

Formaban su tripulación el capitán Alberto Antón Ordóñez, el alférez Ángel Sánchez Barranco; los sargentos Manuel Moure (mecánico) y Jaime Moreno (radio) el cabo 1º Angel Maniega (armero) y el comandante de Infantería de la Policía Indígena, José Álvarez Chas.

*Nota de El Vigía:* Sánchez Barranco (derecha), a quien la víspera de su desaparición, vemos junto al también alférez Alfonso de Eléxpuru, sería el primer oficial de la Milicia Aérea Universitaria muerto en la Campaña de Ifni.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del I.H.C.A.**

### Hace 70 años
### Odisea

**Zaragoza 18 septiembre 1937**

Con sorpresa y alborozo se ha recibido la noticia de que, el sargento ametrallador Blasco, a quien se creía fallecido tras el derribo del *Junkers* del capitán Marchenco, se ha encontrado con nuestras tropas en la Sierra de Alcubierre. Recordaremos, como la noche del pasado día 14, al efectuar el trimotor un servicio de bombardeo al aeródromo de Sariñena (Huesca), fue abatido por un "Curtis" capacitado para la caza nocturna. Según sus primeras declaraciones; tanto Muntadas, como Romero y Aparicio –2º piloto, mecánico y radio– cayeron con el avión; por su parte, Marchenco, Carazo y él mismo –1er piloto, tripulante y ametrallador– si bien consiguieron lanzarse en paracaídas, la suerte no les sonrió por igual. El primero fue fusilado al llegar a tierra; el segundo, con el paracaídas incendiado se estampó contra el suelo y solamente Blasco; quien en la confusión se lanzó en el ultimo momento, salvó su vida y poniendo de manifiesto un espíritu y resistencia excepcionales, ha protagonizado una auténtica odisea. Escondido durante el día, tres noches le llevaron recorrer, en angustiosa marcha, 125 kilómetros de abrupto territorio enemigo. Hubo de cruzar a nado los ríos Alcanadre y Flumen, comer hierba y vestirse con ropa que encontró tendida a secar; pero sin duda lo mas peliagudo, fue sortear las columnas de "El Campesino", de cuya posición, más tarde informó.

Agotado y hambriento, acabó pidiendo auxilio en una casa, donde aquel: *¡Virgen santa!* que exclamó su moradora, horrorizada a la vista de su deplorable estado, le hizo ver que se había salvado, y así fue; poco después, enlazaba con las fuerzas de la zona.

*Nota de El Vigía:* Hijo y nieto de guardia civil, José Ramón Blasco Lavín había nacido en el bilbaíno cuartel de La Salve, el 17 de noviembre de 1912. En 1933 ingresó como soldado voluntario en Aviación. Al producirse el alzamiento militar, con la especialidad de ametrallador bombardero, se integró en los Junkers 52, llegando a intervenir en 380 acciones de guerra que sumaron 824,36 horas de vuelo. Como premio a su actuación, además del ascenso inmediato a brigada, "por méritos de guerra", se le concedió la posibilidad de hacerse piloto, incorporándose al 14 curso, convocado para oficiales (foto). Destinado al 31 Regimiento de Asalto, en 1949 pasó al Grupo de Entrenamiento y Transporte del E.M. donde durante años y con distintas denominaciones continuó, llegando a ser una institución. En 1956 ascendía al empleo de capitán, falleciendo en Madrid el 5 de mayo de 1976.

### Hace 60 años
### Fútbol

**Puerto de Pollensa 1 septiembre 1947**

Por iniciativa de un grupo de oficiales, y el decidido apoyo del jefe de la base, coronel Antonio Llorente, se ha fundado el *Hidro Club de Puerto Pollensa,* que se nutrirá de jóvenes que cumplen aquí el servicio militar. El retorno del fútbol, ha sido acogido con gran satisfacción por parte del vecindario, que nunca había contado con un equipo que participara en el campeonato oficial balear. El comandante mayor, en su función de encargado del equipo, nos informó que sus colores serán: camiseta azul

### Hace 70 años
### Hímno

**Zaragoza 9 septiembre 1937**

*Las gloriosas alas azules de la España nacional tienen ya su himno. Un himno brioso, decidido, lleno de fuerza y de juventud como corresponde al temple de los heroicos pilotos que integran la escuadrilla laureada del laureado comandante Morato.*

*La música, debida a la musa del maestro Moreno Torroba y la letra del comandante Juan Antonio Ansaldo, recogen y cantan en un primor de inspiración y de melodía, la gesta victoriosa de los caballeros del aire.*

*Este himno fue ensayado anoche, por primera vez, en la casa de El Heraldo, por un numeroso grupo de cazadores, que nos honró con su gratísima visita, de la que guardaremos un profundo y agradecido recuerdo.*

*Los obsequiamos con unas copas de vino de Aragón y cigarros, en tanto mantuvimos con ellos una agradabilísima charla, a la que pusieron fin muy de madrugada, los mas entusiastas vivas a España, al Ejército y a la invicta Aviación Española, dueña y señora de los aires, por obra y gracia del arrojo y de la técnica de un puñado de héroes.* (De El Heraldo de Aragón)

En la foto vemos en 1ª fila a "Morrosco" Careaga, "El Corto" Muñoz, Miguel Guerrero, "El Palomo" Jiménez Ugarte, "La Mula" Allende y Arístides García López.

En 2ª fila, sentados: Murcia y Luis María Zunzunegui (quien acompañó al piano). De pie: Andrés Soriano, José Collados (administrador de El Heraldo), Juan Antonio Ansaldo, señorita Zobal, Joaquín García Morato, "Satanás" Rubio, Luis López de Ayala (ayudante de Kindelán), Miguel García Pardo, señorita Zobal, X y Fernando Ors (cronista de guerra de El Heraldo).

Al fondo: X, Joaquín Ansaldo e Ignacio Alfaro.

celeste, pantalón blanco y medias azules. La base –¡eso son facilidades!– pondrá un camión a disposición de los aficionados, para los desplazamientos.

Vaya con estas líneas el deseo de los mayores éxitos al nuevo Club.

## Hace 50 años
## Campeón

**Cascaes (Portugal) 7 septiembre 1957**

En las regatas de la clase *snipe* que, con carácter mundial y la participación de veinte naciones, se han celebrado en esta pintoresca ciudad, el *"Guadalimar"* patroneado por Juan Manuel Alonso Allende*(a la derecha en la foto), con Gabriel *"El chino"* Laiseca de tripulante, ambos del *Real Sportig Club* de Bilbao se ha proclamado campeón.

*Nota de El Vigía:* "La mulita", como se conocía a Alonso Allende por su parentesco con "La mula", se hizo piloto en plena guerra civil. Formado para la caza, sus dotes para el combate, le llevaron al 2-G-3 sirviendo a las ordenes de Morato. Si, con habilidad y suerte, había salido airoso de todos los riesgos de la lucha, tan pronto hubo terminado esta, "La mulita" sufrió el primer accidente. Fue cuando toda la bandada de Fiat procedente de Griñón, llegaba a Barajas para formar en la Revista Aérea de la Victoria. Virando su patrulla a base, dada la escasa altura no tuvo otra opción, que meterse de mala forma contra el suelo; rompiendo seriamente su avión y produciéndose una brecha en la cabeza. Más tarde, al hacerse cargo el capitán Salvador de la Escuela de Caza, fue elegido profesor. Antes de incorporarse, pilotando junto a Rafael Calleja un Grumman "Delfín", sufrió un accidente en el Guadalquivir; por fortuna, pese a su espectacularidad, no le impidió festejar al día siguiente su 20 cumpleaños.

Aún considerado como un "manitas" del pilotaje, predominó su gran pasión por el mar y luego de impartir un par de cursos, pidió la excedencia y se hizo ingeniero naval. En su faceta deportiva, en la que se había iniciado muy joven, triunfó en la vela. Campeón de España en dos ocasiones y olímpico en Inglaterra, diseñó numerosas embarcaciones entre ellas el snipe con el que alcanzó su victoria mundial.

## Hace 50 años
## Brillantez

**Matacán 29 septiembre 1957**

Mas de doce mil salmantinos han asistido en esta base, a los solemnes actos de homenaje al Ejercito del Aire. Comenzaron con la bendición por el señor obispo de la diócesis, del artístico estandarte ofrecido por la ciudad a la Escuela Básica de Pilotos. Actuó de madrina la señorita María Felisa Gutiérrez de Ceballos, hija del alcalde de Salamanca, quien pronunció emocionadas palabras de agradecimiento y afecto hacia los aviadores, antes de hacer entrega del estandarte al coronel jefe del Sector Aéreo José Sanchíz, marqués de Pescara, quien contestó con una vibrante alocución. A continuación, se ofició una misa tras la cual, leídos los correspondientes Decretos de concesión, el teniente general Castro Garnica, jefe RA Central impuso la preciadísima Medalla Aérea al coronel Ricardo Guerrero López y al brigada Joaquín González Sánchez. Precedida de la música de la Región, la tropa desfiló marcialmente ante las autoridades y condecorados entre los aplausos del público.

Inmediatamente después, el bramido de los potentes motores de los T-6, anunció el inicio de un festival aéreo, en el que intervinieron cuatro patrullas de los citados aviones, cuyas evoluciones a escasa altura, emocionaron a los espectadores. Preámbulo, de la actuación de la patrulla oficial de Matacán que, al mando del comandante Liniers, con una elegancia y arrojo insuperables, trazó en el cielo extraordinarios arabescos, premiados con cálidos aplausos y un agitar de pañuelos; cuando, uno tras otro los aviones rodaron al aparcamiento. El increíble revoloteo de un Sikorski H-19 del SAR, y el lanzamiento de los paracaidistas de la 1ª Bandera de Alcalá de Henares, pusieron el broche final a los actos en la base; ya que, por la tarde y noche, continuaron los organizados por el Ayuntamiento; como el festival taurino, una fiesta de sociedad en el Campo de Tiro y una verbena en el "Patio Andaluz".

## Hace 35 años
## Emotivo recuerdo

**Sevilla 28 septiembre 1972**

Coincidiendo con la llegada de las 33 avionetas, que participan en la Vuelta Aérea a España, el Aero Club ha rendido un emotivo homenaje al que fue su presidente, a *Perico* Santacruz Barceló, fallecido el pasado 1 de febrero, a poco de tomar tierra, tras la prueba en vuelo de un "Super Saeta".

Con asistencia de su viuda, doña Rosario González Henares, acompañada de hijos y otros familiares, el acto ha tenido lugar en el salón principal de la sede social, abarrotado de aviadores civiles y militares, presididos por el teniente general Salas, jefe de la II Región Aérea y los generales Serrano de Pablo y Juste. Tras el descubrimiento de una lápida, que perpetuará la memoria de uno de nuestros más grandes pilotos y excelentísima persona, el Delegado provincial de Educación Física y Deportes impuso a su viuda, la Medalla de Plata al Mérito Deportivo, que no ha mucho, le había sido concedida a su marido. Las sentidas palabras de Salas y el coronel Amores, actual presidente del Aero Club, han hecho aflorar la emoción entre los asistentes.

En la fotografía, tomada en Tablada con ocasión del rodaje de "La batalla de Inglaterra"; en la cual, volando "Buchón" *Perico* participó, lo vemos dialogando animadamente con el célebre Peter Townsend.

## Hace 80 años
## De vuelta a casa

**Melilla 21 septiembre 1927**

Iniciada ya, la repatriación de las escuadrillas que tenían su base en el aeródromo de Tauima, hoy han partido cinco aparatos y mañana se espera lo hagan otros nueve. Destinados a Los Alcázares, Cuatro Vientos o Getafe, están previstas escalas en Tetuán y Sevilla. Con este motivo, el jefe de la Escuadra Aérea de Marruecos ha publicado una Orden laudatoria, recordando la brillante actuación de la Aviación en los distintos hechos de armas, y citando como ejemplo, a los aviadores que en ellos dieron su vida por la Patria.

## Hace 80 años
## Homenaje

**Madrid 27 septiembre 1927**

Los autores de *Las Aviadoras,* y la empresa del Teatro Chueca, donde viene representándose con éxito, la inspirada y jugosa revista, han querido ofrecer esta noche un homenaje a la Aviación Española. haciendo entrega de un pergamino a la comisión nombrada al efecto.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 80 años

## Emblema

**Barcelona 31 octubre 1927**

El Real Decreto de la fecha, establece que podrá concederse el título de Aviador Militar Español Honorario, con derecho al uso permanente del emblema de Aeronáutica, a los individuos del Ejército, de la Armada y personal civil de países extranjeros que, por sus grandes vuelos o relevantes servicios aéreos, se consideren acreedores a tan señalada distinción.

El emblema será el que se establece por el Reglamento aprobado por RO de 16 de abril de 1913 para el servicio de Aeronáutica militar, sustituyéndose el color rojo del disco central, por los de la bandera nacional.

### Hace 70 años

## Salvado

**Gijón 14 octubre 1937**

Acribillado a balazos por algún caza de la apabullante fuerza alemana, que dejó a su "*Mosca*" sin mandos, el sargento Tarazona se ha visto obligado a saltar en paracaídas sobre el término de Noreña, no lejos de aquí. Lo hizo desde 4.000 metros, yendo a caer en la copa de un gran árbol.

*Nota de El Vigía:* Gravemente herido, ante la inminencia de la caída del frente del norte en manos de los sublevados, junto a varios compañeros fue evacuado a Francia de donde pasó a Valencia. Curadas sus heridas, en marzo de 1938 se integró en la 1ª Escuadrilla de "*Moscas*" y más adelante en la 3ª a las ordenes de Bravo, a quien luego relevó. En los numerosos combates en los que participó, llegó a anotarse 8 victorias, más alguna compartida. Refugiado en Francia tras cruzar por tierra el Pirineo,

### Hace 50 años

## ¡Voló!

**Sevilla 11 octubre 1957**

A ultima hora de la mañana, pilotado por el capitán Pedro Santacruz, ha realizado su primer vuelo el *"Buchón doble mando"* oficialmente titulado HA-1112-M4L.

*Nota de El Vigía:* Bastantes años después, durante el rodaje de *"La Batalla de Inglaterra"*, de la que el célebre Adolf Galland fue asesor; este, se permitió recordar viejos tiempos, dando un vuelito en un "doble mando", con "Perico" Santacruz precisamente, quien como cazador participó activamente en el film.

pudo abandonar el campo de concentración, dada su nacionalidad mejicana.

Ya en su tierra natal, voló en la *Mexicana de Aviación* hasta su jubilación; escribió sus memorias de guerra, tituladas *Sangre en el cielo* (1958) y dirigió la Escuela de Vuelo que llevó su nombre. Falleció en Cuernavaca el 1 julio de 1988.

### Hace 65 años

## Vuelo Sin Motor

**Somosierra (Madrid) 14 octubre 1942**

En la Escuela Experimental de Vuelo Sin Motor, bajo el sol de un despejado día de otoño, ha tenido lugar en sencilla e íntima ceremonia, la entrega de títulos a los alumnos de su Iª Promoción. Asistieron el jefe del Estado Mayor del Aire, el director general de Aviación Civil y otros jefes y oficiales de Aviación. Recibidos por los alumnos formados ante los planeadores, el director general dirigió unas palabras de salutación y agradeció la presencia del general Eduardo González Gallarza.

A continuación, Ramón Girona Godó, el primer piloto "A" formado en la Escuela, casi un niño, se destacó de la formación, y cuadrándose ante el general, pronunció unas emocionadas palabras, antes de prender en la guerrera del antiguo y prestigioso aviador, el emblema de Vuelo Sin Motor

Gallarza, manifestó la satisfacción y orgullo con que llevaría sobre el uniforme aquel emblema, prometiendo seguir interesándose, como hasta ahora, por esta importante rama de la Aviación, como medio seguro de lograr para la juventud española una formación aeronáutica preliminar lo más completa posible.

Los alumnos, cantando el himno *"Arriba aviones a volar"*, desfilaron marcialmente ante las autoridades que, luego de compartir mesa en una sencilla comida, con profesores y alumnos presenciaron algunos vuelos.

### Hace 50 años

## Medalla Aérea

**Matacán octubre 1957**

Recientemente, informábamos de la imposición, de la Medalla Aérea al primer suboficial que se había hecho acreedor a ella. La falta

de espacio, nos impidió relatar los méritos por los que el brigada Joaquín González Sánchez alcanzó tan preciada condecoración.

Miembro de una familia de 11 hermanos, Joaquín, nació el 29 de agosto de 1919 en la localidad salmantina de Sequeros. Soldado de reemplazo, fue movilizado por el Ejército Nacional, combatiendo en los frentes de Teruel y del Ebro hasta que, en septiembre de 1938, se incorporó en Málaga a la Escuela de Especialistas de Aviación, de donde con el título de Mecánico Motorista, pasó destinado a la Escuela de Transformación del Grupo Sur (Jerez), demostrando una gran afición por el vuelo. Con el empleo de cabo 1º, en agosto de 1941 se incorporó en Alcalá de Henares al 11º Grupo de bombardeo (Regimiento Mixto Nº 1) Aquí, como testimoniaría la Orden del Día, se elo-

giaba su valerosa actuación, con ocasión del accidente del Junkers Ju-52 (T.2-92) ocurrido en Labajos (Segovia ) el 5 de octubre de 1944. Al año siguiente, es destinado a la Escuela de Vuelos Sin Visibilidad de Matacán, luego Escuela Superior del Vuelo, y más tarde a la recién creada Escuela Básica de Pilotos, donde continuaría su ejemplar vida aeronáutica. Realiza más de 1.000 vuelos nocturnos con alumnos pilotos y 2.830 horas en "su" Junkers Ju-52 (22-92) de factura alemana. El mismo que, protagonizando una autentica hombrada, salvó de ser arrastrado por el viento e inutilizado como ocurrió a otros aparatos situados junto a él, con ocasión del vendaval que azotó Matacán el 29 de enero de 1948. Todo ello contribuyó a que, por Decreto de la Jefatura del Estado de 10 de mayo de 1957: *En consideración a los distinguidos servicios y ejemplares circunstancias que concurren en su historial aeronáutico; visto el informe favorable del Consejo Superior Aeronáutico y a propuesta del Ministro del Aire*, se le concediera la Medalla Aérea.

*Nota de El Vigía:* Ya en 1955, el sargento González Sánchez, quien había acumulado 5.724 horas de vuelo, comenzó a padecer las dolencias que le acompañarían el resto de su vida. Diversas patologías relacionadas con el oído, desencadenadas a raíz de una rotura de tímpanos producida en uno de sus vuelos, generaron una pérdida de audición que llegó a ser casi total. Frecuentes estancias hospitalarias, licencias por enfermedad, paso a la situación de reemplazo por enfermo, hasta que en 1970 ingresaba en el Cuerpo de Mutilados con la clasificación de mutilado permanente en acto de servicio.

Comandante en 1979, a su fallecimiento el 1 de junio de 2006 fue ascendido honoríficamente a teniente coronel. Como colofón, no nos resistimos a publicar la carta que con el título *Don Joaquín González salmantino de honor,* publicó La Gaceta Regional el 26 de enero de 2000, de la que extractamos lo mas sustancial:

*"Hace unos días tuve el placer de saludar a don Joaquín González, hace años ya jubilado creo que con el grado de teniente coronel. Lo conocí con ocasión de mi servicio militar en el aeródromo de Matacán en los años 47 y 48. Era entonces sargento mecánico del Arma de Aviación y en aquel tiempo se hablaba mucho de sus gestas y proezas a bordo de aquellos viejos y casi prehistóricos aviones alemanes Junkers.*

*Hubo en esa época varios accidentes graves y en uno de ellos, por su valor, pericia, abnegación y heroísmo, no solo consiguió salvar un avión y quizás la vida de los demás tripulantes, amén de otros casos en los que puso de manifiesto sus magnificas cualidades. Se convirtió en un verdadero ídolo para todos nosotros, hasta el punto de que yo lo comparaba con Bill Barnes, el mítico héroe de la aviación de mis novelas juveniles .*

*Por mi destino en la oficina de Vuelos de la Escuadrilla, pude disfrutar de la amabilidad de su trato, por lo que más que un superior se convertía en un verdadero amigo. Por todo ello supo granjearse el aprecio y cariño de los altos mandos que le premiaron con ascensos y condecoraciones*

*Hoy y desde estas líneas, después de comprobar que sigue con la modestia y simpatía que siempre le caracterizó, solo me resta desearle una muy larga y feliz jubilación. Me cuadro ante Vd, don Joaquín, y siempre a sus ordenes.* Manuel Ingelmo Cascón.

## Hace 50 años
## Virtuosos

**Matacán octubre 1957**

Creada la Escuela Básica de Pilotos, como paso inicial para la actualización de nuestros aviadores y dotada del excelente T-6 "Texan", hará dos años que un puñado de sus más virtuosos y entusiastas profesores, formaron una patrulla acrobática que pondría de manifiesto la destreza alcanzada con el nuevo material. Tras su exitoso debut en el Campo del Calvario salmantino, superándose día a día, triunfaron en los festivales de Santander, Barcelona, Manises y en Matacán, aún el mes pasado. He aquí sus pilotos; de pie, entre los capitanes Luis Fernández Roca y Antonio Sánchez Lanuza, su "leader", el comandante Alejandro Liniers Pidal. Agachados: los capitanes Julio Canales Morales y Jesús Maestro Cabezas.

Desde estas líneas, les deseamos muchos éxitos.

## Hace 65 años
## Emergencia

**Zaragoza 6 octubre 1942**

A fin de realizar prácticas de vuelo nocturno, al atardecer partió del aeródromo de Valenzuela con destino Sevilla, el Heinkel He-111 (25-85). Lo pilotaba el coronel Teodoro Vives, con una tripulación compuesta por el capitán Rafael Ibarra, los tenientes Ignacio Muñoz, Fernando Abós y Mariano Torrero; los alféreces Emiliano Escalona (mecánico) y Jesús Romero (radio) así como el cabo Pedro Sacristán (radio).

A los 35 minutos de vuelo encontraban el anunciado núcleo tormentoso que afectaba a la región central de la península. Las fuertes descargas eléctricas, que les obligaron a recoger frecuentemente la antena colgante, dificultando con ello la comunicación, aconsejaron el regreso. En ello estaban, cuando una nueva información de Sevilla dando mejores condiciones, les decidió intentarlo de nuevo sobrevolando la zona tormentosa, pero al encontrar nuevos núcleos, y no poder establecer comunicación con Sevilla ni con el radiofaro de Carmona, cundió la alarma.

Justos ya de combustible, disponiendo para tan solo 5 minutos, puesto que llevaban 3 horas 25 minutos de vuelo, al encontrar un claro en las inmediaciones de Ciudad Real, el coronel ordenó el salvamento de la tripulación, que se efectuó arrojándose en paracaídas y haciéndolo él en último lugar. Salvo leves contusiones, la llegada a tierra de noche cerrada, no revistió novedad.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**La Coruña 20 noviembre 1907**

Nace Miguel García Pardo de Prado.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Infantería, en 1928 realizó el curso de observadores y al año siguiente el de piloto. Destinado al aeródromo de Logroño, vuela en los Breguet XIX, y en 1932 forma parte de la patrulla ganadora del primer Concurso organizado por *Revista de Aeronáutica*. El año siguiente, en la Fiesta de Aviación de Zaragoza, se proclama campeón en la prueba de velocidad en circuito cerrado.

Pero como *no hay rosa sin espinas*, el 11 de abril de 1934 hubo de pasar por un duro trance, cuando en compañía del cabo mecánico Cristino Palacián, metido en nubes hacía prácticas de vuelo sin visibilidad, el motor de su Breguet se incendió sobre el pueblo navarro de Bargota. Por fortuna, ambos salvaron sus vidas gracias al paracaídas.

Destinado a los Nieuport 52 del Grupo de Caza de Barcelona, con una patrulla del mismo obtuvo el primer premio en el Concurso de 1935.

Estas pruebas, a las que los medios de comunicación dedicaron gran atención, hicieron del teniente García Pardo, un aviador popular, a lo que contribuyeron también, sendos galardones en concursos de fotografía y numerosos trabajos que firmados por él aparecieron tanto en Revista de Aeronáutica, como en la prensa diaria.

Al producirse el levantamiento militar, y fracasado el alzamiento en Barcelona, a bordo de un Breguet, en compañía del capitán Luis Calderón huyó a Pamplona. Desde entonces, bien en los Breguet, como en los Nieuport, Heinkel 51 o Fiat de caza, intervino en todas las grandes batallas de la guerra. Pionero de la que llegaría a ser la Escuadra de Caza de Morato, las hazañas del capitán García Pardo, se escapan de los límites de esta sección.

Creado en octubre de 1938 el 5-G-5, le fue encomendado el mando de la escuadrilla dotada de los veloces Heinkel He-112, con los que consiguió el derribo de un "Rata" sobre Igualada.

### Hace 85 años
### Bizarros

**Madrid 18 noviembre 1922**

Según noticias que nos llegan de Maruecos, una de las escuadrillas que se está *batiendo el cobre* con los rifeños, como la que más, es la 2ª de Bristol, que al mando del capitán Rafael Llorente, ha popularizado lo que se ha dado en llamar *"vuelo a la española"*. Podemos ver en la fotografía a su personal volante; no aparecen en ella y es de justicia recordar, los esforzados mecánicos y personal de apoyo, ya que sin su entusiasta y abnegada colaboración, nada sería posible.

De izquierda a derecha, sentados: Echegaray, Barberán y Ramírez Cartagena. De pie: Hortelano, Rodríguez Caula, Huidobro, Llorente, Salgado, Azcárraga (Eduardo), Pérez Marín, Ximénez de Sandoval, Cascón y Salvo.

La guerra tocaba a su fin y el 28 marzo 1939 al mando de una patrulla He-112, con los tenientes Jorge Luis Muntadas y Rogelio García de Juan, partió del campo soriano de Almaluéz para un servicio de vigilancia en los alrededores de Madrid, contemplando con emoción, la entrada de las tropas en la capital. Ya de regreso, se enzarzó con "Muntaditas" en un combate simulado cuando, inexplicablemente, éste vio como su jefe, entrando en barrena, se estrellaba cerca del Castillo de la Raya o Torre de Martín González, a 10 km del campo.

De esta forma absurda, llevado quizás por la euforia de la victoria –que tantas vidas habría de costar– moría a los 31 años de edad un "as", quien a lo largo de más de 600 servicios de guerra, había obtenido 12 victorias. Un "as" al que, antes de dar tierra, el general Gil Yuste impuso la preciosa Medalla Militar individual.

Más tarde, a título póstumo, le fue concedido el ascenso a comandante por méritos de guerra.

### Hace 60 años
### Salvador

**Mallorca 19 noviembre 1947**

En la Orden del Día de la Base Aérea de Pollensa, se felicita al capitán Salvador Serra y a la tripulación del hidro del 51 Grupo, que participó en la búsqueda y salvamento del avión comercial francés, caído el pasado 16 de octubre en el Mediterráneo

*Nota de El Vigía:* Piloto (1935) del Aero Club de Baleares, a Salvador Serra Alorda, la Guerra Civil le llevó a integrarse en la Aviación Militar, asistiendo en Italia a un curso de pilotos en el que fue clasificado con aptitud para la caza. Incorporado al Grupo Morato, volando el Fiat obtuvo cuatro victorias. Reciente la paz, el 29 de junio de 1939 recogiendo en Orán un Grumman "Delfín", una

## Hace 70 años
# Valiente

**Zaragoza 8 noviembre 1937**

En su momento informamos del fiero enfrentamiento que sobre Fuentes de Ebro sostuvo el pasado día 12, la 32 Escuadrilla Legionaria con la caza republicana. En aquel lance, luego que su jefe, el capitán Ernesto Botto, obtuviera su cuarta victoria, fue alcanzado por una bala explosiva. Gravemente herido en una pierna, si bien consiguió alcanzar el aeródromo de Sanjurjo, desde donde fue evacuado con urgencia al hospital, lamentablemente, nada pudo hacerse por salvar el miembro.

Hoy, en el transcurso de una visita al soberbio *Núcleo Chirúrgico Chiurco* que se ubica en nuestra ciudad, hasta su cuarto han llegado los ilustres generales Saliquet y Moscardó; haciéndoles guardia de honor esos aviadores nuestros que diariamente escriben páginas de honor y de gloria en el azul de la nueva España.

Saliquet, jefe del Ejército del Centro, *en nombre de la Patria española y en representación del Generalísimo*, ha prendido en el pecho de capitán Botto la valiosa Medalla Militar, *como premio y galardón a vuestras heroicas hazañas y servicios a la Patria.*

El aviador, con voz firme, ha agradecido la recompensa, que le hacía sentirse *vivamente honrado y conmovido*. Asegurando, que *hará cuanto sea, para ser digno de llevar la Medalla Militar sobre su pecho*, terminando con un rotundo *¡Arriba España*!

parada de motor le obligó a amerizar a la altura de Puerto Capáz. Tras conseguir, no sin esfuerzo, salir del avión, nadó durante dos horas y cuando ya desfallecido se encontraba a 300 metros de la playa, milagrosamente fue salvado por unos moros que, sobre un tronco de higuera, salieron en su auxilio. Consciente de ello, luego de su paso por varias unidades de caza y participar en la campaña de Rusia, donde con la *4ª Escuadrilla Azul* obtuvo una victoria, tan pronto se formó la primera unidad de salvamento, haciendo honor a su nombre, se convirtió en uno de sus mas conspicuos pilotos. De ahí que, cuando con los convenios con USA se modernizó el Ejercito del Aire, marchara a aquel país para instruirse en el Albatross, con el que desde Pollensa continuó su humanitaria labor en el SAR.

## Hace 35 años
# Colisión fatal

**San Javier 24 noviembre 1972**

Integrada en la AGA la Escuela Básica de Pilotos y sabedor el coronel Torres del alto nivel de su profesorado, alentó la formación de una patrulla que, como las que hubo en Matacán, diera prestigio a la Academia mostrando públicamente, su destreza y dominio del T-6. Próxima la festividad de la Patrona, un puñado de los más entusiastas pilotos constituyó pues, la deseada patrulla.

Hoy, una vez finalizados los periodos de instrucción académica, a primera hora de la tarde, ocho T-6 pilotados por los capitanes Gratiniano Núñez Baches (*leader*), Sergio Rubiano, Ricardo Arce, Diego Saura, Ezequiel Navarro y Emilio Turrión y los tenientes Jesús Zuazu y Atienza, despegaban para realizar un vuelo de entrenamiento.

Se inició, con el espectacular *looping* de una formación de seis aviones en cuña que, una vez realizada la figura, se desgajaba a derecha e izquierda, en dos patrullas de tres. Momento, en que entró en escena una pareja formada por los capitanes Rubiano como *leader* y Turrión, como *punto*, quienes en "pescadilla" y a modo de "relleno", realizarían un tonel a baja altura (unos 300 metros) En ello estaban, cuando al salir de la posición invertida, el avión del primero segó con su hélice parte del plano y un alerón al de Turrión, que en el invertido se había puesto bajo el, sobrepasándole incluso. Sin mandos, irremisiblemente cayo a tierra explotando en las proximidades de la cabecera de pista, con el lamentable resultado que es fácil imaginar. Rubiano por su parte, consciente de que algo grave había ocurrido a su avión, entró por derecho en el campo de tierra, donde aterrizó sin mayores consecuencias.

*Nota de El Vigía:* Emilio Turrión Álvarez (32) pertenecía a la 18 promoción AGA donde cariñosamente era apodado el "Bambi". Teniente en 1966, su primer destino fue el Ala de Transporte nº 37 de Albacete. De allí pasó a Matacán, para ejercer de profesor en la Escuela Básica de Pilotos y con ella se trasladó a San Javier, donde su buen volar y afición, le llevaron a formar parte de una prometedora Patrulla, a la que su muerte puso fin. El motivo de aquel desgraciado accidente, fue muy comentado entre sus compañeros; achacándolo quizás, a que, a los dos periodos lectivos –en los que todos habían volado– él había de sumar una noche muy movida en Los Alcázares, donde como Capitán de Cuartel, había tenido que intervenir a consecuencia del gravísimo percance sufrido por un autobús en las inmediaciones.

## Hace 35 años
# Captains & Kings

**Noviembre 1972**

Con este expresivo título, Neville Birch y Alan Bramson abordan en un cuidado volumen editado por Pitman Publishing, la intima relación de numerosas familias reales con la aviación. Cinco Reyes, nueve Príncipes y una Princesa, dan fe de ello; relacionémoslos. España: Infante D. Alfonso de Orleáns; Bélgica: Reyes Alberto, Leopoldo III y Balduino; Irán: Shah Reza Pahlavi; Holanda: Príncipe Bernardo; Tailandia: Príncipes Birabongse, Varananad y Princesa Galyani; Alemania: Príncipe Louis Ferdinand Hohenzollern; Jordania: Rey Hussein; Grecia: Rey Constantino y Príncipe Juan Carlos de Borbón, consorte de la Princesa Sofía; Gran Bretaña: Eduardo Príncipe de Gales, Duque de York, luego Rey Jorge VI, Duque de Kent (Air Commodore de la RAF, quien pereció con su tripulación en un *Sunderland* durante la 2ª Guerra Mundial), Felipe Duque de Edimburgo y su hijo Carlos, actual Príncipe de Gales.

*Nota de El Vigía:* Hoy, el Reino de España aportaría tanto al Rey Don Juan Carlos, como jefe supremo de la Fuerzas Armadas, es capitán general del Ejército del Aire y gran entusiasta de la aviación, como a SAR el Príncipe de Asturias D. Felipe de Borbón y Grecia, comandante del Ejército del Aire y un competente aviador.

## Hace 75 años
# Patriota

**Burgos 4 noviembre 1937**

Como ya es sabido, decidido a servir en el bando Nacional, debidamente autorizado por la Jefatura del Estado, procedente de Londres llegó a esta ciudad, el Infante don Alfonso de Orleáns y Borbón. Hoy, por OM, con el empleo de teniente coronel, ha sido nombrado jefe de la 3ª Escuadra de la *Brigada Hispana*; unidad mixta que integra el 5-G-28 (Savoia SM-79) y el 7-G-14 (He-70 "*Rayo*").

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 80 años
### Recompensa

**Melilla 22 diciembre 1927**

En el recuerdo aún, el espléndido ráid Melilla-Santa Isabel (Guinea Española) protagonizado por la *Patrulla Atlántida*, en la Comandancia General, y en acto presidido por el general González Carrasco, ha tenido lugar la entrega del importe de la suscripción popular a favor de los mecánicos que intervinieron en el. Han correspondido 3.812 pesetas a Modesto Madariaga, Antonio Naranjo y Juan Quesada; 1.270 al sargento radiotelegrafista Lorenzo Navarro y 2.541 al soldado mecánico José López Espejo.

### Hace 70 años
### Accidente

**Jerez 27 diciembre 1937**

Cuando esta mañana los alumnos del curso de transformación realizaban sus prácticas habituales, al despegar la Bücker *"Jungmeister"* (35-6) pilotada por Jaime de Jáuregui Epalza, tras entrar en pérdida, se ha estrellado con violencia al borde del perímetro del campo. Ni que decir tiene, dado el estado de suma gravedad del aviador, la impresión que ha causado a sus jóvenes compañeros, entre los que se encuentran sus paisanos Julio Alegría, Esteban Ibarreche y Daniel Seebold.

*Nota de El Vigía:* De tal magnitud fue el traumatismo que sufrió, que en un principio le creyeron muerto; pero si bien salió adelante, la ciencia no pudo evitar que, a consecuencia de una gangrena gaseosa, hubieran de amputarle ambas piernas.

Nacido en Bilbao en 1916, antes de integrarse ilusionado a un curso de pilotos, como requeté ya había acreditado su valor en la campaña de Vizcaya. Al frústrasele la carrera de aviador, sin perjuicio de su pertenencia al Cuerpo de Mutilados donde en 1965 alcanzó el empleo de coronel, se hizo abogado ejerciendo como agente de aduanas, pero vistiendo con orgullo, siempre que la ocasión requería, el uniforme del Ejército del Aire al que, –siempre añoraba– le hubiera gustado pertenecer activamente como piloto. Jaime de Jáuregui falleció en Bilbao el 12 agosto 1978.

### Hace 65 años
### Repetidor

**Sabadell 11 diciembre 1942.**

Hoy, cuando el alférez Ángel Sanz Piñal en vuelo sobre los alrededores de Gélida (al NW de Barcelona) realizaba una prueba de restablecimiento de motor al Polikarpov *"Curtis"* (8-157), unos sospechosos rateos le sobresaltaron y momentos después, se paraba aquel. La situación no podía ser más apurada, un aterrizaje impensable y la altura para saltar escasa, pero la solución no se hizo esperar. Salió de la cabina y aún agarrado al avión tiró de la anilla. La inercia del *Chato* en su caída hizo que el paracaídas se abriera de inmediato. ¡Estaba salvado!.

Es de señalar que, hace poco más de un año, este popular y competente probador del Parque Eventual, hubo de pasar por un trance similar, teniendo que abandonar con paracaídas un aparato similar –el 8-39– por parada de motor, debido a una fuga de combustible.

### Hace 65 años
### Censura

**Madrid 2 diciembre 1942**

Dentro de la campaña de censura de aquellos símbolos patrióticos, que durante la pasada guerra, abundaron como medio de publicidad comercial, la Delegación Nacional de Propaganda, de la Vicesecretaría de Educación Popular de F.E.T. y de las J.O.N.S, cuestionó recientemente la etiqueta en la que, la Casa jerezana Exportadora de Vinos Marqués del Mérito, utiliza el emblema de la escuadrilla de García Morato, orlado con la Cruz Laureada de San Fernando.

Hoy, corroborando lo manifestado por la referida Casa, el general subsecretario del Aire ha terciado en el asunto, manifestando que en efecto, *durante nuestra Gloriosa Guerra de Liberación la casa "Marqués del Merito" hizo frecuentes donativos de sus vinos a las fuerzas de este Ejército, los cuales llevaban en su etiqueta el emblema de la Escuadrilla del heroico García Morato, que sin duda este autorizó. Tan sólo se usan cuando se trata de algún obsequio a los distintos Cuerpos de Aviación o cuando algún aeródromo así lo requiere. No existiendo por otro lado, ninguna autorización especial de este Ministerio, esa Delegación puede prohibir el empleo de las etiquetas de referencia si, por no ajustarse a las normas vigentes, lo considerara conveniente.*

### Hace 50 años
### Estandarte

**Tablada 10 diciembre 1957**

Con gran brillantez, se ha celebrado el acto de entrega del estandarte que CASA, fabricante de los Heinkel 111 que equipan el Ala

de Bombardeo Ligero nº 25, ha donado a la citada Unidad. Tras la bendición del mismo por el cardenal Bueno Monreal, su madrina doña Mercedes Martín Artajo, esposa del presidente de la sociedad, lo puso en manos del coronel Alonso Pimentel.

## Hace 40 años
## Desventura

**Tuy (Pontevedra) 12 diciembre 1967**

En el hospital Militar de Vigo, ha fallecido el coronel del Ejercito del Aire José Luis Ureta Zavala (73); quien, huésped por unos días en esta localidad, en casa de su amigo el general Rodríguez del Rivero, resultó con gravísimas quemaduras al prendérsele con una estufa la bata de nylon que vestía, cuando al parecer quiso darse un calentón antes de dormir.

*Nota de El Vigía:* A aquel "viejo" coronel, un navarro *echao palante* a quien en sus años mozos nada se le ponía por delante, este cronista tuvo la dicha de tratar. Asistente a varias Vueltas Aéreas, en todos lados despertaba simpatías, con sus divertidos chascarrillos, y su inseparable sombrero cordobés.

Capitán de Artillería, realizó el curso de piloto en 1920, revelándose como un gran aviador. Hizo la guerra de Maruecos participando con la escuadrilla *Havilland Rolls* en innumerables servicios; entre ellos, los novedosos bombardeos nocturnos. En cierta ocasión resulto derribado y en otra, hirieron a su observador. Citado como distinguido en numerosas ocasiones, obtuvo el ascenso por méritos de guerra –que renunció– y la Medalla Militar colectiva. Como quiera que refiriéndose a las escuadrillas, un periódico criticaba a nuestros aviadores, quienes por impericia –decía– no sacaban todo el partido del material; el capitán Ureta con un avión armado y cargado de bombas, realizó un *looping*, como brindis al indocumentado autor de aquella majadería. Luego, ejerció como profesor en la Escuela de Getafe y en comisión de servicio realizó en Cuatro Vientos los ensayos de vuelo del autogiro La Cierva.

Un día del verano 1923, volando en San Sebastián a una señorita rusa, en la avioneta Caudrón, que matriculada en Francia poseía su padre, se estrelló contra un árbol a la espalda de Villa Mirador en el barrio del Antiguo. Por fortuna, pese a la aparatosidad, no sufrieron lesiones, pero frustraron las pretendidas exhibiciones acrobáticas de la citada señorita, sobre las alas del aparato.

En 1931 causó baja en el Ejército. Perseguido en Madrid tras el alzamiento militar, se refugió en las embajadas de Alemania y Polonia hasta mayo de 1937, cuando poniéndose a disposición de la Jefatura del Aire, fue enviado a Italia en Comisión de Servicio. A su regreso, pasó destinado a una unidad de bombardeo de la *Legión Cóndor* y habilitado de comandante, organizó y mandó el primer grupo español de Heinkel He-111 (10-G-25) En un servicio de bombardeo a la estación de Tarragona, el *"Pedro"* que pilotaba fue atacado por la caza, alcanzando a su segundo, el alférez Rafael Vilar Sancho, una ráfaga mortal.

Recién terminada la guerra, realizó en Matacán el curso de Vuelo sin Visibilidad y en 1943 pasó a la situación de retirado.

## Hace 30 años
## De interés

**Londres 15 noviembre 1977**

La editorial británica Midland Counties Publications, de reconocido prestigio en el campo de la aeronáutica, acaba de publicar *Spanish and Portuguese Military Aviation*. Obra de John M. Andrade, en idioma inglés y en formato 210 por 147 mm, a modo de manual a lo largo de 119 páginas, ofrece interesantísimos datos, nunca hasta ahora reunidos, sobre las aviaciones militares española y portuguesa.

Por cuanto a la nuestra atañe, comienza con una breve reseña histórica en la que incluye también a la Aeronáutica Naval; continúa con la codificación y designación de sus aviones y helicópteros (desde la Guerra Civil, los primeros) explicando luego la organización del Ejército del Aire, de la FAMET, Arma Aérea de la Armada y Sección de Helicópteros de la Guardia Civil. Presenta asimismo los emblemas de las Unidades acompañados de una breve explicación, y fotos en blanco y negro del material de vuelo, con pies en los que, al igual que en los emblemas, se indican los colores de su acabado. Por último, pasa revista a la totalidad de los aviones hoy en servicio, en un listado en el que figuran sus matrículas y los diferentes números de "puro". La obra, que viene a llenar un hueco demandado por los numerosos aficionados de la Península Ibérica, incluye también un mapa de situación de las bases y aeródromos.

## Hace 40 años
## Renovación

**Getafe 25 diciembre 1967**

Recibido con alborozo, pues se trata de un moderno avión, procedente de Manises, ha tomado tierra en esta base el primero de los seis *"Caribou"* que el Ejército del Aire ha adquirido a la De Havilland Canadá.

*La niebla nos impidió llegar ayer* –nos informó con una amabilidad que agradecemos, el capitán Álvarez del Castillo –el tan simpático como popular "Jimmy"– contándonos también; como, tras el apretado curso de familiarización llevado a cabo en Downswiew (Toronto) por los comandantes Delibes, Jerez Manzanero, Carrilero y él mismo; así como dos radios y otros tantos mecánicos, el pasado día 20 tuvo lugar el acto de entrega. *Lo recibió el coronel Juega Boudón, Agregado Aéreo a nuestra Embajada, obsequiándonos la empresa con una serie de regalos, como recuerdo (foto). Al día siguiente, el comandante Delibes y yo, junto a la correspondiente tripulación técnica, volamos a Gander, en Terranova (7,15h ) para saltar el 22 a Santa María de Azores (9,20h). Por ultimo, el día 24 partimos con destino Getafe; pero no pudiendo entrar dada la espesa niebla, tuvimos que aterrizar en Manises (7,35h).* Como se sabe, los *"Caribou"* modernizarán el Ala nº 37 de Albacete-Los Llanos.

## Hace 60años
## Himno

**Madrid 10 diciembre 1967**

En la Basílica de San Francisco el Grande con una misa solemne, se ha celebrado la festividad de Nuestra Señora de Loreto, interpretándose en riguroso estreno por la "schola" de dicho templo, el Himno del Ejército del Aire. Con letra de José Mª Pemán y música del maestro Ricardo Dorado, ha sido muy elogiado.

Posteriormente, en el *Salón de Honor* del Ministerio del Aire, su titular el general Lacalle ha impuesto la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico a José Mª Pemán.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA

### Hace 70 años

## Festejo

**Puerto Pollensa 6 diciembre 1937**

Nota de El Vigía. Exceso de información en *El Vigía* del pasado mes, nos privo de dar a conocer esta invitación que, por la fecha, a más de uno sorprenderá. Dice así:

*El Jefe y Oficiales de la Base de Hidros de Pollensa tienen el gusto de invitarle al baile y lunch que en celebración de la Patrona del Arma de Aviación tendrá lugar el día 10 del actual en el Puerto de Pollensa.*

ciales de la Base de Hidros de Pollensa
tienen el gusto de invitarle al baile y lunch que en
celebración de la Patrona del Arma de Aviación ten-
drá lugar el día 10 del actual en el Puerto de Pollensa.
Puerto de Pollensa, 6 de Diciembre de 1937
NAL

*Puerto de Pollensa 6 de Diciembre de 1937*

*Invitación Personal*

*Saldrán autocares a las 5 de la tarde frente del salón Formentor, regresando a las 12 de la noche.*

### Hace 85 años

## New spanish sport

**Londres 13 enero 1923**

El prestigioso semanario británico *The Illustrated London New*, en espectacular doble página, que incluye una ilustración

de C.E. Turner y G.E. Lodge, se refiere al *New spanish sport,* o caza de avutardas en su propio elemento, con avión.

Según su corresponsal en España, en la época estival, en los alrededores del aeródromo de Getafe se encuentra un gran número de estas aves y fue el pasado mes de septiembre cuando el teniente Lecea, instructor de vuelo de la escuela situada en el, concibió la idea. Esta consiste en abordar a la bandada, logrando la separación de un ave y persiguiéndola a corta distancia, siguiendo sus continuas evoluciones, llevarla hasta una zona previamente determinada, donde agotada toma tierra y es capturada. Otra variante, consiste en disparar un arma desde el avión; en este caso, el cazador situado en el asiento delantero, hace fuego en el momento en que la bandada comienza a ascender Esto presenta alguna dificultad, por estar muy limitado el movimiento horizontal de la escopeta a causa de los montantes y vientos de las alas.

La avutarda, una de las aves mas grandes de Europa, vuela en calma a 80 kilómetros, no elevándose por encima de los 200 metros; el avión, por tanto, deberá ser una maquina lenta, que no la supere. El *Avro*, tipo normalmente utilizado hace 100, consecuentemente, cuando va detrás de ellas, ha de maniobrar para no alcanzarlas.

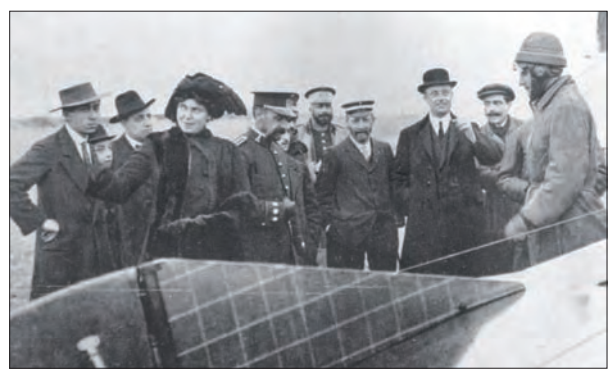
Veintiocho avutardas fueron cazadas en ocho partidas y en la última, presenciada por el presidente del Consejo, se cobraron seis.

### Hace 95 años

## Pruebas

**Cuatro Vientos 8 febrero 1913**

Interesado el Infante Don Alfonso de Orleans en los aparatos extranjeros que estos días se exhiben en nuestro aeródromo, hoy ha tenido la oportunidad de probar el modelo francés Deperdussin. Satisfecho tras el vuelo, lo vemos en la imagen (derecha) narrando su experiencia a su esposa la Infanta Beatriz, acompañada por el coronel Vives, Maurice Prévost y otros.



### Hace 70 años

## Héroe

**Bello 20 enero 1938**

Como ya informamos, al frente de su Grupo –la esforzada "Cadena" de Romeo– cayó el comandante *Manolo* Negrón de las Cuevas, cuyo retrato, en homenaje a los "veteranos" profesionales, ejemplo de bravura para los jóvenes y osados pilotos a sus ordenes, tenemos sumo gusto en incluir.

## Hace 70 años
# Prácticas

**Agoncillo 20 febrero 1938**

Acabados los cursos elemental y de transformación y obtenido el título de *Piloto de Aeroplano de Guerra*, antes de integrarse en las unidades y meterse en el "fregao", los alféreces mas capacitados para la caza, han llevado a cabo en este aeródromo un acelerado curso de combate.

Junto a su instructor el teniente Jhoan Krug y ante los Heinkel He–51 en los que realizaron las prácticas, vemos de izquierda a derecha, de pie a Lacour, Ruiz Jiménez, Messía, Alegría, Martínez de Irujo, Krug, De Pablos, García Díez, O´Connor e Ibarreche.

Agachados: Mendoza, Manrique, Pidal, Munáiz de Brea, Bartolomé y Medrano.

## Hace 40 años
# Periplo

**Madrid 6 febrero 1968**

Sendas patrullas de reactores *Sabre* y *Starfighter* de los Escuadrones 101 y 104, han escoltado al DC–8 de la compañía Iberia, en el que el Jefe del Estado Generalisímo Franco, ha llevado a cabo un recorrido por España. Partiendo de Barajas, el tetrareactor pilotado por Luis Davila y José Arango, tras sobrevolar Toledo, Sevilla y Rota tomó tierra en el nuevo aeropuerto de Almería que inauguró oficialmente. Luego, desde la torre de control, presenció una exhibición del *Caribou*, el nuevo avión de transporte de ataque. Incorporado recientemente al Ejército del Aire, y pilotado por el comandante Alfonso Núñez Flores, en el más puro aterrizaje *STOL*, lo posó espectacularmente en la plataforma de estacionamiento. A continuación, demostrando su capacidad, por su rampa desembarcaron un *jeep* y soldados totalmente equipados. Posteriormente el Caudillo realizó una breve visita a la capital, y de regreso al aeropuerto, a bordo del DC–8 le fue ofrecido un almuerzo, terminado el cual pasó a la cabina y ocupando el puesto del copiloto reemprendió el vuelo, para siguiendo el litoral alcanzar Gerona, constatando el desarrollo turístico ex-

## Hace 40 años
# Fatalidad

**Sevilla 20 enero 1968**

Iniciados los vuelos preparatorios, para el rodaje de la película *La Batalla de Inglaterra*, en sendos "Buchones" (C.4K) partieron esta mañana el capitán Fernando de Arteaga Danvila y el brigada Federico Iglesias, con la finalidad de que, tras una formación y unas tomas, aquel le diera la "resuelta" a este. Todo discurrió con normalidad, incluyendo un simulacro de combate, en el transcurso del cual, el brigada se "perdió" y no encontrándolo por los alrededores, Arteaga regresó a Tablada. Algún testigo contó, que un caza había dado unas "pasadas" a un yate de bandera británica que navegaba por el Guadalquivir, momento en que el avión sufrió un agarrotamiento del motor. La toma de tierra era inevitable, llevándola a cabo en el término de Coria del Río, no lejos del aeródromo del Copero; pero, con tan mala fortuna, que al capotar, el colimador –era el único avión que disponía de ese modelo– le fracturó el cráneo.

Federico *"Tin"* Iglesias Lanzós, santanderino de 27 años, era miembro de una familia de doce hermanos. Casado con Amparo Flores, una guapa sevillana, la alegría del nacimiento anteayer, en Santander de su segunda hijo –una niña– , ha trocado en inmensa tristeza.

## Hace 55 años
# Accidente

**San Javier 16 enero 1953**

Esta mañana, cuando alumnos de la 5ª Promoción, pilotando aparatos HM–1, practicaban vuelo en patrulla; uno de ellos, por causas que aún se desconocen, tras entrar en barrena, cayó en las proximidades de Turre, en La Garrucha (Almería). En tan lamentable accidente han perdido la vida los alféreces Salvador Soler Martí (26) y Luis Pardo Albarello (25). Este, hijo del teniente coronel Maximiliano Pardo Gallo, con destino en la propia Academia General del Aire, cuenta con un hermano –Rafael– en su mismo curso, a quien vemos ayudándole a instalarse, en una HM–1 precisamente.

## Hace 70 años
# Sin rencor

**Salamanca 25.enero 1938**

*El Tebib Arrumi,* en su crónica de hoy da cuenta de un jocoso episodio, que pudo resultar trágico.

*Al final del combate aéreo de esta jornada, uno de nuestros cazas emprendió la persecución de un "Curtis", y como el "Fiat" le gana en velocidad, pronto se emparejó con el. Pero lo hizo en el momento menos oportuno, puesto que encontrándose dentro del alcance de nuestros antiaéreos, estos hicieron fuego con tan certera puntería que la explosión alcanzó a ambos. El Fiat iba pilotado por un famoso jefe de caza, un as puntero de nuestra Aviación, que tiene en la lista de sus victorias nada menos que treinta y dos aparato rojos derribados.*

*Nuestro aparato, al ser alcanzado por la metralla, picó hacia el suelo y el piloto se lanzó al aire en su paracaídas, quedando la cosa en no mas que un respetable coscorrón que se dio contra el suelo,*

*pero dentro de nuestras líneas, gracias a que el náufrago del aire, sin perder la serenidad maniobró mientras caía con el paracaídas para llegar a depositarse dentro de nuestro campo.*

*Y como el "recién nacido" caballero del Aire no es rencoroso, no se le ocurrió otra cosa que irse a comer con los de la batería antiaérea y felicitarles efusivamente por la puntería certera hasta tal punto, de que le había derribado a la primera descarga. Cosa, por cierto, muy difícil.*

*Así son nuestros aviadores, que no pierden el buen humor, ni cuando tienen pegado al cuerpo el espectro de la muerte.*

*Nota de El Vigía:* Inequívocamente, el protagonista de la referida aventura fue el comandante José Mª Ibarra Montis, quien incorporado recientemente a la Aviación Nacional, acababa de tomar el mando del nuevo Grupo de Caza 3–G–3; por tanto, lo de las 32 victorias es pura fantasía. Nadie pone en duda sin embargo, que fuera un gran piloto quien, además de demostrar su valía en las Escuadrillas que combatieron en Marruecos (foto), se reveló como un virtuoso acróbata. Amigo y rival de Morato en los festivales de los años 30, ambos perdieron la vida, la mañana de aquel nefasto 4 de abril de 1939, en sendos accidentes, separados poco mas de un centenar de kilómetros.

perimentado en la costa mediterránea. A continuación, sobrevolando la falda sur de los Pirineos, Pamplona, y Logroño, regresó a Madrid, aterrizando en Barajas a media tarde.

## Hace 20 años
# Suelta

**San Javier 27 enero 1988**

Como una fase mas del curso básico; pero, por tratarse de quien se trata, rodeado de la expectación de los medios informativos, ha recibido la "suelta" en reactor el Príncipe de Asturias, D. Felipe de Borbón y Grecia.

Pilotando el C–101 código radio *Mirlo seis cinco*, el alférez Borbón realizó con toda normalidad los procedimientos habituales, despegue y ascenso, hasta 14.000 pies. Ya en el sector asignado, Don Felipe se relajó, y como suele ser común en estas ocasiones, cantó, dando salida a su euforia, al tiempo que se aplicaba en ejecutar aquellas maniobras acrobáticas tantas veces

realizadas con su *"proto"* el capitán Guillermo Quintanilla; este, que había despegado después que él, y desde lejos lo controlaba, contactó por radio, y tras la obligada pregunta: *–¿Todo bien?–* le anunció que se pondría en formación con el. Así lo hizo, manteniendo plano con plano, hasta que transcurrido el tiempo, con espectacular pirueta se separó. Tan a gusto debía de estar el Príncipe, sintiéndose libre como un águila, que fue necesario que escuchara de su proto: "Venga, Alteza, vámonos ya", para que regresara a tierra. Había totalizado una hora y diez minutos felices de vuelo.

De regreso a la plataforma, tras ejecutar los últimos procedimientos postvuelo, Don Felipe descendió del avión, siendo felicitado por el director de la Academia, otros mandos de la misma y un puñado de reporteros que lo acribillaron con sus cámaras.

Para celebrar el acontecimiento, la Academia le ha obsequiado con una preciosa maqueta del CASA C–101.

## Hace 65 años
# Felicitación Pascuas

**Madrid 6 enero 1943**

Desde la lejana Rusia, desde el aeródromo de Orel concretamente, hemos recibido este entrañable "christmas" iluminado a mano –creemos que debido al inspirado lápiz del teniente Rafael Calleja– con

el que, el Comandante Jefe y Oficiales de la 3ª Escuadrilla Azul, felicitan las Navidades y desean una feliz salida y entrada de año.

En misiva aparte, su cronista, el suboficial Alberto Fernández Basanta, nos cuenta como discurrió el primer día de 1943: *Como quiera que el tiempo no permite actividades, la Escuadrilla organizó "su" equipo de fútbol y celebró un partido contra una unidad alemana. Debido al estado del suelo, solo nieve y hielo, el encuentro poco a poco se fue convirtiendo en una "batalla campal", pero al final todos alegres y contentos por el rato de esparcimiento pasado, que no podrá repetirse muchas veces.*

## Hace 85 años
# Pioneros

**León 25 enero 1923**

Con visibles muestras de satisfacción, ha sido recibido el *Avro* tipo 504 que, procedente de Burgos, a tomado tierra en los terrenos donde se asentará la futura base aérea. Pilotaba el aparato, el capitán de Infantería don Manuel Loma, marques de Oria y jefe del aeródromo de Gamonal, a quien acompañaba el suboficial de Artillería don Julio Antón. Por tratarse del primer avión, sus tripulantes han sido muy agasajados.

## Hace 50 años
# Nueva etapa

**Talavera la Real 14 enero 1958**

Desde hacía tiempo se venía hablando, de complementar la formación básica que imparte la Escuela de Reactores, con la capacitación necesaria para que sus alumnos adquiriesen la "Aptitud para el combate". El primer paso ha sido dado hoy; cuando, con gran expectación se ha recibido el primer "Sabre". Se trata del C.5–222 que procedente de Getafe, venía pilotado por el director de la Escuela, coronel Antonio Alos Herrero, quien declaró que este primer avión servirá para que el personal de mantenimiento se vaya familiarizando con el nuevo material que pronto llegará a la base.

## Hace 50 años
# Dominio

**Manises 3 enero 1958**

Procedente de Sidi Ifni y como alternativo, ya que Getafe estaba cerrado por niebla, tomo tierra esta mañana el Douglas C–47 (T–3–6) del Ala de Transporte nº 35.

Tras el almuerzo en el pabellón, sus tripulantes: teniente coronel Emilio García Conde Ceñal, capitán Victoriano Sáez Esteban, y los brigadas José Gómez Claros y Esteban Montero Rodríguez, mecánico y radio respectivamente, embarcaron con la intención de llegar a su base y luego de los pertinentes chequeos, se fueron al aire. Apenas habían transcurrido unos minutos, cuando sorpresivamente el motor derecho se paró. Inmediatamente, el mecánico puso la hélice del opuesto en bandera, en tanto que haciéndose con los mandos García Conde, tiró por derecho hacía una campa no muy extensa. A fin de aprovecharla, trató de sortear unos árboles, uno de los cuales le segó la punta de un plano. Así y todo, la toma llevada a cabo en su primer tramo sobre montones de cebollas cubiertas de hierba, resultó perfecta y todos reconocieron que allí, en Ribarroja, a 10 Km del punto de partida, habían salvado la vida.

*Nota de El Vigía:* Recuperado el avión, y tras su paso por los talleres de CASA, al cabo de 100 días volvió a volar; por poco tiempo, ya que acribillado por la granizada que descargó sobre Getafe el 5 de agosto de 1959, hubo de ser dado de baja.

## Hace 85 años
# Desgracia

**Madrid 1 febrero 1923**

La admiración y el regocijo de los numerosos miembros del Real Club Puerta de Hierro, que contemplaban las evoluciones que un aeroplano militar de Getafe realizaba sobre el campo de golf, ha tornado en estupor, cuando tras colisionar con un árbol, en pirueta mortal se ha estrellado con violencia junto al "chalet" del Club. Presurosos, acudieron horrorizados en auxilio de los aviadores, extrayendo de entre los destrozados restos del aparato, el cuerpo sin vida del capitán Antero Montero Madina (34) y el del teniente Antonio Lombarte Souza (23). Ambos fueron trasladados a la clínica de urgencia del Buen Suceso, donde además de certificar la muerte del capitán, procedieron a asistir al teniente que, aunque presenta diversas fracturas y lesiones de carácter grave, no hacen temer por su vida.

***GRANADA.*** *Del brillante acto celebrado el pasado 10 de diciembre, en el aeródromo* "Dávila" *de Armilla, traemos esta fotografía. En ella, Dª Eloisa Morell de Gallego Burín, esposa del Alcalde de la ciudad, en su función de madrina, hace entrega al jefe del aeródromo y del 12 Regimiento de Bombardeo, coronel Baquera, de la bandera que le ha sido ofrecida por el Consistorio granadino.* (RAA enero 1943).

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Burgos 28 marzo 1908**

Hijo del ilustre diputado D.Victorino del Val Sainz y de Dª Sofía Núñez Ruiz de Huidobro, ha nacido José Antonio del Val Núñez.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Artillería, en cuya Academia había ingresado en 1922, y luego de ejercer como oficial en el 11 Regimiento de Artillería Ligera (Burgos), siguiendo los pasos de su hermano Andrés, piloto de reconocido prestigio en la Escuadrilla de Tetuán, en 1929 pasó al Servicio de Aviación, haciéndose observador. Luciendo ya la correspondiente estrella en su emblema, (foto) pasó destinado a la Escuadra de Marruecos, primero en Nador y luego en la Base Hidros de Mar Chica donde también se hizo cargo de los talleres.

En mayo de 1930, fue destinado al Grupo 33 (Escuadra de León) con base en Burgos; aquí, participando en las maniobras de la 1ª Región resultó herido en accidente de aviación. Una vez restablecido, marcha a Albacete para participar en un curso de pilotos, complementado con otro teórico–práctico en Cuatro Vientos. Tras el curso de Transformación, que tiene lugar en Los Alcázares, por R.O. de 4.2.1932 se le concedía el título de Piloto Militar deAeroplano. Destinándosele a la Escuadra nº 2 (Sevilla) y más tarde, a la nº 3, Grupo 23 (Logroño).

El 30 de octubre de 1933, invitados por la Corporación con motivo de ferias, formando parte de una patrulla de tres Breguet XIX, se desplazó a Gerona. Al disponerse a tomar tierra, sea por fallo del aparato, terreno inadecuado u otras causas; su avión, ante el asombro de los espectadores, se desplomó cayendo a tierra y resultando herido al igual que su pasajero.

Entusiásticamente comprometido con el alzamiento militar, el 18 de Julio de 1936 salió a la mañana para Burgos y León, donde quedó prestando servicios de enlace y apoyo a columnas que operaban en el Alto del León, montañas de Santander y Somosierra, donde su Breguet fue derribado. Herido menos grave, tras los 70 días que invirtió en su curación, se incorporó a su destino en Logroño. Un año después, se le concedía la *Medalla de Sufrimientos por la Patria*, sin derecho a pensión, o a la indemnización que pudiera corresponderle, por haber hecho renuncia de la misma, en beneficio del Tesoro Nacional.

El 22 de octubre, ascendido a capitán, al mando de una escuadrilla del 2º Grupo de Breguet XIX, se establece en Lasarte, el antiguo hipódromo de San Sebastián, adscrito a las Brigadas de Navarra y a las ordenes de su general jefe, realizando numerosos servicios de reconocimiento y bombardeo e información.

### Hace 65 años
### Acometida

**Seschtschinskaja 7 marzo 1943**

Cuando finalizado el servicio, han ido regresando los aviones, la expectación que ha generado el del capitán Gavilán, no era para menos. Compañeros pilotos, mecánicos y asistentes, dejando por un momento sus quehaceres, se han reunido en torno al "Zacuto" nº 5 (Me-109F) de aquel, que mostrando grandes desperfectos en el plano izquierdo, parecía imposible hubiera podido regresar al nido. El capitán daba cuenta al comandante Ferrándiz de lo ocurrido: *Con no pocos esfuerzos, me coloqué en la cola de uno, pero al darme cuenta de que se me había encasquillado el cañón, me acerque más para zurrarle con las ametralladoras. Me cegué demasiado, y el tirón a, la izquierda para salirme fue demasiado tarde; le corté el timón de profundidad como un queso y cayó en barrena. Mi avión pegó un "tornillazo" que conseguí sacarlo a escasa distancia.*

El año siguiente participa al frente de su escuadrilla, en la rotura del frente Vizcaya y el 20 de abril, cuando acompañado del alférez Ansaldo, volaba sobre territorio enemigo, en los alrededores de Peña Udala su Breguet fue atacado por los Chatos (Polikarpov I-15) de Lamiaco, resultando Del Val gravemente herido por bala luminosa que le entró por pliegue glúteo izquierdo y salió por región inguinal del mismo lado, produciéndole quemaduras en todo su recorrido, debido al agente químico del proyectil. En tales circunstancias, hubo de tomar tierra, "in extremis", cerca de Azpeitia. Hospitalizado en San Sebastián y luego en Burgos, por orden del Cuartel General del Generalísimo, fue seleccionado junto a otros tres oficiales de las distintas Armas, heridos o convalecientes, para marchar a Alemania y ser asistido en sus sanatorios. Sensiblemente recuperado, tras dos meses y medio de estancia en el Hospital berlinés de Chante, fue destinado a la Escuela de Especialistas de Tetuán como profesor de Ayudantes Armeros.

En 1938 se le concede la Medalla de Sufrimientos por la Patria por su herida grave en el Frente de Vizcaya y en julio, se incorporó en León al Parque Regional Norte, para ejercer la Jefatura del Primer Grupo de Talleres.

El año siguiente, aquella cruenta guerra tocaba a su fin; en ella, había perdido a dos hermanos: Jesús (32) y Andrés (39). El primero capitán observador e ingeniero aeronáutico, destinado en los Servicios Técnicos (Cuatro Vientos), fue asesinado el 17 de agosto de 1936 ; el segundo, cayó en acción de guerra, al explotar en el aire el Junkers 52 que tripulaba.

Julián, con más suerte, luego de llevar a cabo increíbles servicios aéreos en los primeros días y ejercer como profesor en la Escuela de Tripulantes, mandó una de las escuadrillas del 18-G-21 (Savoia SM-81).

A José Antonio, se le expide el título de Caballero Mutilado de Guerra por la Patria, clasificándole *útil definitivo* con un coeficiente de mutilación del 40% . Su pasión por el vuelo, aún tras serios percances, se había terminado, pero su preparación artillera y sus conocimientos técnicos, le llevaron a desarrollar su vida profesional por otro camino.

Jefe de la Escuela de Aprendices de la Maestranza de León, tan pronto salieron las oposiciones, se hizo Ingeniero Aeronáutico, título que le fue concedido en 1942, ingresando en la escala inicial de dicho Cuerpo, cu-

## Hace 70 años
# Trofeo

**Tauste 12 marzo 1938**

En combate sobre Hijar (Teruel) los Fiat del 2-G-3, al mando del capitán Salas, han derribado varios "Chatos". Recuperados los restos del que abatiera García Pardo, en su deriva y como recuerdo de uno de los más brillantes combates realizados por la caza, a modo de trofeo se estampan, silueteados los aviones, las victorias y los caídos del Grupo, como nos muestra en la fotografía el comandante García Morato.

riosamente, a continuación de su hermano Julián. Sus destinos: la Sección de Servicios de la Dirección General de Material, la Maestranza de la R.A. Pirenaica, luego Maestranza Aérea de Logroño de la que fue jefe durante varios años, la Dirección General de Industria y Material.

En 1951 pasó a la situación de supernumerario para desempeñar durante seis años la dirección de la fábrica de ENMASA en Barcelona, industria aeronáutica básica Grupo "AA" militarizada y de interés nacional. Luego, fue destinado a la Maestranza de Cuatro Vientos y en 1961, con el ascenso a coronel, es nombrado jefe de la Maestranza Aérea de Sevilla. Alcanzado el generalato en 1970, se incorporó al Mando de Material como Director de Industria Aeronáutica.

El general José Antonio del Val, falleció en Madrid el 17 de noviembre de 1978.

## Hace 70 años
# Valiente

**Belchite 28 marzo 1938**

No por esperado, el fallecimiento del alférez Antonio Figueroa ha causado menos tristeza

entre los cazadores. Simpático y alegre, anteayer formando parte de una patrulla de cuatro Fiat al mando del capitán Montero, partió para su última misión. Tras la escolta a los Ju-52 y "*Cadenas*", ametrallaban tanques en la carretera Caspe-Barcelona, cuando el avión de Figueroa resultó alcanzado por la antiaérea. En un intento desesperado, se le vio tomar tierra, pero fatalmente capotó incendiándose.

Teniéndose noticias, de que había sido trasladado al Hospital de Sangre de Caspe, habilitado en la Colegiata de Santa María, allí se dirigieron en auto los capitanes Murcia y Montero.

Cuando, a fin de animarle, su jefe de escuadrilla le dijo *¡Animo Figueroa! Pronto estará otra vez volando con nosotros*. Aquel chico de dieciocho años, irreconocible bajo los vendajes musitó: *Si, mi capitán, pero en esa patrulla que vuela alto, muy alto.*

Antonio Figueroa y Fernández Liencres es hijo de los marqueses de Villabrágima y nieto de los condes de Romanones.

## Hace 70 años
# Exposición

**Madrid 1 marzo 1938**

Organizada por la *Juventud Socialista Unificada*, en un local de la Gran Vía se ha inaugurado una magna exposición –prevista en principio para enero– en la que, de forma didáctica y atractiva, se muestra al visitante el quehacer, tantas veces heroico, de las Alas Gloriosas.

En la visita que ha cursado a la misma el general Miaja, el ilustre militar ha declarado. *Hay que hacer un pueblo de aviadores, porque el que sea dueño del aire, será dueño del terreno que ocupa. No hay que olvidar tampoco, que la Aviación es el "ojo" de nuestro Ejército.*

## Hace 50 años
# Visita

**14 Marzo 1958**

Invitado por la USAF, el teniente general Julián Rubio, jefe del Mando de la Defensa Aérea, en compañía de tres jefes de su EM, ha cursado un interesantísimo recorrido por las principales centros y bases, incluidos los cuarteles generales del SAC y NORAD, así como las factorías Northrop y North American. En las instalaciones de esta última se le ofreció la posibilidad de realizar un vuelo supersónico, que llevó a cabo en un TF-100. Habiendo alcanzado 1,35 de Mach, le valió la imposición del distintivo *Mach-buster*. Fiel testimonio de la satisfacción que le produjo el vuelo, es su expresivo gesto de "Mejor que mejor", "Perfecto".

## Hace 70 años
# Aeropuerto

**Valladolid 29 marzo 1938**

Con la asistencia de numerosas personalidades, se ha celebrado el acto de bendición y entrega oficial al Servicio del Aire, del nuevo aeropuerto, ubicado en el páramo de Villanubla.

Precedido de una Miles *Falcon* pilotada por el comandante Camacho y el capitán Montoya, y de un trimotor Junkers, en el que llegó el jefe de la Región Aérea del Norte teniente coronel Maza, a las 11:10 aterrizaba el Junkers *"La Cierva"* de la compañía Iberia que, en adelante, enlazará nuestra ciudad con Sevilla y Vitoria y con Tetuán, Lisboa, Roma y Berlín.

Tras la bendición del campo por el vicario capitular, se formalizó la entrega del mismo, pronunciando discursos el gobernador; quien expresó el deseo de que el nuevo aeropuerto lleve el nombre del aviador vallisoletano Chamorro; que, como se recordará, perdió la vida pilotando el avión en que murió el general Mola.

En nombre del general Jefe del Aire, le contestó el teniente coronel Maza, dedicando grandes elogios al empeño y laboriosidad de las fuerzas vivas vallisoletanas, para la consecución de esta espléndida instalación, que dispone de superficie de 700.000 metros cuadrados a los que se añadirán otros 200.000 más. El eje mayor del campo en dirección del viento dominante, es de 1.200 metros y las obras que aún no han concluido incluirán la construcción de hangares.

Terminado el acto, autoridades e invitados celebraron el evento con un "lunch".

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

## Corrección

*Nota de El Vigía:* Recordando en esta sección, (R de AyA Enero-Febrero 2008) el accidente que costó la vida al brigada Federico Iglesias Lanzós, a quien vemos en la fotografía; por un lamentable error, incluimos el retrato de José Ignacio Fernández Iglesias. Piloto de complemento también (5º Promoción),

luego de su paso por los "Junkers" de Canarias, donde por emergencia, vivió la aventura de una toma en la costa africana, realizó el curso de reactores. Destinado a los "Sabres" del Ala de Caza nº 1, representando a su unidad, participó en la Vuelta Aérea 1961 (foto que erróneamente publicamos). Dos años después, dejando la milicia, se incorporaba a Spantax y más tarde a Iberia, donde la jubilación por edad, le llegó como comandante de la flota de DC-10. Fernández Iglesias, falleció súbitamente el 22 enero 2003.

### Hace 75 años
## Colisión

**Madrid 15 abril 1933**

Cuando esta mañana, evolucionaban sobre la capital distintas escuadrillas, sumando un total de 80 aparatos, ha querido la fatalidad que el Loring R-III que pilotaba el cabo Andrés García Calle colisionara con el de su jefe, el capitán Joaquín Reixa. Si bien este, aún con desperfectos, pudo regresar a Cuatro Vientos, el cabo se vio en la necesidad de abandonar su aparato en paracaídas. El numerosísimo público que presenció la dramática escena, respiró aliviado al comprobar como, con relativa suavidad, el aviador caía sobre el tejado de la *Casa de la Moneda*, en la calle Serrano, desconociendo, que le acompañaba el desdichado sargento radio Tomás Garrido, que desprovisto del elemento salvador, se estrelló con el avión sobre la casa nº 29 de la calle Claudio Coello, donde, tras su explosión se incendió, causando tres víctimas entre sus moradores.

*Nota de El Vigía:* El referido cabo, al que en la fotografía, vemos salir del Cuarto de Socorro, donde fue atendido de pequeñas heridas y contusiones, no era otro que, el luego conocido como García Lacalle, quien, durante la Guerra Civil, habría de convertirse en uno de los más famosos cazadores de la Aviación de la República, llegando a asumir, con el empleo de Mayor, la jefatura de la Escuadra de Caza.

### Hace 85 años
## Alucine

**Tablada 14 abril 1923**

Como ya tienen noticia nuestros lectores, en el transcurso de la brillante exhibición aérea que, con motivo de la inauguración oficial de esta base, ha tenido lugar ante SS.MM. los Reyes, se produjo un aparatoso accidente. Los *Martinsyde* de la Escuadrilla de Melilla, simulando un ataque a tierra, en el que tan duchos son, picaban y ascendían verticalmente, ofreciendo un emocionante y vistosísimo espectáculo, cuando a escasos metros de la presidencia, uno de ellos se estampó contra el suelo. Un grito de horror, brotó de las gargantas de la muchedumbre, y tras unos momentos de angustia, fuimos testigos de algo realmente providencial; de entre los restos del aparato, salió el teniente Alfredo Gutiérrez López –el tan popular "Guti"– quien; luego de sacudirse el polvo, las leves lesiones que sufrió, no le impidieron, entre aplausos –como vemos en la fotografía– dar la novedad al Rey.

### Hace 70 años
## Apresamiento

**Benicarló 16 abril 1938**

Ayer, cuando la 4ª División de Navarra, se aprestaba a entrar en esta localidad, una patrulla de Fiat haciendo gala de su dominio y resolución, conseguía hacer regresar a puerto al motovelero "Cala Morlanda". Esta tarde, el comandante García Morato, junto a algunos acompañantes y quienes intervinieron en tan sorprendente acción, han visitado su apreciada presa. Los tres pilotos de los aviones, armados con ametralladoras del 12, descubriendo sus impactos, coincidían en la apreciación de que el teniente "Bobito" Comas, disparando con otro calibre no había estado inspirado. Queriendo cerciorarse bien, continuaron buscando con ahínco y al fin dieron con un impacto del 7, reconociendo que "Bobito" no había regalado toda su munición al mar. Una bala acreditaba su fina puntería. Con ella le había bastado para inutilizar la brújula del buque.

Hace 65 años

## Nuevos pilotos

**Sevilla 9 abril 1943**

En la Escuela Elemental de El Copero, y en acto presidido por el general Gonzalo, ha tenido lugar la entrega de títulos, a los nuevos pilotos procedentes de las 11ª y 12ª Promociones de Ingenieros Aeronáuticos. En la fotografía, recoge el suyo el capitán Fermín Tordesillas Calbetón.

Hace 70 años

## Jura

**Jeréz 6 abril 1938**

Con gran brillantez, se ha celebrado el acto de Jura de Bandera de los alféreces que constituyen la 6ª Promoción de pilotos de las Escuelas del Arma. La toma de juramento la ha efectuado el comandante Roberto White, Jefe de las Fuerzas Aéreas del Sur, en presencia del director de la Escuela, comandante Gerardo Fernández Pérez. Es reseñable el hecho de que los nuevos aviadores han estrenado uniforme.

*Nota de El Vigía:* Establecido según Orden de 9 de marzo anterior, y diseñado por el capitán Carlos Pombo Somoza; fundamentalmente, estaba constituido por guerrera abierta, abrochada con una fila de botones, solapa en forma de americana y al igual que el pantalón, de color gris azulado. Sustituía, el de 1931 consistente en guerrera cruzada y pantalón azul marino, similar al de la Armada.

Carlos Mª Rey Stolle escribía a su familia: *"Somos los primeros en estrenar el nuevo uniforme de Aviación, y como es lógico a nuestra edad, nos hace ilusión, máxime siendo muy bonito y muy militar.*

Hace 65 años

## Prueba

**Reus 19. abril 1943**

Pilotado por el teniente José Andrés de Lacour, con extraordinario éxito ha tenido lugar la primera prueba en vuelo del motor Hispano Suiza Z-89 de 1.400 caballos, montado en un Messerschmitt BF-109E.

Según el piloto, experto cazador en el Grupo Morato y en la 1ª Escuadrilla que ha combatido en Rusia, el nuevo motor mejora notablemente el rendimiento que daba el Daimler Benz, evidenciando así los progresos alcanzados por la industria nacional en materia aeronáutica.

Como recuerdo de tan importante acontecimiento, hemos podido saber que La Hispano ha regalado al piloto un magnifico reloj suizo de oro, con la inscripción correspondiente.

Hace 50 años

## Desgracia

**Sidi Ifni 25 abril 1958**

Programado para una misión de reconocimiento, a primeras horas de la tarde partió del aeródromo de Sidi Ifni, el Heinkel B.2I-44, perteneciente al 291 Escuadrón (29 Agrupación de FFAA). Alcanzado media hora después el puesto de Buyarifen, al efectuar una pasada a baja altitud colisionó con el asta de la bandera nacional, cayendo a tierra e incendiándose. La tripulación estaba compuesta por los tenientes Juan José Miró Casado, Javier Herráiz Díaz-Merry y Teodoro Laborda Méler; el sargento radio Bienvenido Fernández Caballero y el cabo 1º mecánico Emilio Pintado Vaca. Todos perdieron la vida.

*Nota de El Vigía:* En la fotografía, la lápida erigida poco después en el lugar, donde aparecen sus nombres.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Cuenca 12 mayo 1908**

En la localidad de Olmeda del Rey ha nacido Javier Murcia Rubio.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Infantería, en 1930 pasó al Servicio de Aviación obteniendo el título de piloto. Destinado al Grupo 21 de León, su afición y buen volar, ya advertido durante el curso, lo corroboró sobradamente, no ya en los Breguet XIX, sino a lo largo de toda su carrera. Durante la Guerra Civil, de los *sexquiplanos*, y Romeo 37 de cooperación, pasó a la caza; primero a los Heinkel 51 y más tarde a los Fiat; donde, ya capitán, tomó el mando de la tercera escuadrilla (3-E-3) del Grupo Morato. Con cinco derribos seguros y tres probables, ante la inminente modernización de la caza, con rápidos monoplanos, luego de instruirse en el 3.J/88 de la Legión Cóndor, le fue confiado el mando de una escuadrilla de BF-109; pero la guerra, prácticamente había concluido.

Con casi 500 servicios, además de las dos Medallas Militares colectivas, fue condecorado con la Cruz de Guerra con Palmas.

Jefe de la caza en Baleares con dos Grupos de Fiat y *Ratas*, tras su paso por el Estado Mayor fue nombrado Inspector Jefe de la 5ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia y en febrero 1944 se incorporaba a aquel lejano frente; donde, debido a la retirada de la *División Azul*, tan sólo pudo realizar 25 servicios, recompensados con la Cruz de Hierro de 2ª clase .

En 1946, con el empleo de teniente coronel manda el Grupo de Experimentación en Vuelo, y se le encomiendan las pruebas en el Mar Menor del malogrado hidro HM-3. En 1951, con ocasión de la exhibición en Barajas de la celebre patrulla *Skyblazers*, tiene la fortuna de ser uno de los elegidos para volar en reactor, haciéndolo en el T-33 que les acompañaba.

Ascendido a coronel, luego de ejercer la jefatura del Sector Aéreo de Melilla, realiza el curso de reactores en Talavera la Real y toma el mando del Ala de Caza nº 1.

Su trayectoria aeronáutica no pasa desapercibida y es recompensado con la preciada Medalla Aérea; pero todavía, con el entusiasmo que le caracteriza, ejerce la jefatura del Servicio de Búsqueda y Salvamento y para hacerlo con conocimiento de causa, obtiene título de Piloto de Helicópteros.

Agregado Aéreo en las Embajadas de España en París, Bruselas y La Haya, al ascender al generalato fue nombrado jefe del EM de la Defensa Aérea y más tarde, del Sector Aéreo de Valencia y de la Zona Aérea de Canarias, y ya teniente general, de la 3ª R.A. con sede en Zaragoza.

Pasa a la Reserva en 1978 siendo elegido Consejero de Estado.

El teniente general Murcia, uno de nuestros grandes aviadores, falleció en Madrid el 17 de Abril de 1992.

### Hace 80 años

## Premonitorio

**Bilbao 12 mayo 1928**

Tras unas vistosas y arriesgadas acrobacias, realizadas sobre Archanda, que pudieron admirarse desde la Villa, al filo de las seis de esta tarde ha tomado tierra felizmente en la campa de Kirolokieta, un avión militar del tipo Avro 504. Procedía de Madrid, vía Burgos, y venía tripulado por el comandante José Legórburu y el teniente bilbaíno Carlos de Haya, quienes han sido recibidos por el gobernador civil interino, señor Donoso Cortés; los alcaldes de Bilbao y Sondica, señores Ortiz de la Riva (tío del teniente Haya) y Torres, familiares de los pilotos y amigos.

*Nota de El Vigía:* Luego de una encendida y larga polémica, acerca de su emplazamiento, partiendo de aquella campa, se construiría años después el aeropuerto de Bilbao, que recibiría precisamente el nombre del laureado Carlos de Haya caído en combate durante la Guerra Civil.

### Hace 80 años

## Preparativos

**Nueva York 11 mayo 1928**

El capitán Julio Ruiz de Alda, que estuvo en Washington haciendo gestiones y recogiendo datos, en relación al vuelo de vuelta al mundo, que con el comandante Franco pretende realizar, ha partido de regreso a España en el vapor Alfonso XIII.

Según ha manifestado al corresponsal de United Press, vuelve muy satisfecho, tras haber resuelto favorablemente el suministro de gasolina y demás provisiones que puedan necesitar en territorio de los Estados Unidos.

### Hace 80 años

## Homenaje

**Madrid 30 mayo 1928**

Como ya es sabido, la brigada aérea italiana que, constituida por 61 hidroaviones, está llevando a

## Hace 55 años

# Boda

**15 mayo 1953**

En la iglesia de Nuestra Señora de los Ángeles, ha tenido lugar el enlace matrimonial de Teresa Clemente Gallego, con el joven teniente de Aviación Jaime Berriatúa Sánchez

*Nota de El Vigía:* Buen piloto –IV PROM AGA–, tras asistir al 3er curso de reactores, pasó destinado a la recién creada Ala de Caza nº 1. Con "manos" y afición para la acrobacia, tan pronto tuvo ocasión, pasó a formar parte del la Patrulla Acrobática de "Sabres". El 25 septiembre de 1958, en el curso de un entrenamiento, su avión se estrelló en las cercanías de Manises. Desde entonces, como homenaje y recuerdo al querido compañero, la Patrulla tomaría el nombre de "Ascua", su indicativo radio.

## Hace 50 años

# Recuerdo

**Valencia 29 mayo 1958**

Al cumplirse el primer aniversario del accidente que costó la vida al coronel Fernando Alfaro del Pueyo, y los siete tripulantes del "Junkers" (T.2B-271) que pilotaba, se ha inaugurado en el barranco del Brollador, en Aras de Alpuente, una cruz conmemorativa.

Al acto han asistido el alcalde de esta localidad, y un hijo del coronel a quienes vemos en la fotografía.

## Hace 40 años

# Reencarnación

**Málaga 2 mayo 1968**

Se ha dado por finalizada la Operación "Betis", iniciada el pasado 7 de marzo en Tablada, en la que treinta y tres B.2-l (Heinkel 111) del Ala nº 27 de El Rompedizo, han participado en el rodaje del film *La Batalla de Inglaterra*. Su actuación, consistente en formaciones, las más de las veces escoltados por los "Buchones" C.4K, –que simulaban Me-109– y bombardeo con bombas lastradas, ha totalizado 356 salidas con un total de 571 horas y 55 minutos.

El Ejército del Aire ha corrido con los gastos relativos al costo de vuelo, combustible y mantenimiento de los aviones, a excepción del pintado de los mismos. Agradecida por la colaboración encontrada, la productora cinematográfica *Spitfire I*, ha donado al Patronato de Huérfanos del Aire, las suma de 1.000 libras.

cabo el *Crucero del Mediterráneo Occidental*, amerizó en el Mar Menor procedente de Pollensa. Agasajados en Los Alcázares, donde la Aviación Española les ofreció un banquete de 300 cubiertos, una representación de la misma, encabezada por el subsecretario del Aire general Italo Balbo, se desplazó a Madrid. Esta tarde, tras almorzar en Palacio con sus Majestades los Reyes, llevó a cabo una ofrenda floral al hermoso monumento que, situado en la calle Feraz, recuerda a las Víctimas de nuestra Aviación Militar.

## Hace 50 años

# Homenaje

**Tablada 24 mayo 1958**

En Tablada y en los locales del Real Aero Club de Sevilla, ha tenido lugar el cálido homenaje a dos grandes y queridas figuras de la Aviación Española. Por un lado, el de la totalidad de los Aero Clubs adheridos al RACE, a S.A.R. el Infante don Alfonso de Orleáns, a quien han obsequiado con una flamante avioneta AISA I-11B; por otro, la entrega, tanto a S.A.R., como al teniente general Eduardo González Gallarza, Jefe de la R.A. del Estrecho, de los Diplomas "Paul Tissandier" otorgados por la Federación Aeronáutica Internacional.

Aun cuando la climatología impidió la asistencia de algunas, cuarenta y tres avionetas llegadas de toda España quisieron sumarse a tan entrañable acto.

## Hace 65 años

# Renovación

**Reus 19 mayo 1943**

Procedentes del aeródromo parisino de Villacoublay, con escalas en Chateauroux y Toulouse, han llegado a este aeródromo catorce aparatos de caza Messerschmitt Me-109F adquiridos recientemente al Gobierno alemán.

Forman la expedición el teniente coronel Manso de Zúñiga, el comandante Salvador; los capitanes Bengoechea, Serra, Allende, Arango, Escudé y Borrás.; los tenientes Barañano, Medrano y Arraiza, así como los alfereces Bengoa, Beriain, y Dávila.

Según nos informó el teniente coronel, había quedado por el camino el alférez "Polo" Canellas a quien una avería, le había forzado a aterrizar en Poitiers, rompiendo el avión y resultando levemente herido; y él mismo, desde el despegue de Chateauroux había volado con una pata del tren fuera, sin posibilidad de replegarla. Incongruencias de un material; que, por otro lado, ofrece unas prestaciones extraordinarias.

# Typhoon Meet 08

"Canario" Azaola
Fotos del autor

Foto 10.

Santiago Terra

Implicados los gobiernos de Alemania, Italia, Reino Unido y España en la construcción y desarrollo del *Eurofighter*, era lógico que, tan pronto entrara en servicio, sus usuarios intercambiaran experiencias, con el fin de lograr un mutuo enriquecimiento. Con este espíritu, entre los días 10 y 13 de marzo se celebró en la base aérea de Morón (foto 1) el primer ejercicio multinacional, denominado *Typhoon Meet 08* (foto 5).

Sin interferir en absoluto su desarrollo; los medios, tanto de información general como especializada, acudimos en masa (foto 2), siendo recibidos en el aire por el mismísimo anfitrión, el coronel Machés, quien junto al comandante Ballesta, salió en un *Tifón* al encuentro de nuestro avión. Ya en tierra, recibimos la bienvenida de la torre con su nuevo y acertado "look" (foto 6) Con independencia del dato de elevación; a aquella primitiva leyenda: SAC-16AF *Peace is our profession*, –cuando era base de utilización conjunta– sucedió la bienvenida bilingüe, con la silueta de un F-18, para mostrarnos hoy un Eurofighter y un Orión, bajo las tres simbólicas aves -la avutarda , el halcón y el

Foto 3.

Foto 5.

Foto 2.

Foto 1.

mirlo- que con sumo orgullo, el Ala 11 tiene tan a gala.

En el flamante Centro de Instrucción C.16, el coronel Machés, nos informó acerca de las características de la base a su mando, del *Eurofighter* y del *Typhoon Meet*; en el que, como complemento de las operaciones aéreas, se celebran conferencias sobre aspectos logísticos, operativos y de seguridad; presentándonos por ultimo, a los tenientes coroneles jefes de los escuadrones participantes: Jürgen Theil (FW 73 de la Luftwaffe), Cristiano Artaglione (Ala 36. XII Grupo ITAF), Mike Baulkwill (XI Escuadrón RAF) y José María Juanas, (111 Escuadrón del Ejército del Aire). A los tres primeros, podemos ver en la foto 3.

Las operaciones aéreas, coordinadas por el MACOM, y desarrolladas en un ambiente realista, las protagonizaron como defensores del espacio aéreo (Bando Azul), formaciones de hasta ocho *Eurofighter*, enfrentadas a agrupaciones de hasta veintisiete aviones (Bando Rojo) .

El denominado Bando Rojo lo constituyeron seis F-18 (Ala 12) y cuatro (Ala 15); cuatro F-1 (Ala 14) y otros tantos Harrier (9ª Escuadrilla de la Armada); además de cuatro F-16A de la Fuerza Aérea Portuguesa, (foto 11) destacados desde su base de Monte Real, en los que llamaban la atención, los voluminosos *drops*, los Sidewinder de punta de ala, así como en uno de ellos un misil aire-tierra Maverick.

Para presenciar el despegue de las distintas formaciones de *Eurofighter*, nos trasladaron a las cercanías del camino de rodadura donde pudimos admirar y retratar a los participantes. Revistémoslos:

EF-2000 del JG 73 "Steinhoff" de la Luftwaffe; (foto 7) desde su base en Geag Laage, acudieron tres, armados con misiles IRIS-T de prácticas. Permítasenos decir, que el nombre de esta unidad, recuerda a aquel "As" que, con 176 derribos, mandó la única escuadra de caza equipada con reactores Me-262 y a quien, el gravísimo accidente que sufrió, que entre otras secuelas destrozó su rostro, en absoluto le cohibió para que en la nueva Luftwaffe alcanzara los mas altos puestos, llegando a presidir la Comisión Militar de la NATO en Bruselas.

Foto 4.

Foto 6.

EF-2000 del Grupo IX (4º Stormo) con base en Grosseto; (foto 8) de esta unidad acudieron dos aviones, junto a otra pareja del Grupo XII (36 Stormo) basado en Gioia del Colle.

Obsérvese bajo la parte delantera de su cabina, el sensor infrarrojo y electro-óptico totalmente pasivo –por tanto muy "discreto"– denominado "Pirate" con el que van equipados los aviones de la Tranche 5ª, y el *"Cavallino rampante"* que luce

Foto 8.

Santiago Terra

en su deriva. Llevado a la fama en la Primera Guerra Mundial, como distintivo del "As" italiano Baracca, fue adoptado por el 4º Stormo y luego de campear a lo largo de los años en la cola de distintos cazas, como puede verse, felizmente pervive. También lo ha popularizado la marca automovilista Ferrari.

EF-2000 del XI Escuadrón de la RAF británica (foto 9) asentado en Coningsby, mostraba el sensor "Pirate", misiles ASRAM de corto alcance –los ingleses han optado por este, en lugar del programa europeo IRIS T– y en su deriva en viejo emblema nacido en 1915 para un escuadrón dedicado exclusivamente a la caza. Las dos águilas, simbolizan la fuerza, la velocidad y el que sus primeros Vickers *Gunbus* fueran biplazas.

Por ultimo, el *Tifón* español, –nos gusta más

Foto 11.

Foto 7.

Foto 9.

Santiago Terra

que *Eurofighter*– en espectacular (foto 10) del Ala 11, muestra bajo el plano derecho un *Sidewinder* que en adelante no empleará, ya que, según noticias, tal arma ha sido reemplazada por la más capaz IRIS-T

Tan pronto hubo despegado aquella más que temible oleada, que al igual que a su regreso, habida cuenta de la exagerada distancia, tan solo pudieron inmortalizar los compañeros dotados de los más voluminosos teleobjetivos, en uno de los "shelter", (foto 4) se nos ofreció una pormenorizada exposición sobre el Eurofighter, siendo numerosos los representantes de los medios que se asomaron a su cabina.

Dejando a los amables anfitriones, enfrascados en una compleja pero, con toda seguridad, mas que provechosa reunión multinacional, a primeras horas de la tarde nuestro T.19B-06, un CN-235 del Ala 35, partía para Getafe ■

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 90 años
## Homenaje

**Madrid 26 junio 1918**

Con toda solemnidad, se ha celebrado esta mañana el acto de entrega al Ayuntamiento del monumento a las víctimas de la Aviación Militar, que por suscripción popular ha sido erigido en la plazoleta que forman las calles Ferráz y Rosales, frente a la fachada lateral Norte del cuartel de la Montaña.

Asistió S.M. el Rey que llegó en carruaje, acompañado del jefe de su Casa Militar teniente general Huertas y seguido de la Escolta Real. En otros coches llegaron los infantes D. Carlos, D. Alfonso y D. Fernando.

Fueron recibidos por el ministro de la Guerra, el Ayuntamiento en pleno, el general Weyler y el gobernador civil.

Una compañía de Ingenieros con bandera y música, daba la guardia de honor y. además de las comisiones de todos los Cuerpos de la guarnición de Madrid, estaban los generales Silvestre, García Iguren, Moreira, Altolaguirre, Vignute, Zabalza, Cañizares, Ugarte, Palacio, el capitán general de Madrid, el obispo de Sión y el Sr. La Cierva.

De las familias de los aviadores fallecidos víctimas de accidentes, se encontraban la marquesa de Atalayuela, doña María Teresa Aguaviva de Bayo, doña Amanda de Teresa de Herrero y don Adolfo del Cortijo y Ruiz de Castillo

El general Ochando en un breve discurso, hizo entrega del monumento, contestando el alcalde Sr. Silvela en nombre del pueblo para dar las gracias

Acto seguido el coronel jefe de Aeronáutica, Sr. Moreno y Gil de Borja, pronunció un hermoso discurso agradeciendo la atención de haber asistido el Jefe del Estado y el Gobierno, representado por su ministro de la Guerra. Luego, a los acordes de la Marcha Real, S.M. el Rey descubrió el monumento.

Después de firmarse el acta y hablar el Soberano con los alumnos de Aviación, se retiró aclamado por el público. El desfile de las tropas puso fin a un emotivo acto.

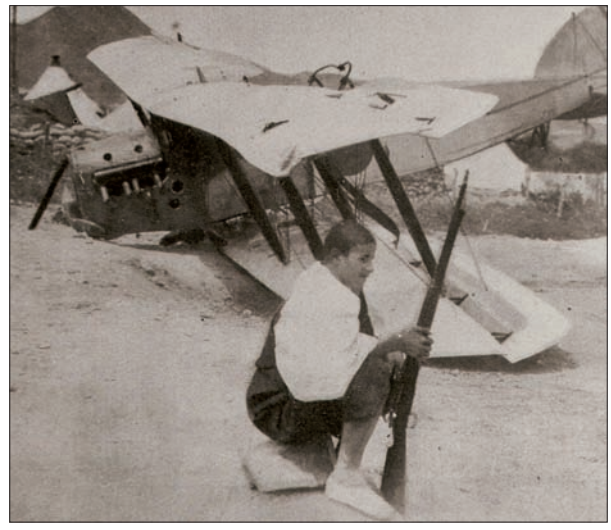
### Hace 85 años
## Herido

**Melilla 6 junio 1923**

Como ya es sabido, en el curso de un servicio de abastecimiento "in extremis" a la sitiada posición de Tizzi Assa, llevado a cabo anteayer por el capitán Llorente, a quien acompañaba como observador el Jefe de las FF.AA. de Marruecos teniente coronel Kindelán, certeras balas rifeñas alcanzaron a este. Ante la gravedad de la herida y a fin de auxiliar a tan distinguido tripulante, el piloto opto por aterrizar "como fuera" cerca de Tafersit. Trasladado en automóvil. a Dar Drius fue intervenido y .hoy en el ultimo tren, ha llegado a la plaza acompañado de su esposa.

Recibiéronle el comisario superior general Castro Girona y el coronel Cisneros. El Sr. Silvela entró en el furgón y conversó con el herido, quien algo mejorado, pero muy débil debido a la intensa hemorragia que sufrió, ha sido trasladado a su domicilio en un camión de Sanidad.

En la fotografía, se aprecia el estado en que quedó el "Bristol". La acertada decisión del capitán Llorente, sin duda salvó la vida de Kindelán.



### Hace 85 años
## Accidente

**Cuatro Vientos 16 junio 1923**

Eran las once de la mañana, cuando el teniente de Caballería Alejandro Gómez Spencer realizaba pruebas a bordo del autogiro inventado por el señor La Cierva (hijo). Hallándose a una altura de quince metros, la rotura de una de las palas de la hélice, ha provocado la caída violenta del aparato, que se destrozaba contra el suelo.

Todos cuantos presenciaron el accidente, a estampida se dirigieron al lugar, viendo con sorpresa como Spencer, por sus propios medios, salía de entre los restos. Afortunadamente, a pesar de la aparatosidad, tan solo había sufrido una ligera rozadura en la rodilla.

### Hace 70 años
## Ayuda

**Barcelona junio 1938**

Un hermoso gesto, ha sido la puesta en circulación, por parte de las Fuerzas Aéreas de la República, de este sello *Pro residencia niños Aviación*.

## Hace 50 años

# Viaje de prácticas

**San Javier 28 junio 1958**

Recibidos por una escuadrilla de "Mentor" que salió a su encuentro, han regresado los alumnos de la X Promoción, que constituyendo un Escuadrón, al mando del comandante Bartolomé Fernández de Gorostiza, han llevado a cabo el viaje de prácticas fin de carrera.

Con Armilla como primera etapa –tan sólo escala técnica– los veinticuatro biplanos E.3B (CASA Bücker 131) a lo largo de seis días han recorrido 2.000 km. visitando Sevilla, Badajoz, Salamanca, Valladolid y Madrid.

De regreso, desde Cuatro Vientos volaron a Albacete –escala técnica– para finalmente alcanzar San Javier.

## Hace 40 años

# Recuerdo

**La Habana 11 junio 1968**

En conmemoración del 35 aniversario del soberbio ráid Sevilla-Camagüey, Correos de Cuba ha puesto en circulación dos hermosos sellos. Con valores de 13 y 30 C, en uno vemos al CASA-Breguet *Superbidón* bautizado *"Cuatro Vientos"*, sobrevolando la ruta trazada en el mapamundi; en el otro, aparecen los geniales y malogrados aviadores Mariano Barberán y Joaquín Collar.

Como ya saben nuestros lectores, en el intento de cubrir los 1.920 km. que les separaban de México, culminación de su extraordinaria travesía aérea, desaparecieron sin dejar rastro. Cuantos intentos se hicieron en su búsqueda fueron baldíos.

## Hace 45 años

# Boda

**Tablada 29 junio 1963**

En la parroquia de Nuestra Señora de Loreto, de esta base aérea, con gran solemnidad se ha celebrado el enlace matrimonial de Alfonsa Ojeda Morillo, con el comandante de Aviación, Isidro Comas Altadill.

Tratándose de la boda del popular y querido "Bobito" y como corresponde a una boda de tronío, como auténtico señorito andaluz, el novio llegó en un "brougham", que no es un caza precisamente, sino un elegante carruaje tirado por caballos.

A la ceremonia han asistido numerosos aviadores, encabezados por el jefe de la R.A. del Estrecho y muchos amigos que felicitaron al nuevo matrimonio.

## Hace 40 años

# Destreza

**Debden 26 junio 1968**

Terminado el rodaje en Tablada y cielos andaluces, de las escenas para el film "La Batalla de Inglaterra", los diecisiete "Buchones" (C.4K) adquiridos por la productora, pilotados por aviadores españoles, volaban el 8 de mayo al Reino Unido y con base en el aeródromo de Duxford, han continuado su participación.

Hoy, los realizadores y asesores de tan magna película, han querido ofrecer una "premier" de su trabajo a un puñado de los que, veintiocho años atrás, fueron protagonistas de la auténtica Batalla de Inglaterra.

Lacey, Bader, Townsend, Stanford-Tuck y Deere entre otros, rodeando al *Air Chief Marshal* Lord Dowding postrado en su silla de ruedas, pudieron admirar el emotivo desfile de los *Spitfire* y *Hurricane*. A continuación, aparecieron los C.4K, y fue entonces cuando la tradicional flema británica a punto estuvo de descomponerse, ya que una de las patrullas, la formada por Santa Cruz, Arrabal, Arteaga y Lazarán, tras la solemne pasada, espontáneamente realizó una esplendida exhibición acrobática que sorprendió y entusiasmó a tan distinguidos espectadores.

## Hace 85 años

# Avión sanitario

**Melilla 8 junio 1923**

Herido de gravedad el teniente Carboner, hasta Dar Drius se ha desplazado el Breguet sanitario nº 98, que pilotado por el teniente Rodríguez Sbarbi, lo ha evacuado al hospital de Nador.

Se da la circunstancia, de que es la primera vez que se emplea en África tal aparato en función puramente sanitaria.

## Hace 70 años

# Ánimos

**Gerona 22 junio1938**

Constituido el Grupo 28 de Asalto, dotado de los magníficos aviones norteamericanos *Delfín* GE-23; hoy, el presidente de la Generalitat don Lluis Companys, acompañado por el jefe de las Fuerzas Aéreas de la República, Ignacio Hidalgo de Cisneros, ha visitado su base en el campo de Cardedeu. Recibido por el jefe del Grupo, capitán García Lacalle, ha inspeccionado los aviones y dado ánimos al personal, listo ya para el combate.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 75 años
## Homenaje

**Pedroñeras (Cuenca) 25 julio 1933**

Con gran brillantez, se han celebrado los diversos actos, que el ayuntamiento de esta localidad ha programado, en homenaje y recuerdo a su preclaro hijo, el ilustre y malogrado capitán aviador Félix Martínez Ramírez.

Se iniciaron, con dos misas en la parroquia, concurridísimas de fieles, en el altar que, en sufragio de su alma, hizo levantar su noble y virtuosa viuda, Dª Emilia de la Cuerda. Mas tarde, con inenarrable expectación, mezcla de honda pena y delirante júbilo, se procedió a exponer a la vista del enorme gentío que llenaba la plaza, la egregia figura del caudillo heroico, el busto que corona el monumento erigido por suscripción popular. La escuadrilla de nueve aeroplanos que desde Getafe quiso adherirse al acto, evolucionó repetidamente, en perfecta formación, sobre el lugar, aportando un toque más de emoción y un bellísimo espectáculo. Las bandas de música interpretaron el himno nacional, entonándose después, por una nutrida representación infantil y juvenil de ambos sexos, el himno de la Academia de Infantería, instrumentado al efecto por el competente profesor Antonio Liébana y letra del vecino de esta Gabriel Iniesta, dedicada al inmortal capitán.

Los discursos de las autoridades y del dignísimo jefe de la 1ª Escuadra de Aviación don Antonio Camacho, en nombre de la Aviación Militar, resaltaron las cualidades que adornaban al homenajeado, caído absurdamente, tras haber derrochado heroísmo y haberse hecho acreedor de la Cruz Laureada de San Fernando.

Finalizado el memorable acto, la Comisión organizadora y la corporación municipal ofrecieron un vermout en el Bar de Cecilio, a la tan selecta representación oficial.

Por su parte, la empresa del Ideal Cinema como homenaje al ilustre paisano, teniendo en cuenta los sentimientos que le inspiraron siempre, a favor de los necesitados, ha organizado una función extraordinaria, con la proyección de la formidable película de aviación titulada *Águilas*; cuyo beneficio integro, se dedicará a los pobres de la localidad, creyendo la mejor forma de honrar su memoria.

### Hace 50 años
## Supersónico

**Morón de la Frontera 30 julio 1958**

Partiendo de esta base y a bordo de un TF-100 *Super Sabre*, pilotado por el teniente coronel Charles "*Chuck*" E. Yeager, S.A.R el Infante D. Alfonso de Orleáns y Borbón ha pasado la "Barrera del sonido"

Tan pronto descendió a tierra, y el célebre pionero del vuelo supersónico le obsequió con una maqueta del avión, el egregio y veterano aviador (piloto de 1910) con la espontaneidad que le caracteriza comentó: *Me he divertido muchísimo. Esto* –refiriéndose al Super Sabre"– *sube que da gusto. A 40.000 pies en un momento. Mis primeros "toneaux" han sido muy feos, porque no puedo evitar reflejos naturales que tienden a corregir el efecto de la hélice, que en este caso no existe.*

### Hace 70 años
## Cambio de bando

**Melilla 15 julio 1938**

Ante el asombro y perplejidad de cuantos se percataron de su presencia fugaz, esta mañana se descolgó sobre el puerto un diminuto aparato de caza que, ostentando bandas coloradas, con agilidad increíble se elevó después, efectuando maniobras acrobáticas. La defensa antiaérea de la ciudad no tardó en reaccionar, y ya fuera por la intimidación del fuego, o por voluntad del piloto; este, aterrizó con el tren metido en la playa, parando su carrera en la misma valla de La Hípica, donde fue inmediatamente detenido.

Según hemos podido saber, se trata de un piloto de la República llamado José Luis Aresti; quien, decidido a cambiar de bando, había aprovechado su primer servicio de alarma en El Carmolí, para pasarse con un "*Mosca*" soviético.

*Nota de El Vigía:* Integrado meses después en la Aviación Nacional, Aresti se manifestaría como un competente aviador, destacando sus cualidades de profesor, piloto de ensayo y sobre todo virtuoso acróbata.

### Hace 70 años
## Héroe

**Escatrón 29 julio 1938**

Requerida ayer la 4ª Escuadrilla de Fiat (4-E-3) para un apremiante servicio de reconocimiento, dadas las pésimas condiciones meteorológicas, fue su jefe, el capitán Gautier quien, en compañía de otro aparato pilotado por el teniente Robles, decidió realizarlo. Se trataba de comprobar los puentes, es-

pecialmente el de Ascó, que el enemigo había tendido sobre el río Ebro. Las nubes bajas y la lluvia forzaron a la pareja a volar a baja cota, lo que motivó que los biplanos fueran blanco de numerosos impactos, sobre todo el de Gautier quien, además de ser alcanzado en el depósito de gasolina, resultó herido de gravedad. Así y todo, continuó el servicio hasta que perdido el control de su avión, fue a estrellarse en las líneas propias.

Aquella misma tarde, cuando el general Kindelán imponía a los restos del capitán Heraclio Gautier Larrainzar (27) la Medalla Militar, el puente de Ascó era bombardeado y destruido.

Hoy, el B.O.E confirma la concesión de tan preciada condecoración.

### Hace 70 años
## Mandamiento

**Sevilla 12 agosto 1938**

Constituida una nueva escuadrilla de caza Fiat CR-32, denominada 8-E-3, cuyo mando ha tomado el comandante José Pazó Montes, he aquí su distintivo. Junto a la cruz de Santiago, que denota el origen gallego de su jefe, la explicita orden, dirigida a sus jóvenes pilotos.

### Hace 65 años
## Relevo

**Sechstschinskaja 5 julio 1943**

Llegada a este aeródromo la 3ª patrulla junto con el segundo escalón de la 4ª Escuadrilla Expedicionaria, su jefe el comandante Mariano

Cuadra Medina ha tomado el relevo del comandante Carlos Ferrándiz Arjonilla (a la izquierda y derecha respectivamente en la fotografía)

La nueva unidad, cuyo distintivo podemos ver en la imagen, constituida por veinte pilotos, se apresta a entrar en combate, dispuesta a superar las 62 victorias alcanzadas por su antecesora.

### Hace 65 años
## Caído en combate

**Crotone 10 julio 1943**

Cuando en pleno desembarco Aliado en Sicilia, una patrulla de Re2002 del 5º Stormo, atacaba buques en la zona Siracusa-Cabo Passero; tres de ellos, incluido el del jefe de la unidad, teniente coronel Nobili, sucumbían ante la densa barrera de fuego y los cables de los globos que protegían la fuerza naval.

Guido Nobili había nacido en Torino el 5 de mayo de 1908, a los 21 ingresó en la Regia Aeronáutica, manifestándose como un excelente aviador. Cazador y profesor en la escuela de la especialidad, cuando estalló la guerra civil en España, como tantos compatriotas, marcho allí en defensa de sus ideales. Con su empleo de capitán y luego comandante, mandó una escuadrilla Fiat CR-32 del Grupo "*Asso di bastoni*", interviniendo valientemente en el episodio del Jarama, que le valió a García Morato la Cruz Laureada de San Fernando. Con 10 derribos en su haber, en 1938 pasó a organizar y dirigir la primera auténtica Escuela de Caza española, establecida en la localidad aragonesa de Gallur. En ella, antes de su traslado a Villanubla donde continuó su labor, como premio a sus excepcionales méritos, le fue impuesta la Medalla Militar individual.

Dejando en España un imborrable recuerdo; pues, como diría el comandante Salvador: *era un extraordinario profesional con destacadísimo valor y una inteligencia y dotes de mando fuera de serie*, en mayo de 1940 regresó a su patria, para tomar el mando de distintas unidades

A título póstumo le fue concedida la segunda Medalla de Plata al Valor Militar.

### Hace 25 años
## Con las botas puestas

**Torrejón 19 julio 1983**

Todo había discurrido con absoluta normalidad; chequeo exterior e interior del avión, y el *Phantom* C.12 pilotado por el coronel Isasi-Isasmendi acompañado por el capitán Jaime Lahoz Serrano, rodó a cabecera para realizar un vuelo rutinario de entrenamiento. Situado en el punto de espera, antes de que la torre autorizara la entrada en pista y despegue, extrañado el capitán de que el piloto no respondiera a sus preguntas, se incorporó para observarlo, comprobando que, el coronel Isasi sufría un desvanecimiento. En vista de ello, paró motores y pidió una ambulancia en la que fue evacuado con urgencia al botiquín de la base primero y al Hospital del Aire después; donde, por desgracia, nada pudo hacerse por su vida. Había fallecido de un infarto de miocardio.

El coronel Carlos de Isasi-Isasmendi y Adaro (53) procedente de la II Promoción AGA ostentaba el mando del Ala 12 y de esta base aérea. Ni que decir tiene, que la triste noticia, ha causado una honda impresión en los medios aeronáuticos, donde el coronel Isasi estaba considerado como uno de los mas brillantes jefes.

En la foto, el coronel Isasi junto al capitán Rafael López Juliá.

### Hace 50 años
## A Mach 2

**Torrejón de Ardoz 10 julio 1958**

En la Base de utilización conjunta, ha tenido lugar la presentación al Ejército del Aire del avión supersónico Lockheed F-104B. Con tal fin, procedentes de la base holandesa de Soesterberg, habían llegado ayer dos reactores pertenecientes al 83 Fighter Interceptor Squadron, de Hamilton (USA) acompañados de sendos *Hércules* de apoyo.

Tras una espectacular exhibición llevada a cabo por los capitanes Smith e Irwin –recordman mundial de velocidad éste con F-104 precisamente–

el Jefe del E.M. del Aire teniente general Frutos, el general USAF Donovan y los tenientes coroneles del M.D.A. Luis Azqueta (en la foto) y Manuel Alonso Alonso tuvieron la oportunidad de acompañar a los pilotos norteamericanos en vuelos a Mach 2.

### Hace 70 años

*Curso Vuelo a Vela*

### Hace 70 años

## Merecido ascenso

**Barcelona 19 agosto 1938**

El Diario Oficial publica un Decreto del Ministerio de la Guerra de la II República, por el que ascienden al generalato cuatro coroneles; entre ellos, Emilio Herrera Linares.

### Hace 40 años

## Vuelo de "Páter"

**Barcelona 15 julio 1968**

Cuando esta mañana, el puñado de entusiastas "Moratos" catalanes, esperaba en la plataforma de El Prat, la llegada del General Salvador, tan pronto el "Saeta" silenció su penetrante silbido, se abrió la cúpula y el pasajero que le acompañaba se desprendió de la máscara y casco, la sorpresa no pudo ser mayor. Vestido con el oportuno mono de vuelo, era ni más ni menos que el Páter de los cazadores de ayer, hoy teniente vicario de 1ª (asimilado a coronel) D. Félix Martín Alonso.

De lo feliz que resultó el viaje –un vuelo de obispo– y el encuentro con aquellos chicos catalanes, a los que espiritualmente atendió treinta años atrás; quienes por unas horas los agasajaron, da buena idea la cara de satisfacción del popular y querido Don Félix.

Al felicitar a tan egregia figura de nuestra Aeronáutica Militar queremos hacer saber que cuenta con sobrados merecimientos para ser el primer aviador que alcanza tal empleo en el Ejército Popular.

### Hace 70 años

## D.C.A

**Barcelona 22 julio 1938**

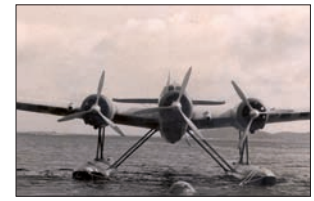
Creada por Decreto reservado de 25.4.1938, el Arma de Defensa contra Aeronaves, independizándola del Arma de Aviación y confiándole una importancia destacada en el conjunto del Ejército de la República; con fecha de hoy, por Orden circular de la Subsecretaría del Ejército de Tierra, se ha aprobado y concedido un distintivo específico para el Arma, consistente en una bomba de artillería a la que se le antepone frontalmente un trimotor.

### Hace 70 años

## Refuerzo

**Pollensa 21 agosto 1938**

Ante la expectación de los hidristas y personal de la base, procedentes de Italia, siguiendo la ruta Monfalcone-Orbetello-Elmas, han amerizado en aguas de esta bahía los dos primeros trimotores Cant Z-506B, de los cuatro adquiridos al país aliado.



El jefe de la expedición, comandante Federico Noreña, mostraba su satisfacción, elogiando la bondad de este material que potenciará de manera considerable las acciones de los hidros en el Mediterráneo.

### Hace 65 años

## Film

**Madrid 16 agosto 1943**

En la sala *Gong* ha tenido lugar el estreno de la película *Alas de Paz*. Dirigida por Juan Parellada y con fotografía de Jaime Piquer, interpretan los principales papeles Lys Valois, Rafael Navarro, José Ramón Giner y Pilar Torres.

Su remilgado argumento, merecedor de una mala crítica, se sintetiza en las andanzas de un piloto reservista, al acabar la guerra civil española, quien se coloca como mecánico en una fabrica de aviones y acaba casándose con la hija del presidente de la sociedad que lo nombra director de la misma.

Rodada en El Prat y Sabadell, puede decirse que lo único válido, son las escenas de "Super Curtis" y "Messer" en vuelo.

### Hace 50 años

## Debut

**Palma de Mallorca 15 Julio 1958**

Una formación de "*Sabres*" del 11 Escuadrón (Ala de Caza nº 1) destacada en la base de Son San Juan, al mando del capitán Herráiz Díaz-Merry, ha efectuado en el área de tiro aire/aire, ubicada al sur de la isla, la primera misión con fuego real.

### Hace 25 años

## Reabastecimiento

**Gando 26 agosto 1983**

Con la participación de cisternas TK.10 *Hércules* del Ala 31 y *Mirage* F.1 del 462 Escuadrón de esta base, en los cielos canarios, se están llevando a cabo prácticas de reabastecimiento en vuelo. Tras las primeras luchas entre el "*pitorro*" y la cesta, luego de enganches "secos" se han efectuado con un éxito los primeros enganches "húmedos" a los que han seguido muchos más en distintas configuraciones y alturas. De ahí que antes del regreso de los cisternas a la Península, los *Halcones* obsequiasen a sus tripulaciones con una buena paella, puesto que con su colaboración pueden llegar lejos, mucho más lejos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Toledo 28 septiembre 1908**

En la Imperial ciudad, ha dado a luz a un niño, sexto de sus hijos, doña Pilar Ruiz de Colunga, esposa del oficial de Infantería don Társilo Ugarte. Según se nos ha informado, le será impuesto el nombre de José María.

*Nota de El Vigía:* Siguiendo la tradición familiar –su abuelo don Nicolás, era Director de la Academia de Ingenieros de Guadalajara– José María Ugarte Ruiz de Colunga a los 17 años ingresó en la Academia de Infantería; concluidos sus estudios, tras el breve destino en un Regimiento, siguiendo los pasos de su hermano Manuel, en enero de 1929 se agregó al Servicio de Aviación. Realiza el curso de Observador siendo destinado a Los Alcázares, para incorporarse el año siguiente a un curso de pilotos en la Escuela de Albacete y luego Cuatro Vientos, obteniendo en 1932 del título de *Piloto de Aeroplano de Guerra*. Destinado a los Nieuport 52 de Barcelona, el levantamiento militar le sorprendió en Logroño, iniciando de inmediato servicios de guerra en los Fokker y Breguet XIX; hasta que, a la llegada de los He-46, (las populares "Pavas"), se incorpora a la escuadrilla de Gancedo, participando en servicios de reconocimiento y bombardeo en los frentes de Aragón. Tras un breve paso por la Jefatura del Aire, al crearse el 7-G-14, dotado de los espectaculares "Rayos", consigue integrarse en el; pero por poco tiempo, ya que nombrado jefe de escuadrilla del 6-G-15, ahora combatirá en la mítica cadena de "Pavos" que manda el comandante Bermúdez de Castro –el bravo "Chilin"– con la que en misiones de cooperación y asalto actúa intensamente en las operaciones de Teruel y en la gran ofensiva de Aragón

El 9 de septiembre, cuando al frente de su escuadrilla bombardeaba posiciones en la carretera de Gandesa a Venta de Camposines, el intenso fuego antiaéreo alcanzó a dos; un impacto directo hirió gravemente a Ugarte y a su tripulante, el teniente Willi Wakonigg. Así y todo, no abandonó el objetivo hasta haber arrojado la totalidad de las bombas y agotado los cartuchos de ametralladora. Cumplido plenamente el servicio, sus requerimientos a gritos, para que su acompañante saltara en paracaídas fueron inútiles, puesto que se encontraba herido también. Perdiendo sangre y fuerzas, a duras penas pudo alcanzar el aeródromo de La Salada donde tomó tierra, salvando a su tripulante y el avión. Ingresados en el hospital de Alcañíz, Ugarte fallecía cinco días después, siéndole concedida la Medalla Militar que, en emotivo acto celebrado en el aeródromo Agoncillo le fue impuesta por su padre. Sus 317 servicios de guerra en los que había totalizado 545,35 horas de vuelo, merecieron en 1940 el ascenso a comandante y ya en 1945, resuelto el juicio contradictorio se le concedió la Cruz Laureada de San Fernando.

### Hace 50 años
### Alteza

**San Javier 16 septiembre 1958**

Nombrado S. A. R. el Príncipe don Juan Carlos de Borbón y Borbón, alférez alumno de la Academia General del Aire, por Decreto de 21 de Julio pasado; ayer, se incorporó a la misma, junto a los demás Caballeros Alumnos. Esta mañana, acompañado de su profesor, el comandante Miguel Prieto Arozarena, con un vuelo de acomodación de 35 minutos, en la Bücker E.3B-174, ha iniciado las prácticas del curso elemental.

### Hace 85 años
### Recompensas

**Melilla 24 septiembre 1923**

Haciendo una tregua en los constantes servicios de guerra, el aeródromo de Tauima, engalanado para tan feliz ocasión, ha vuelto a ser escenario de la imposición de nuevas Medallas Militares a nuestros aviadores.

Cuarenta y dos aparatos con sus tripulaciones al frente, formando un enorme círculo, cerrado con los bimotores Goliath de bombardeo, aportaban una gran espectacularidad al conjunto que, desde la tribuna levantada con la forma del emblema de Aviación, se ofrecía a las autoridades e invitados.

Luego de oficiarse una misa de campaña, se procedió a la lectura de las Ordenes que relatan los méritos excepcionales que concurren en los

condecorados. El general Marzo, en nombre del Rey, impuso las correspondientes medallas a los capitanes Ramón Franco, Juan Ortiz, Joaquín Lóriga y Eduardo González Gallarza a quienes abrazó.

A continuación, desfilaron en columna de honor las fuerzas de Aviación, una compañía del Regimiento *Guadalajara* y todos los oficiales de Aviación con el teniente coronel Kindelán al frente, al tiempo que tenían lugar distintos ejercicios aéreos tanto individuales como en escuadrilla.

El brillante acto terminó con un lunch, con que fueron obsequiados los condecorados e invitados. En la fotografía, el teniente coronel Francisco Franco posa orgulloso junto a su hermano Ramón.

### Hace 70 años
## Agradecimiento

**Igualada 7 septiembre 1938**

Tras la entrega el pasado día 3, del precioso banderín que las simpáticas muchachas de la *Alianza de la mujer joven de Igualada*, ofrecieron a la 3ª Escuadrilla (Grupo 26) de "*Chatos*"; hoy, desde el aeródromo de Monjos su jefe, Antonio Nieto Sandoval, les ha dirigido un escrito en el que les hace saber que correspondiendo a su gentileza –*Es el mejor galardón que podíais ofrecernos*– decidieron abrir una suscripción que habiendo importado 640 pts, les hace llegar para que destinen a los fines más convenientes.

### Hace 70 años
## Héroe

**1 septiembre 1938**

En cumplimiento del Reglamento para la concesión de la Placa Laureada de Madrid, al mayor piloto D. Leocadio Mendiola Núñez, tengo el honor de exponer lo siguiente:

*Su actuación ininterrumpida desde el comienzo de la guerra ha sido, no solamente ejemplar sino única entre los pilotos de nuestra República.*

*Tomó parte, mandando primero una Escuadrilla y después un Grupo de bombardeo, en infinidad de servicios, perfectamente logrados siguiendo los objetivos, pese a las defensas antiaéreas y la caza enemiga; esta ultima, la más de las veces en número muy superior de aparatos, a los mandados por el mencionado mayor.*

Del Diario Oficial de la República de 30 agosto 1938.

### Hace 50 años
## Cae "Ascua"

**Manises 25 septiembre 1958**

Cuando a primera hora de la tarde, en el curso de un entrenamiento los "Sabres" de la patrulla acrobática, al mando del comandante Barsen García-López, efectuaban la maniobra conocida como *Bomba*

*descendente*, el avión número cuatro, pilotado por el capitán Jaime Berriatúa Sánchez, se ha estrellado contra el suelo, pereciendo en el acto.

El infortunado capitán (30) a su innata alegría, unía un temperamento sereno y el dominio absoluto de sus nervios, siendo considerado como uno de los más competentes pilotos del Ala.

*Nota de El Vigía:* A raíz de tan dolorosa pérdida, la Patrulla, en homenaje y recuerdo al querido compañero, se titularía "Ascua", su indicativo radio.

### Hace 45 años
## Homenaje

**Salamanca 19 septiembre 1963**

Con motivo del cumplimiento por la Escuela Básica de Pilotos de Matacán, de las cien mil horas de vuelo, el pueblo salmantino, a través de su Ayuntamiento ha querido homenajearla. En la deslumbrante Plaza Mayor, repleta de público y con un anaranjado T-6 de testigo, el Alcalde don Julio Gutiérrez Rubio ha impuesto al coronel Ignacio Alfaro Arregui, la Medalla de Oro de la ciudad. Durante el acto, formando un rombo de rombos, han sobrevolado la Plaza dieciséis T-6, cuyo paso ha sido subrayado con grandes aplausos.

### Hace 45 años
## Acróbatas

**Albacete 24 septiembre 1963**

Constituido el Equipo Nacional de Vuelo Acrobático, con vistas a su participación en el III Campeonato Mundial, que el año próximo se celebrará en Bilbao, ha iniciado sus entrenamientos en la Base Aérea de Los Llanos, donde hoy recibió la visita del teniente general Eduardo González-Gallarza Iragorri, ex ministro del Aire y jefe de la 2ª R.A.

El veterano aviador, acompañado por el general Juste Iraola, presidente del RACE, y el jefe de la base, coronel Serrano de Pablo, ha presenciado los vuelos, recibiendo explicaciones por parte del director del equipo, comandante Aresti.

En la fotografía, de pie: Aresti, Juste, Serrano de Pablo, González Gallarza, Castaño, Arrabal y Barbadillo. Agachados: Anadón, Quintana y Carrillo.

### Hace 70 años
## Suerte

**Escatrón 27 septiembre 1938**

Queriendo asegurarse el capitán Queipo de Llano, de si el avión del teniente O´Connor, que había rateado a la salida, se encontraba en condiciones de seguirle al frente; ha picado con motor a la vertical, pero cuando, para comprobar si volaba tras él, ha alabeado, se le ha desprendido el plano superior izquierdo. Por fortuna, ha podido hacer uso del paracaídas, aunque su violenta llegada a tierra ha motivado que, contusionado, haya sido trasladado al hospital.

Curiosamente, no ha sido la primera vez que Queipo salvaba su vida en paracaídas, puesto que el año pasado, realizando el curso de transformación en la escuela de El Copero, debido a una grave avería, hubo de abandonar su "Pavipollo" (PWS-1).

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA

### Hace 80 años
## Recuerdo

**Toledo octubre 1928**

En el recuerdo aun, la sorpresa que para los vecinos de Villarrubia de Santiago, supuso el aterrizaje de aquel avión, y la conmoción posterior; cuando, capotando aparatosamente debido a lo blando del terreno, se llevó la vida del capitán jefe de escuadrilla Vicente de la Lastra Soubrier (31). Hoy, siete meses después, con asistencia de su viuda Doña Milagros López, deudos, amigos, compañeros, autoridades y todo el vecindario, tras un solemne funeral, se ha verificado la bendición de un monumento que, consistente en una artística cruz, recuerda al malogrado aviador.

Luego de una ofrenda floral, llevada a cabo por los niños Manuel Ramírez y Nieves Picó, se han pronunciado discursos, interviniendo, el secretario del Ayuntamiento, un hermano del fallecido, el párroco y el capitán Barberán como representante de la Aviación. Durante el acto, tres Martinsyde de la escuadrilla a la que perteneció, han sobrevolado el pueblo y sus alrededores

### Hace 70 años
## Suerte

**Sevilla 27 octubre 1938**

Hoy en la base de Tablada, no se hablaba de otra cosa, sino de los momentos de angustia que se vivieron al ver como se aproximaba ardiendo un avión. Se trataba del Fiat CR-32 que procedente de Salamanca, traía el alférez Salvador Serra, al cual, a 1.000 metros de altura se le incendió el carburador. Pensando el piloto que la cosa no iría a más, ha hecho lo imposible por llegar, tomando tierra con el motor y el plano derecho ardiendo. Abandonado el avión, tan pronto se vio en el suelo, el comentario unánime era que "El Mallorquín" había nacido otra vez.

### Hace 80 años
## Recompensas

**Tetuán 15 octubre 1928**

En el curso de un brillante acto que ha contado con la presencia del jalifa, y el pueblo entero, testigo presencial de los méritos que se premiaban, el general Sanjurjo ha impuesto distintas condecoraciones; entre ellas, la Cruz Laureada de San Fernando, al capitán de Infantería, al servicio de Aviación, Félix Martínez Ramírez.

Toda la Escuadra Aérea de Marruecos se concentró en el aeródromo para rendir homenaje al valiente compañero y de Madrid, con el coronel Kindelán, llegaron las principales figuras de la Aviación, quienes como principal presea lucían las aspas de heridos en campaña. Tras el desfile de las fuerzas ante los condecorados, entre las aclamaciones de la multitud, enardecida por la bizarría de los soldados, el jalifa, el comisario general y las autoridades, se trasladaron al aeródromo. Allí, como dijimos, se hallaba formada la Escuadra, con su jefe, el teniente coronel Fernández Mulero, para hacer entrega de la Copa Herraiz a la patrulla vencedora en la prueba aérea. Formada por tres equipos de la 2ª Escuadrilla (4º Grupo de Melilla) que manda el capitán laureado Senén Ordiales, la constituían los tenientes Suevos y Larrauri; suboficial Martínez, y teniente Calvo; sargento Cerdá y teniente Azcárraga.

El teniente coronel Mulero en un breve discurso explicó, el significado del acto y de la copa instituida en memoria del capitán Herraiz, que no era una prueba deportiva mas, sino un ejercicio que demostraba la capacidad de las fuerzas aéreas de Marruecos.

Los aviadores hicieron los honores de la fiesta, obsequiando a los invitados espléndidamente.

### Hace 60 años
## Por la ventana

**León 9 septiembre 1948**

La falta de espacio, nos impidió incluir en el número anterior, la noticia del trágico accidente ocurrido en el municipio de Valencia de Don Juan.

Como jueves que era, bullía animación al celebrarse el mercado de ganado y a ello parecía sumarse aquella avioneta que vertiginosamente, evolucionaba sobre las cabezas. De pronto, todos vieron horrorizados como, al arrojar –según se dijo– un mensaje, se metía literalmente, en una vivienda de la plaza Mayor. Se trataba de la Bücker 82-74 de la Academia de Aviación, y el percance costó la vida al capitán profesor Ramón Arias y al brigada mecánico Conrado Moreno.

Al hacernos eco de este lamentable suceso, queremos llamar la atención sobre las dolorosas consecuencias que tantas veces lleva aparejada la indisciplina de vuelo.

## Hace 70 años
# Valiente

**Castejón del Puente 2 octubre 1938**

Cuantos mecánicos, asistentes y personal del campo, presenciaban el regreso del frente de los Romeo 37, han echado en falta al número12, que pilotaba el jefe precisamente. Enseguida, a través de las confusas informaciones de algunos tripulantes, se ha podido saber que había sido alcanzado por un proyectil de la artillería antiaérea, y si bien se habían visto dos paracaídas, no se tenía la certeza de que uno de ellos se hubiera desplegado del todo. Ello ha conmocionado al aeródromo, sumiéndolo en la incertidumbre y preocupación. Transcurrida una larguísima hora, por boca del teniente Leopoldo de Castro García, quien como tripulante acompañaba al comandante Cipriano Rodríguez Díaz, se han conocido los hechos. Según relato de "El tarugo" –como cariñosamente se conoce al citado oficial– volando a 1.200 metros de altura en las proximidades de la sierra de Cavalls, la antiaérea les atizó. Esforzado el comandante, aún con el motor incendiado, quiso completar el bombardeo, antes de dirigir el avión hacia las líneas propias y ordenarle que se lanzara en paracaídas, no sin advertirle con un toque de humor: ¡Vaya torta que nos vamos a dar!.

Como si de una premonición se tratara, en el momento de abrirse la campana de seda, el comandante, que es muy menudo, al no llevar el atalaje suficientemente ajustado, se salió del paracaídas, cayendo a plomo en las estribaciones de la sierra de Pandols.

De esta forma tan absurda, España ha perdido al célebre "Cucufate" (34), una de las más preclaras figuras de su Aviación.

*Nota de El Vigía:* ocho días después de su trágica muerte, le fue concedida la Medalla Militar individual; y ya en 1940, el ascenso a teniente coronel.

## Hace 50 años
# Celebración

**Getafe 26 octubre 1958**

Con gran brillantez ha tenido lugar en esta base, la entrega al Ala nº 35 del Estandarte ofrecido por el pueblo de Getafe. Actuó de madrina la señorita María García Herrero, recibiéndolo el coronel jefe de la Unidad, Emilio Jiménez Ugarte; a quien, en ceremonia posterior, le fue impuesta por el teniente general Julián Rubio López la preciada Medalla Aérea. Tan importantes actos, culminaron con un espectacular desfile y exhibición, a cargo del Ala de Caza nº 1, Escuela Básica de Pilotos y la

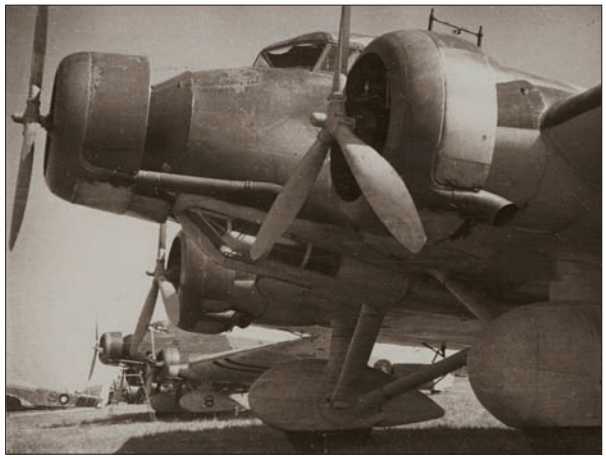
propia Ala 35 que agasajó espléndidamente a las autoridades e invitados. "El Palomo" como se conoce de siempre al coronel, ha recibido un sinfín de felicitaciones a las que unimos la nuestra mas cordial.

## Hace 50 años
# Sueltas

**San Javier 3 octubre 1958**

Iniciado ya, por los alféreces alumnos de tercero, el curso elemental, en esa "madre" que es la Bücker, estos días se están llevando a cabo las primeras "sueltas ".

Desechado el en otros tiempos tradicional remojón en el pilón, los alumnos que felizmente han volado solos, deben someterse al marcaje de la "T".



## Hace 70 años
# Bombarderos

**Tudela 7 octubre 1938**

Transferidas, seis días atrás, por Aviación Legionaria italiana, a la Aviación Nacional, dos Escuadras de bombarderos Savoia SM-81; hoy a modo de entrenamiento, han realizado un simulacro de bombardeo a la central eléctrica de Noain. La demora en la notificación, ha motivado que se desataran las alarmas.

Integradas en la Brigada Aérea Hispana dichas Escuadras (4ª y 5ª) han quedado al mando respectivo de los tenientes coroneles Julián Rubio y Luis Manzaneque.

He aquí, a José Luis Romón Mateo y Sebastián Rodríguez Barrueco luciendo el distintivo que acredita que ya saben volar.

## Hace 80 años
# Boda

**Bilbao 1 octubre 1928**

En el oratorio del domicilio de los señores de Díaz Guardamino (don Horacio) se ha celebrado el enlace matrimonial de su hija Carmen, con el capitán de Infantería al Servicio de Aviación, Juan Martínez de Pisón y Nebot. El joven oficial es un muy considerado aviador, participante, cuatro años atrás, en el meritorio primer ráid de la Aviación Militar Española, Melilla-Santa Cruz de Tenerife.

## Hace 70 años
# Felíz "bombardeo"

**Burgos 3 octubre 1938**

Treinta aviones de gran bombardeo, pertenecientes a la Tercera Escuadra, han volado esta tarde intensamente sobre Madrid. Las defensas antiaéreas rojas los recibieron con fortísimo tiro, pero los aviadores del Caudillo sorteando los peligros, arrojaron 178.000 "proyectiles" de pan blanco.

La Aviación Nacional ha querido que nuestros hermanos cautivos en el Madrid soviético, celebren también la fiesta conmemorativa de la elevación del Generalísimo Franco a la Jefatura del Estado.

*Nota de El Vigía:* Cuatro días después, los hidros CANT Z-501 y 506 de Pollensa realizaban un "bombardeo" similar en la ciudad de Alicante.

## Hace 70 años

# Muerte de un héroe

**Pollensa 30 octubre 1938**

Tras una exhaustiva búsqueda, iniciada a las 9 horas de anteayer, en la que han participado medios aéreos y navales; junto a diversos restos del hidro 73-1, han sido hallados los cadáveres del teniente coronel Ramón Franco, teniente Joaquín Domínguez, teniente de navío Melchor Sangro y sargento Emidgio Gómez, pilotos, observador y mecánico respectivamente, no encontrándose el del cabo radio Emilio Cánaves.

Como ya se sabe, programados para realizar un servicio de bombardeo al antepuerto de Valencia y otros objetivos secundarios, a las 4,45 horas, cargados con 1.100 kg de bombas, partieron los trimotores CANT Z-506, 73-1 y 73-2 al mando del teniente coronel Franco y el capitán Rodolfo "Rudy" Bay. Encontrándose en fase de ascenso y rebasados los 4.000 metros, con rumbo al cabo Formentor, el 73-1 redujo velocidad e inició un viraje muy ceñido a la izquierda al tiempo que con un fuerte picado, entraba en nubes y desaparecía en ellas. Perplejo Bay de cuanto acababa de presenciar, renunciando a la misión, regresó inmediatamente a esta base, para dar cuenta de lo ocurrido.

Se estudian las causas que han motivado tan penoso accidente, que ha costado la vida al héroe del *Plus Ultra* y a la tripulación que le acompañaba, no descartándose ninguna hipótesis.

## Hace 65 años

# Internado

**Barajas 8 octubre 1943**

Tras nueve horas de vuelo –con el tren principal fuera, puesto que no fue posible retraerlo, y ya en el cielo de Madrid, la rueda de morro se resistió a salir– "sin novedad" tomó tierra procedente de Ifni, el anfibio norteamericano Consolidated "Catalina". que, totalmente desorientado, creyéndose en Agadir, aterrizó el mes pasado en nuestro territorio.

Internado por el gobierno español; hoy, luego de que el eficiente mecánico Guereta Langarica, consiguiera ponerlo en marcha, ya que la propia tripulación fue incapaz de hacerlo, con el capitán W. Herbert al frente y bajo la vigilante mirada del teniente del Ejército del Aire Francisco Bacariza, ha rendido viaje sin escalas.

Estacionado, junto al puñado de aparatos aliados que se han reunido aquí, la embajada USA se ha hecho cargo de los aviadores, para su repatriación posterior

## Hace 50 años

# Festival

**Sevilla 19 octubre 1958**

Con una gran asistencia de público, en el aeropuerto de San Pablo se ha celebrado el anunciado Festival Aéreo Internacional. Dejando a un lado la espectacularidad de las patrullas acrobáticas extranjeras: Skyblazers USA, Diavoli Rossi italianos y Sào Jorge portugueses, el Ejercito del Aire ha tenido una muy vistosa y mas que discreta actuación.

Con la pasada de doce Buchones del 71 Escuadrón de Cazabombardeo, se inició una sucesión de actuaciones, como la de los prototipos nacionales Azor (teniente coronel Lorenzo), I-115 (comandante Palanca) y los bien conocidos por los sevillanos al fabricarse aquí, Buchón (comandante Esteva), Triana (comandante De Juan Valiente), Saeta (capitán Santa Cruz) y Heinkel 111 de las Alas 25 y 27 en cerrada formación (en la foto).

Se exhibieron también una patrulla de Bücker de la AGA (comandante Fernández Gorostiza), la de T-6 de la Escuela Básica de Matacán (comandante Liniers y capitanes Canales, Fernández Roca, Lanuza y Maestro) así como la de "Sabres" del Ala de Caza nº 1 los afamados "Ascua", a cuyos integrantes podemos ver en la fotografía: Son los capitanes Parés, y Fernández Sequeiros, comandante Balanzategui, capitanes Esteban y Almodóvar y brigada Nagore (reserva). Su exhibición, –tengamos en cuenta que no tienen la antigüedad y dedicación de los equipos extranjeros– llamó poderosamente la atención y el cruce final de los aviones a ras del suelo realmente impresionó.

## Hace 65 años

# Inauguración

**Madrid 12 octubre 1943**

Bajo la presidencia del Jefe del Estado, con gran solemnidad se ha celebrado la inauguración de la Ciudad Universitaria. El acto comenzó con una misa, finalizada la cual ante la cruz se rezó un responso y el Generalísimo ofrendó una monumental corona de laurel, en cuyas cintas, con los colores nacionales, podía leerse: *La Universidad española a los héroes de la Ciudad Universitaria*. Fueron momentos de suprema emoción cuando, mientras una batería disparaba las salvas de ordenanza, una escuadrilla de Aviación arrojaba flores.

## Hace 45 años

# Film

**Madrid 1 octubre 1963**

En el cine Capitol tuvo lugar ayer el estreno de la película *Escuadrilla de vuelo*. Dirigida por Luis José Comerón, con Jorge Rigaud, Velena Sanmariana y Vicente Ros en los principales papeles, su trama transcurre en el aeródromo escuela de Burgos-Villafría, donde realizan su instrucción los miembros de la Milicia Aérea Universitaria. En la línea de "Botón de ancla", "Alas de juventud" o "La trinca del aire", de las que calca no solo el ambiente, sino muchas secuencias, tipos y situaciones; como las novatadas, los problemas de cada uno, la vida militar, o… los actos heroicos.

## Hace 75 años

# Banderín

**Valencia 12 octubre 1933**

En el aeropuerto de Manises, engalanado y con la espectacular presencia de diecisiete Nieuport 52 de caza, llegados de El Prat de Llobregat, ha tenido lugar el acto de entrega del banderín de mando al Grupo nº 13 (Escuadra nº 3).

La señorita Montserrat Campmajó, en función de madrina, leyó una sentida poesía alusiva a la Aviación, contestándole el jefe de la Unidad, comandante Niceto Rubio, con un vibrante discurso.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**

### Hace 75 años
### Honores

**Larache 3 noviembre 1933**

Con motivo de la visita del Presidente de la República a estos territorios, la Aviación ha intervenido con toda su espectacularidad en los diferentes actos. Tras el recibimiento y escolta que, las escuadrillas de Tetuán y los hidros de Mar Chica, hicieron al cañonero "*Dato*", a bordo del cual llegó a Ceuta; en días sucesivos, siguiendo el itinerario del Sr. Alcalá Zamora, evolucionaron sobre Tetuán, culminando hoy en Larache, con su participación en el desfile militar.

### Hace 70 años
### Mala pata

**Zaragoza 5 noviembre 1938**

Cuando procedentes del aeródromo *Sanjurjo*, los Heinkel 111 del Grupo español 10-G-25 se dirigían a Tarragona para bombardear su estación, descolgándose de las alturas, hizo su aparición la caza enemiga. El nutrido fuego de las armas defensivas de los rápidos bimotores, no pudo evitar que varios de ellos fueran alcanzados por impactos. Pero, de verdadera mala suerte, puede calificarse el hecho de que una bala atravesara el pecho del alférez Rafael Vilar Sancho, quien como 2º piloto, a bordo del 25-52, acompañaba al jefe de la Unidad, comandante José Luis Ureta Zabala.

Mortalmente herido fue trasladado al campo de La Cenia y de este a Vinaróz donde a los treinta minutos falleció. Nacido en Valencia, contaba tan solo 21 años.

### Hace 50 años
### Colegas

**Zaragoza octubre 1958**

Rodándose en los alrededores de esta ciudad, no lejos de la base aérea, la película *Salomón y la reina de Saba*, su actor principal, Tyrone Power, –piloto de la Navy en la reserva– ha querido saludar a sus compañeros españoles, invitando a los pilotos del 21 Escuadrón, a una copa en el Gran Hotel. El encuentro, al que acudieron también su compañera de reparto, Gina Lollobrígida y el director King Vidor, ha resultado de lo mas agradable, proyectándose varias escenas del film que habían tenido que suprimir, porque las cuadrigas de las legiones romanas no cuadraban precisamente con las formaciones de "*Sabre*". La verdad es, que nadie había advertido a los *tigres* del 21, acerca de la posibilidad de que sus aviones en larga final, invadieran el área de filmación, ni tampoco había caído en ello su director; así que tal circunstancia fue celebrada con bromas y copas por los actores y pilotos.

### Hace 55 años
### Boda

**Málaga 4 noviembre 1953**

En la Catedral, ha tenido lugar el enlace matrimonial de Mirentxu de Haya Gálvez con don Eugenio Taillefer.

La novia, hija, del laureado comandante Carlos de Haya, en tan feliz acontecimiento, ha contado con el cariño que le profesan los antiguos compañeros de su padre, siendo apadrinada por el ministro del Aire teniente general Eduardo González –Gallarza y asistiendo una nutrida representación del Arma de Aviación.

### Hace 55 años
### Agasajo

**3 noviembre 1953**

En la finca Montes de Alamín del conde de Ruiseñada, se ha celebrado una cacería en honor del Secretario del Aire norteamericano Mr Talbott y los generales de la USAF Twining y Kalinski. Asistieron el ministro del Aire y el jefe del Estado Mayor, generales González Gallarza y Fernández Longoria respectivamente; el subsecretario de Economía Exterior Sr. Arguelles y otras personalidades. Todos los invitados fueron amablemente atendidos por el distinguido anfitrión.

### Hace 70 años
### Madrinas

**Escatrón 22 noviembre 1938**

Hallándose el 4-G-2, o segunda "Cadena" de Heinkel 51, desplegada en este aeródromo; sus miembros han recibido hoy una visita muy especial; la de sus madrinas, Encarna López-Sáez y Asunción Llodra, esposas respectivas del comandante Gerardo Fernández-Pérez y del capitán Mariano Uriarte. Luego de recorrer las modestas instalaciones, preocupadas por el acomodo y alimentación de ese montón de chicos –a cual mas valiente– que mandan sus maridos y retratarse con ellos; como orgullosas "cadeneras", posaron junto al emblema.

### Hace 25 años
### Voló

**Getafe 10 noviembre 1983**

A mediodía de hoy, aprovechando una mejoría transitoria de la meteorología, el CASA CN-235, con José Murga y Guillermo Delgado a los mandos, ha realizado su primer vuelo. Tras ascender a 5.000 pies, durante una hora y cincuenta minutos, sus pilotos han estudiado su comportamiento y probado diversas actuaciones en configuración de despegue, para más tarde, en vuelo de crucero, hacer una evaluación del avión en general. Técnicos del proyecto, a bordo de un C-101 y un *Aviocar*, lo han acompañado desde el despegue hasta la toma

El resultado de la prueba del nuevo avión, ha sido calificado de excelente, por lo que la satisfacción del personal de CASA era evidente.

*Nota de El Vigía:* Adquiridos por el Ejército del Aire un total de 20, los dos primeros designados T.19A (transporte VIP) se incorporaron en 1989, a los que siguieron dos años después diez T.19B (transporte de carga y paracaidistas) y a lo largo de 1992-93 los ocho restantes. Su resultado, extraordinario.

## Hace 25 años
## Ejercicio

**Las Bardenas 29 noviembre 1983**

Como ya tienen noticia nuestros lectores, presidido por S.M. el Rey, y con la participación de 49 aviones, se ha celebrado en este Polígono de Tiro, el Ejercicio *"Otoño 83"*. El simulacro de la destrucción de una base aérea imaginaria y su posterior ocupación por zapadores paracaidistas, resultó de gran espectacularidad, cumpliéndose los objetivos con absoluta precisión.

## Hace 55 años
## Poderío

**Barajas 8 noviembre 1953**

Para uso del Secretario del Aire norteamericano, Mr. Harold Talbott, durante su estancia en España, desde Alemania y a bordo de un C-119 Packet, llegó este helicóptero Bell 47, cuya visita ha sido aprovechada para exhibirlo ante una comisión del Ejército del Aire. Muchos aviadores pudieron "pegar" un vuelo en él, como el teniente coronel Ramiro Pascual, a quien vemos prudentemente en cabina.

En la rueda de prensa que Mr. Talbott ha ofrecido a los medios, antes de regresar a su país, afirmó que

tras su visita a las bases, es muy posible que a fines del año próximo estén a punto de ser utilizadas.

## Hace 40 años
## Estafeta

**Sidi Ifni 13 noviembre 1968**

Los Azores (T.7) alternando con los DC-4 (T.4), continúan prestando los servicios de estafeta entre la Península, Canarias y África Occidental española. Llegado ayer a Gando, tras seis horas desde su despegue de Getafe; hoy, luego de un Gando-El Aaiún-Gando, en poco menos de dos horas, ha saltado hasta aquí para, tras almorzar la tripulación, regresar a la base canaria.

## Hace 50 años
## Baja

**Madrid noviembre 1958**

Por orden del E.M. del Aire, ha causado baja en el servicio la avioneta E.4 (INTA HM-1B). Proyectada por Pedro Huarte Mendicoa para la enseñanza –*transición entre la escuela elemental y la de transformación*– y construida por AISA, realizó su primer vuelo el 7 de abril de 1942, con el citado ingeniero a los mandos.

Entregada en 1951, una serie inicial de diez unidades similares al prototipo, pero sustituyendo el *Hirth* (160 CV) por el motor nacional *Tigre* (150 CV), a lo largo de los cuatro años siguientes, el Ejercito del Aire recibió hasta un total de 190, dotadas ya de cabina cerrada, como fueron modificadas las primeras también.

Aunque no sirvió para enseñanza, salvo para el curso en Torrejón (INTA) de aquella promoción de Ingenieros Aeronáuticos, de la que ya dimos cuenta en estas páginas, repartidas por todas las unidades, fue en aquellos años de carestía, uno de los pocos aparatos en los que se podía volar.

Diversos fallos, achacables a defectos de construcción, y la escasa seguridad de vuelo, tan frecuente en aquella época, provocaron 30 víctimas mortales, de ahí que con el gracejo hispano se le motejara como *"La monda"*.

## Hace 55 años
## Aprendiendo

**Lackland noviembre 1953**

Del interesantísimo viaje, que una comisión del Ejército del Aire, presidida por el general Navarro Garnica, ha realizado a los Estados Unidos, traemos esta fotografía. En ella podemos ver a los tenientes coroneles Carlos Pombo, Fernando Alfaro del Pueyo y José Ramón Gavilán, respectivos jefes de las escuelas Superior del Vuelo, Transmisiones y Polimotores, en el curso de su visita a las instalaciones USAF ubicadas en esta base.

## Hace 75 años
## Visita

**Los Alcázares 8 noviembre 1933**

Con gran expectación por parte del personal de la base, e incluso del vecindario de los alrededores, procedentes de Perpignan, tras 5,21 horas de vuelo, han aterrizado en ésta los 30 aviones Potez 25 (Lorreine 450 cv) de L'Armee de L'Air francesa que constituyen la *Escuadra Negra*, al mando del general Vuillemin.

Como se sabe, participan en un vuelo de crucero transafricano de 22.000 Km., que les llevará hasta Bangui, en el centro del continente.

Agasajados con un lunch y una cena, en ambos actos se ha puesto de manifiesto los grandes lazos de amistad que unen las Aviaciones de los dos países.

Mañana, 29 aviones –uno resultó averiado al tomar tierra en el campo de San Javier– partirán rumbo a Rabat.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"CANARIO" AZAOLA**

### Hace 100 años

### Nacimiento

**Tolosa 26 diciembre 1908**

En esta villa guipuzcoana ha dado a luz al segundo de sus hijos, Blanche Pérot esposa de Ildefonso Calparsoro, al recién nacido le será impuesto el nombre de José Ramón.

*Nota de El Vigía:* Siendo José Ramón Calparsoro Perot, el primer aviador centenario que, en vida traemos a esta sección, y un buen amigo además, vaya por delante nuestra más cariñosa felicitación.

Tras su bachiller en el colegio de los Jesuitas de Orduña, José Ramón cursó la carrera de ingeniero industrial en la ciudad suiza de Lausanne y la especialidad de papelero en Weimar.

Muy deportista, practicó sobre todo el esquí y en 1935, a través de la *Agrupación Aeronáutica de Guipuzcoa*, que inició sus actividades en terrenos del hipódromo de Lasarte, se despertó su interés por la aviación, latente desde que a los 12 años, aquel vuelo que sobre San Sebastián, a bordo de un Farman F-40, le diera un amigo de la familia, le cautivó.

Decidido a hacerse piloto, en marzo de1936, comenzó el curso en la Escuela francesa *Caudron* (Parme-Biarritz). "*Suelto*" tras 9 horas de doble mando, se aprestaba ilusionado a completarlo, cuando la guerra civil española trastocaría sus planes. Precisamente, al día siguiente del alzamiento militar, había alcanzado las 12 horas, insuficientes para la obtención del anhelado brevet.

Un tanto contrariado, de regreso a Tolosa, se alistó voluntario a una brigada de requetés, en la que recibió su bautismo de fuego y tras la toma de San Sebastián, rondándole el gusanillo de la aviación, se presentó en el aeródromo de Lasarte, y junto a Javier Allende –mas tarde muy popular como *"La mula"*– con quien allí se encontró, expusieron a Ansaldo su pretensión, como pilotos privados, de enrolarse en Aviación. Días después, se incorporaban al aeródromo logroñés de Agoncillo, hasta que fueron llamados a Sevilla; fue precisamente mi tío "*Chista*" Azaola, como jefe de la base de Tablada, quien, para una prueba inicial en el Breguet XIX, les remitió al teniente "*Poncho*" Scala. Aquellos dos atrevidos jóvenes, haciendo gala de una audacia fuera de lo común, lidiaron con éxito aquel gigantesco "toro" de 450 cv, que en nada se parecía a la liviana *Luciole* de 100 cv con la que José Ramón había realizado su instrucción.

Con el empleo de alférez, junto a un puñado de civiles, en la misma o parecida situación, inició sus servicios de guerra, consistentes en vuelos de reconocimiento en Br-XIX; desde Tablada primero y Córdoba después; hasta que, en enero de 1937, fue destinado al 2G-11 que, al mando del comandante Pérez Cela, tenía su base en Zaragoza. Allí, sin un mínimo doble mando, comenzó a volar las "Pavas", como se les conocía a los Heinkel 46 –aquellos grandotes monoplanos alialtos, con motor de 600 cv– en misiones de reconocimiento ofensivo, llevando como tripulante ametrallador, al bueno de Carmelo Gómez Pou, con quien iniciaría una estrecha amistad que le acompañaría durante toda la guerra.

Ya teniente, hablando correctamente el idioma alemán y demostrada su habilidad para el pilotaje, en marzo de 1938 Calparsoro pasó agregado a la 1ª Escuadrilla del K-88 (Bombardeo) de la Legión Cóndor, dotada de los rápidos Heinkel 111 "*Pedros*" desplegados en Alfaro y luego en Zaragoza–"*Sanjurjo*". Propuesto para el curso de vuelo sin visibilidad, lo llevó a cabo en la vallisoletana escuela de Olmedo y en Tetuán donde luego se trasladó.

De vuelta a los "*Pedros*" –desde septiembre, en el nuevo 10-G-25, formado exclusivamente con personal español– participó en cuantos servicios intervinieron. Su anecdotario, que llenaría muchas páginas, sin duda, hubiera horrorizado a su mujer, quien hasta muy poco antes del fin de la guerra, creyó que era un simple y pacifico traductor de alemán.

El 1 de abril de 1939 todo había acabado; las unidades, se aprestaron a reunirse en Madrid o sus alrededores, y los Heinkel del 10-G-25, se desplazaron a Azuqueca de Henares. Nuestro personaje, resuelto, como siempre fue, marchó a Cuatro Vientos a ver al coronel Moreno Abella, a la sazón, jefe del E.M. del Aire; para pedirle su licenciamiento, a fin de ocuparse de sus empresas. Sorprendentemente, aquel, conocedor de la brillante campaña, que había realizado, sintiendo que se marchara, accedió, sin ningún problema.

Volcado en el trabajo estaba, cuando en diciembre de 1941 hubo de vestir de nuevo el uniforme, para en un solemne acto celebrado en Valencia, recibir la Medalla Militar individual.

Luego de un larguísimo paréntesis, conociendo quien estas líneas escribe, por su amigo Luis Calparsoro, la hélice de una "Pava", conservada en "Villa Asunción" (Tolosa), tras hablar con su padre y su tío José Ramón; este, atendiendo mi sugerencia, encantado la regaló al Museo del Aire. A cuenta de ello, a través de su director el general Mora, volvió a relacionarse con el Ejército del Aire; tanto, que –increíblemente– no habiendo jurado bandera nunca, el día de la Patrona de Loreto de 2.001, a sus noventa y tres años vivió un momento de verdadera ilusión, cuanto en la Plaza de Armas y ante el batallón de alumnos de la AGA, al fin, beso emocionado la enseña nacional.

### Hace 60 años

### Centuria

**Málaga 10 diciembre 1948**

Dentro de los festejos con que las Fuerzas del Aire han honrado a su Patrona, Nª Sª de Loreto, en el patio de los Naranjos ha tenido lugar la bendición y entrega de un banderín a la Centuria "*Carlos Haya*" de las Falanges Juveniles de Franco. Donado por la señora viuda del heroico aviador, en función de madrina, ha sido entregado por su simpática hija Mirentxu, al jefe de la Centuria camarada Juan Cobos, quien le obsequió con el distintivo de la Centuria. En él, junto al "*As de bastos*", símbolo de la escuadrilla le-

gionaria en la que el capitán ofrendó su vida, figura el lema de *"Haya lo halló"*, referente al empleo de palomas con las alas levemente recortadas, como solución al suministro aéreo de medicinas, al sitiado Santuario de Nª. Sª. de la Cabeza.

El patriótico acto, terminó con la interpretación de los himnos, el desfile ante las autoridades, y un vino de honor en la Escuela de Especialistas de Aviación.

En la fotografía, vemos a la gentil madrina, acompañada de su abuelo, el doctor José Gálvez Ginachero; suegro, como se sabe, de Joaquín García Morato también.

## Hace 20 años
# Baja

**Getafe 1 diciembre 1988**

Ha causado baja en el Ejército del Aire el último T.7 "Azor" que, integrado en el 352 Escuadrón, se mantenía en vuelo.

Construido por CASA, voló por primera vez el 25 de septiembre de 1955 y entre 1962 y 1968, diez unidades C-207A y otros tantos C-207C, fueron entregados al Mando de Transporte, cumpliendo muy dignamente su cometido en los Escuadrones 351 y 352 (Ala 35), 911 (Grupo 91), 403 y 405.

## Hace 70 años
# As de la caza

**19 diciembre 1938**

El D.O. del Ministerio de Defensa publica una Circular por la que, *como recompensa a los méritos contraídos y servicios prestados en la actual campaña*, por el capitán Manuel Aguirre López, se le concede el empleo de Mayor.

*Nota de El Vigía:* Madrileño, a los 19 años se alistó como soldado en el Arma de Aviación; su entusiasmo y capacitación, le llevaron a la Escuela de Mecánicos de donde salió destinado a la Escuela de Combate y Bombardeo de Los Alcázares. Deseoso de pilotar, en 1929 realizó el curso en la Escuela de Albacete, pasando luego a la Escuadra nº 2 de Granada. Sargento en 1934, el Alzamiento Militar le sorprendió en Getafe, interviniendo en diferentes servicios y ya en septiembre, desde Andujar con Nieuport-52 en ataques y bombardeos a Córdoba.

Ascendido a teniente, tomó el mando de la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 con la que desde Talavera Reina actuó en el frente de Madrid donde obtuvo su primera victoria. Enseguida vuela los "Chatos" (I-15) en el frente Aragón y al mando de una escuadrilla en la defensa de Vizcaya. Evidenciada su destreza para la caza, fue uno de los primeros españoles en volar el *Mosca* (I-16) soviético y con el tomo parte en la Batalla de Belchite como jefe de patrulla, en el seno de una escuadrilla rusa.

En septiembre de 1937 con el empleo de capitán, luego de mandar una escuadrilla y más tarde el Grupo 21 (I-16), en junio de 1938 fue nombrado jefe del E.M. de la Escuadra de Caza

Mayor, como hemos visto, en diciembre de 1938, por su destacada labor y actividad, fue muy considerado y con 10 victorias una figura legendaria en la zona Gubernamental

Refugiado en Francia, permaneció en el exilio hasta 1945, en que regresó a España, falleciendo en el municipio navarro de Estella el 20 de enero de 1993.

## Hace 25 años
# Desgracia

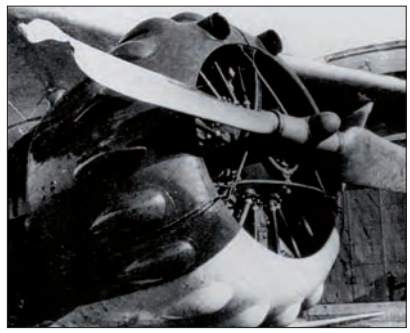
**Gando 14 diciembre 1983**

Cuando el cabo 1 (AAR) Gabriel Huertas Ramos, efectuaba un trabajo de mantenimiento en el asiento lanzable de un *Mirage* F-1, del 462 Escuadrón con residencia en esta base, ha querido la desgracia que este se eyectase, causándole tan graves heridas que falleció.

## Hace 70 años
# Milagro

**Tablada 23 diciembre 1938**

Programados para reconocer y atacar, bombardeando en picado, cualquier movimiento de vehículos en el sector de Martos (Jaén), a bordo de una pareja de Henschel Hs-123, los populares "*Angelitos*", despegaron esta mañana los alféreces *Perico* Beca y Antonio París. Divisado por el primero, un grupo de vagones en las proximidades de la estación, desde unos 1.200 metros, apuntando con el colimador eléctrico, se tiró en picado y a unos 600, soltó las bombas. Un fuerte impacto, acompañado de una enorme vibración le sobresaltaron. Alarmado ante la difícil situación, agravada al encontrarse internado unos 30 Km. en zona enemiga, recogió el picado y redujo motor. De esta forma, con el mínimo de revoluciones y gracias a la diferencia de cota –más de 500 m entre Martos y Castro del Río– a duras penas pudo alcanzar nuestras líneas, y tomar tierra, en un campo de labor, en las proximidades de este último pueblo.



*Tan pronto descendí del aparato* –nos informó– *me quedé atónito, al comprobar el daño que la bomba había producido a la hélice, en la que se podían apreciar los rastros inequívocos de su pintura verde; y que en estas condiciones, se hubiera mantenido el avión en vuelo.*

El incidente, ha despertado gran interés entre los técnicos alemanes

*Nota de El Vigía:* Naturalmente, porque más de un Hs-123 se había "esfumado" misteriosamente, lo que le valió el apelativo de *"Angelito" ("Angelitos al cielo")*, De ahí que, según me contaba el protagonista, –quien durante su destino en Tablada vivía en el domicilio sevillano de sus padres– su madre, le había confesado que más de una vez a la hora de despertarle, había tenido tentación de no hacerlo, pensando angustiada que, en el frente y en un avión tan pequeñito, pudiera ocurrirle algo.

# III Festival Aéreo de *Gijón*

**"Canario" Azaola**

Con el precedente del éxito alcanzado en las ediciones anteriores en el esplendido escenario de Gijón, el 27 de julio se celebró el III Festival Aéreo. Cuatrocientas mil personas, según estimación de la Policía Local, abarrotando la playa de San Lorenzo, el Cerro de Santa Catalina, el parque de la Providencia, e incluso desde el mar a bordo de numerosas embarcaciones, disfrutaron de lo lindo con un más que digno programa.

En la tribuna, la alcaldesa de la ciudad, Paz Fernández Felgueroso, y las autoridades provinciales y locales, acompañadas por el general del Aire García de la Vega, el teniente general Gómez Arruche, los generales Alonso Fernández y Criado Portal, y el coronel Kindelán Camp, entre otros.

A las 12 en punto, pilotando el Sukhoi 31 M 2.000 amarillo y azul, hizo su presentación Ramón Alonso, nuestro campeón mundial de vuelo acrobático. Si para la inmensa mayoría del publico, el título sonó a "fantasmada" del speaker, a través de su espectacular actuación, en la que incluyó, tanto las elegantes figuras de la acrobacia tradicional, como ese alucinante descontrol controlado, que es lo que ahora se lleva, refrendaron que, sin duda, es el mejor; y si desconocían que, en el último campeonato mundial, celebrado en Granada precisamente, en competencia con once equipos de otras tantas naciones, se había alzado con el triunfo, los medios de comunicación son responsables.

Cuando aún se agitaban pañuelos saludando al campeón, apareció un Canadair del Grupo 43. Pilotado por el capitán Gijón, con el teniente Amillo y el sargento Ángel, con la preci-

*La alcaldesa de Gijón Paz Fernández Felgueroso, junto al general del Aire Garcia de la Vega y teniente general Gómez Arruche.*

"Canario" Azaola

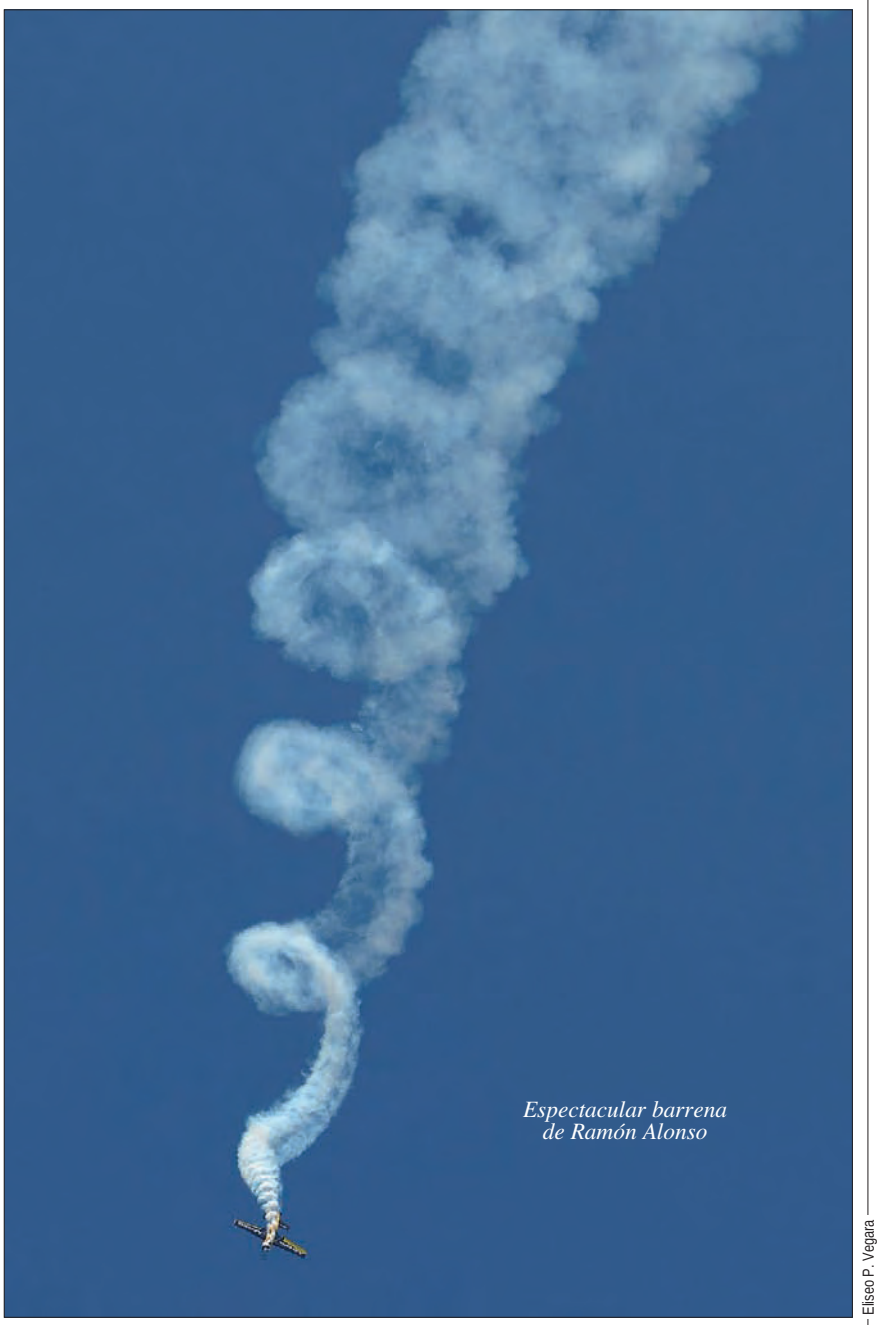
Eliseo P. Vegara

*El "Puma" del SAR, en el curso de su demostración de salvamento marítimo*

*La espectacularidad y precisión de la Patrulla Águila.*

*Los "Colibrí" de la Patrulla "Aspa" ofrecieron un programa vistoso y de calculado riesgo.*

Eliseo P. Vegara



*Espectacular barrena de Ramón Alonso*

Eliseo P. Vegara

sión con que acostumbran y sin la angustia de sobrevolar un bosque en llamas, el "Botijo" realizó con desenvoltura, varias cargas y descargas, apreciándose perfectamente la maniobra; tanto, que incluso los bañistas de la orilla se beneficiaron de la finísima y refrescante lluvia que les alcanzó.

Luego, actuó la Patrulla Aspa del Ala 78 o Escuela de Helicópteros, que integrada en esta ocasión por el capitán Suarez y teniente de la Vega; tenientes Pemau y Conde; capitanes Diego y Villalón; comandante Estevez y capitán Ramos, y capitán Morales y comandante González Lería, con sus vistosos "*Colibrí*" tan acertadamente decorados, asombró, e incluso conmovió a los espectadores con sus evoluciones, picados tirones y cruces acabados con la vistosa rotura titulada *España*.

Después, llegó el turno a los paracaidistas del equipo acrobático "Alas" que liderados por Álvaro Bul-

Eliseo P. Vegara

*En esta originalísima foto, vemos al "Botijo" lanzándose al agua sobre el Cerro de Santa Catalina, en el que, curiosamente, poryecta su sombra.*

"Canario" Azaola

*Satisfecha tras su exhibición, la alcaldesa de Gijón saluda a los miembros de la PAPEA.*

tó, realizaron un salto de precisión exhibiendo las banderas de cajAstur –patrocinadora junto al Ayuntamiento, del festival– y del tan querido Sporting.

A continuación, un "*Aviocar*" D.3 del 801 Escuadrón de Palma de Mallorca, pilotado por los tenientes Alberto Pardiro y María Asunción Deaane, con Rebeca Fortea en función de buscador; en combinación con un "*Puma*" HD.19: capitán Alejandro Martín Álvarez, teniente Héctor Gallego, mecánico grúa Francisco Fornos y Alfonso Martín Uceda y rescatador cabo 1º José Ramón Méndez, simuló con todo su realismo, una operación de salvamento marítimo como las tantísimas que con verdadero mérito ha llevado a cabo el SAR. Los procedimientos desconocidos para el público, las más de las veces realizados en situaciones críticas, en alta mar, cuando no bajo un fuerte temporal, nos fueron mostrados en la apacible ensenada de San Lorenzo.

Una conmovedora combinación de bramidos y silvidos, acompañaron la vistosa exhibición, del Eurofighter *Tifón* del Ala 11 de Morón, con el capitán José Ramón García Cancho a los mandos. Sus filigranas perfectamente ejecutadas, algunas de gran dureza para el piloto, fueron narradas por el comandante José Luis Sánchez Sastre, su anterior exhibidor. El entusiasmo general, ante aquel alarde de potencia y agilidad llevó al speaker –no se cual de ellos sería– a declarar: *"Volar un caza, es lo más apasionante que se puede hacer con los pantalones puestos"*.

Cuando aun resonaba el bramido del Tifón, hizo su presentación la *Patrulla Águila*, en esta ocasión formada por el comandante Miguel Díez Cantero (lider), teniente Luis Barberá, capitán Rubén Pérez González, comandantes Antonio Miralles, José María Alonso, Bayardo Abós e Ignacio Sánchez Heredero. El relato de su, como siempre, impecable actuación, lo hizo el capitán Julián Amigo; poniendo énfasis en el *loop* en caja del *rombo*, el *loop* en formación *mirlo* y el espectacular *corazón*, novedades de la presente temporada

Por último, actuó la tan conocida PAPEA; con 30 años a sus espaldas,

actuaciones en 26 países y un extraordinario palmares, mientras su jefe, el capitán José Vicente Royo (más de 3.000 lanzamientos) y el cabo 1º Juan José López ejercían en tierra las funciones de controlador – speaker y jefe de zona, los saltadores en esta ocasión fueron la sargento María Esther Suárez, los cabos 1º Francisco Cielo Pérez Cremades, Ángel López Ortuño, Luis M Gonzalo, Jesús Gómez Molina y José V. Martínez Cano; los cabos José M. Bustos, María Soledad Agea, Alicia Martínez Tomé y Candida Harding Ibañez así como los soldados Christian Moltó, Teresa Pardo, Rebeca Nobile, Raúl Hernández y Patrick Beyer Rodríguez.

Tan pronto los espectadores descubrieron en el cielo, a 2.500 metros de altura la estela de humo, su asombro fue en aumento; aquella estrella formada por ocho paracaidistas en caída libre; la palmera; el *trabajo relativo de campana*, maniobra única en la que cuatro forman una torre; el *espejo*..... y luego todos en la diana, al pie de la tribuna; el ultimo, portando una gran bandera nacional. Los aplausos se hicieron sentir y alcaldesa y autoridades les felicitaron personalmente.

El festival había terminado, y no queremos dejar de mencionar a aquel auténtico "pico de oro" que sabiendo del asunto y con mucha gracia, llevó la megafonía; nos referimos al speaker cordobés Antonio Jesús Hinojosa, un profesional que lo hizo francamente bien.

Se echó en falta, al esperado Mirage 2.000 de L'Arme de L'Air francesa, cuyo equipo de apoyo, a bordo de uno de los CASA CN-235 que tienen nuestros vecinos, había llegado la víspera al aeropuerto de Oviedo. El amable coronel Olivier Fabre, Agregado de Defensa en la Embajada de Madrid, nos explicó: Al piloto exhibidor para la temporada 2008, capitán Francois "Ralloch" Rallet, perteneciente al EC 2/5 *Ille de France* con base en Orange, le surgió a última hora un serio problema familiar; complicaciones en el nacimiento de su primer hijo, requirieron su presencia en el hospital. Por fortuna todo se resolvió favorablemente y en este sentido había recibido un mensaje del padre feliz.

Eliseo P. Vegara

*El "Eurofigther", alarde de potencia y maniobrabilidad.*

Trasladados al restaurante Bellavista, los patrocinadores del festival ofrecieron un cocktail a las autoridades e invitados, en el transcurso del cual, correspondiendo a las atenciones que, durante su mandato, había tenido el general del Aire García de la Vega con el pueblo asturiano, recibió el homenaje del Ayuntamiento de Gijón, así como el título de *Aerostero Mayor de Honor* que le fue entregado por el presidente del *Círculo Aeronáutico Jesús Fernández Duro de La Felguera*, José David Vigil-Escalera.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años

## Centenario

**Figueras 5 enero 1909**

En este municipio gerundense ha nacido Miguel Guerrero García.

*Nota de El Vigía:* Tras su formación en la Academia de Infantería, con el empleo de alférez fue destinado al Regimiento "Garellano" de Bilbao, pero enseguida, en 1930, promovido a teniente, pasó al servicio de Aviación, se hizo observador y practicó en las Fuerzas Aéreas de África y en León. En 1932 realizó el curso de piloto en Albacete, complementado con otro en la Escuela de Cuatro Vientos, que, aún abreviado, abordó todas las especialidades de mecánico. Destinado a Granada y luego a Cuatro Vientos, con los Breguet 19 tomó parte en las operaciones para la represión de la sublevación revolucionaria de Asturias, siendo recompensado con la Medalla Militar colectiva, otorgada a la 1ª Escuadra de Aviación.

De vuelta a Granada, vuela los Ni-52 de caza del 12 Grupo y en un paréntesis, se hace piloto de hidros en la Escuela de la Aeronáutica Naval de Barcelona. El levantamiento militar, le sorprende de vacaciones en Jaén; incorporado a su unidad, con los Nieuport inicia los servicios de guerra y consigue las primeras victorias.

Pasa luego al norte, actuando en los frentes del Centro y Aragón, y en octubre, junto a Muñoz y Murcia, se incorpora a los Romeo 37 de la escuadrilla de asalto Legionaria que manda el capitán Sforza; más tarde, tras un breve paso por los He-51 de caza, se une a Morato para formar parte del 2-G-3 (foto). Se decía que entraba en el Fiat con calzador, lo que no le impidió, servicio a servicio, ganarse la reputación de un combativo cazador, que alcanzó el mando de escuadrilla, cuyos aviones lucían en las carenas del tren, la silueta de un guerrero a caballo.

Cuando el 1 de abril de 1939 sonaban las campanas de la paz, en su haber contaba con 575 servicios de guerra, 9 victorias con Fiat y 4 con Nieuport, mereciendo el ascenso a comandante y la Medalla Militar individual.

Un cazador a sus órdenes, muy acertadamente lo describía: *Era una gran persona, un piloto de caza veterano, enormemente gordo, con ojos azules y chispeantes y el buen humor inalterable, que parece ser privilegio de los gordos. Resultaba un misterio el que consiguiera entrar y salir de la pequeña carlinga del "Fiat". El estaba orgullosísimo del hecho.* El comandante García Morato, por su parte, le dedicó un retrato en los siguientes términos: *Miguelón ingrávido en el aire, no hay quien te muerda la cola. Con un fuerte abrazo...*

En el despliegue posterior a la contienda, se le encomienda el mando del 27 Grupo de Caza y Persecución, que dotado de los Heinkel 112 y los llamados Superfiat (G-50) se estableció en el aeródromo de Tauima (Melilla); allí, casualmente, tuvo la oportunidad de volar aquel codiciado P-38 Lightning, cuyo piloto norteamericano había tomado por emergencia en la playa de La Restinga (entre el Mediterráneo y Mar Chica). De allí lo saco, para llevarlo a Tauima donde le hizo un par de vuelos más.

Al ascender a teniente coronel efectuó el curso de Vuelo Sin Visibilidad y luego volvió a la caza, al suceder a Salvador en la dirección de la escuela de Morón. Dicho destino le propició ser uno de aquellos elegidos pioneros, quienes en 1951 pudieron probar la propulsión a reacción, en el T-33 que acompañó a los *Skyblazers*.

Establecida la Escuela de Reactores en Talavera la Real, realizó el correspondiente curso, para pasar a mandar luego, la primera unidad española de cazas a reacción, el Ala de Caza nº 1.

Agregado aéreo en la Embajada de España en Washington, en 1958 le fue concedida la tan preciada Medalla Aérea.

Teniente general en 1970 fue nombrado jefe de la Primera Región Aérea y como tal, ejerció el mando de la Agrupación Aérea que participó en Madrid en los sucesivos Desfiles de la Victoria, haciéndolo siempre a bordo del reactor que abría la parada.

El teniente general Guerrero; de quien, cuantos le tratamos, guardamos un excelente e imborrable recuerdo, falleció en el Hospital del Aire, en Madrid, el 15 de julio 1992

### Hace 75 años

## Recompensa

**Madrid 20 febrero 1934**

El Diario Oficial del Ministerio de la Guerra publica la siguiente Orden circular:

*En atención a la hazaña llevada a cabo por el capitán de Ingenieros D. Mariano Barberán y Tros de Ilarduya y teniente de Caballería D. Joaquín Collar Serra, muertos gloriosamente en Méjico, una vez realizado el ráid Sevilla-Cuba-Méjico, S.E. el Presidente de la República de acuerdo con lo informado por el Consejo Director de las Asambleas de las Ordenes Militares de San Fernando y San Hermenegildo y por resolución fecha 14 del mes actual, ha tenido a bien conceder la Medalla Aérea a cada uno de los citados tripulantes, por considerar hecho tan significado comprendido en el artículo primero del reglamento de la referida condecoración, aprobado por decreto de 14 de abril de 1926, y como recompensa al vuelo realizado.*

### Hace 65 años

## Pro huérfanos

**Madrid 3 enero 1944**

Constituido, ya en 1939, el Patronato de Nuestra Señora de Loreto, asociación benefico-docente cuya finalidad es *recoger, educar e instruir dignamente a los huérfanos del Ejército del Aire*, con fecha de hoy, la Dirección General del Timbre y Monopolios del Ministerio de Hacienda, ha aprobado la edición del sello *Pro Huérfanos del Aire*. Con un valor de 0,50 pesetas y carácter voluntario, se utilizará en todos los documentos expedidos por el Archivo General y muy especialmente en los certificados y copias pedidas por particulares a los Interventores del Ejército del Aire,

## Hace 75 años
# Honores

**Tablada 24 febrero 1934**

Precedidos de una escuadrilla que les ha dado escolta de honor, procedentes de Córdoba y a bordo del autogiro, han llegado a esta base los esposos La Cierva. Ni que decir tiene, de los agasajos con que, tanto por admiración como simpatía, han sido objeto por nuestros aviadores. En la fotografía, de izq a dcha, de pie: tenientes Julio Salvador y Narciso Bermúdez de Castro, capitán José Díaz Rodríguez, x, x, general Miguel Núñez de Prado, subteniente Ángel Lobo, esposos La Cierva, x, comandantes Julián Rubio y Pío Fernández Mulero, teniente Jacinto Bada, capitán Francisco Bustamante y teniente José Fernández Alarcón. Sentados: capitanes Vicente Gil Mendizabal, Carlos Lloro y teniente Máximo Penche.

aceptándose el reintegro de uno o varios sellos, según la importancia del documento. Asimismo, voluntariamente también, se empleará en instancias, escritos y peticiones firmadas por particulares y dirigidas a cualquiera de las distintas dependencias del Aire.

Desde estas líneas, aplaudimos la implantación del referido sello, puesto que, más que por lo que económicamente pueda suponer, es una forma de implicarse en la hermosa labor que desarrolla el Patronato.

## Hace 65 años
# Ultimo caído

**Bobruisk (Polonia)**
**28 febrero 1944**

Programado un servicio de protección a Stukas (Ju-87), a las 11,55 de ayer salió una pareja formada por el teniente Segurola y el alférez Tassara. Terminado aquel, y ya de regreso, en la vertical de Paritschi la radio les notificó la presencia de aviones enemigos en vuelo rasante. Segurola, seguido de su punto, inició un picado desde 4.500 metros; pero, al parecer debido a una falsa maniobra, Tassara lo perdió de vista, sin conseguir encontrarlo, a pesar de haber dado unos virajes por el lugar donde creía haberlo perdido. De regreso al aeródromo, inmediatamente se inició la operación de búsqueda, sin resultado hasta hoy, cuando a la entrada de un bosque al Sur de Moisejewka, el capitán Arroniz ha encontrado los restos carbonizados del Me-109G y el desafortunado piloto en su interior.

*Nota de El Vigía:* Hijo del arquitecto municipal de Bilbao, Estanislao Segurola Guereca, tras combatir como infante en la 3ª Bandera de Falange Navarra y resultar herido en el frente de Vizcaya, en 1937 pasó a Aviación, realizando el curso de piloto. Voló en los Junkers y en los Savoia 79; pasó por la Academia de Aviación y ya, en diciembre de 1943, obtuvo el título de piloto de caza en la Escuela de Morón. Acababa de cumplir los 27 años, cuando en su cuarto servicio de guerra, la fatalidad le convirtió en el último caído de las cinco *Escuadrillas Azules* expedicionarias a Rusia.

## Hace 50 años
# Tragedia

**Cuatro Vientos 19 febrero 1959**

Para cumplir un "compromiso" con el hijo de un amigo, que quería ser aviador y no había volado nunca, el coronel Enrique de Cárdenas, partió esta tarde, a las 16,35 h. en la *Bücker* E.3B-306. Luego de un revoloteo feliz de 15 minutos, el joven bajó de la avioneta, ya que el piloto iba a hacer un poco de acrobacía. *Que ya la harás tú, cuando seas piloto y tengas suficiente experiencia.*–le dijo–.

Tras el despegue, ascendió a unos 500 metros y ejecutó varios *loopings* y *toneles*. El ultimo, lo inició a 60 metros de altura y en posición de invertido entró en pérdida, sin que pudiera recuperarla, e incidiendo en el suelo con un ángulo de unos 30º, chocó de buje arrastrándose la avioneta unos 15 metros. Desgraciadamente la colisión era mortal de necesidad. El estupor y una horrorosa impresión, cual pesada losa cayó sobre cuantos habían disfrutado contemplando las maniobras; entre ellos, su gran amigo el coronel Ramiro Pascual y no digamos, el joven a quien acababa de volar. Nadie se lo podía creer, pero desafortunadamente, no era un mal sueño.

*Nota de El Vigía:* Leonés de nacimiento, Enrique de Cárdenas Rodríguez procedía de la Academia de Artillería, Arma en la que tan sólo unos meses sirvió. Pronto, tirado por el gancho de la Aviación, en 1928 se hizo observador y dos años después, ya piloto, pudo agregar las hélices a su emblema. Destinado al Grupo 21 de León (foto), el 12 de junio de 1931 volando el Loring R-III nº 39, en compañía del capitán Rodríguez Arango, a 400 m de altura, el aparato se incendió, pero haciendo uso del paracaídas salvaron sus vidas.

Con los Breguet 19, participó muy activamente en las operaciones contra–revolucionarias de Asturias, donde se hizo acreedor de la primera Medalla Militar colectiva; la segun-

## Hace 65 años
# Relevo

**Bobruisk (Polonia) 23 febrero 1944**

El comandante Mariano Cuadra, inspector de la 4ª Escuadrilla Expedicionaria ha dictado la siguiente Orden:

*En el día de hoy, entrego el mando e inspección de la Escuadrilla, al comandante Don Javier Murcia Rubio, en cumplimiento de orden superior. Cesa en sus servicios generales y particulares el personal de la 4ª Escuadrilla, una vez hechas las entregas respectivas en la forma reglamentaria, dándose con ello terminada nuestra campaña en la lucha contra el comunismo. Con este motivo expreso a todo el personal de la 4ª Escuadrilla el orgullo que siento, y cuyo recuerdo guardaré siempre, de haber tenido el mando de soldados que han sabido siempre cumplir con el deber, sin tener en cuenta riesgos ni fatigas Para los que en la lucha cayeron, nuestro recuerdo imperecedero, porque ellos son el ejemplo de los que, en su deseo de servir a la Patria, quieren morir por ella. Y por ultimo, mis votos para la 5ª escuadrilla, a la que deseo los mayores éxitos, para bien de España y orgullo del Arma de Aviación.*

En la foto, el comandante Cuadra (dcha) en compañía del comandante Murcia, inspector jefe de la 5ª Escuadrilla.

## Hace 75 años
# Fiesta aérea

**Barajas 15 febrero 1934**

Ante más de 50.000 personas, se ha celebrado el magno festival organizado por el Aero Club de España, en honor de Juan de la Cierva. Asistieron el Presidente de la República y el jefe del Gobierno, numerosas autoridades y encabezadas por sus respectivos jefes, una amplia representación de la Aviación Militar y de la Aeronáutica Naval.

Comenzó con un concurso de precisión de aterrizaje, que fue ganado por José Mª Gómez del Barco. A continuación, se celebró la final del concurso de acrobacia individual para pilotos militares, al que ya nos referimos en esta sección (R deA y A marzo 2004) del que se proclamó vencedor el teniente Ferrándiz. Luego, se elevó La Cierva en su autogiro; su sorprendente maniobrabilidad entusiasmó al público que lo exteriorizó con clamorosas ovaciones.

Finalizada su exhibición, La Cierva paso a la tribuna donde fue felicitado por el Presidente de la República, quien le hizo entrega de la Medalla de Oro de la Federación Aeronáutica Internacional.

A continuación, despegó una escuadrilla de caza de la Escuadra de Getafe mandada por el capitán Avertano González, de la que formaban parte los tenientes Méndez, Martín Campo, Pascual y Reus; el subayudante Prieto, brigada Acedo y cabo Peña. Los nueve Nieuport en formación perfecta, cual si estuvieran unidos, hicieron todo tipo de maniobras y acrobacía, demostrando un entrenamiento perfecto y un espíritu admirable. El público, subyugado por la maestría de tan magnífica exhibición; sin duda, la mejor que en vuelo colectivo se ha hecho en España, prorrumpió en grandes aplausos.

Terminados los ejercicios, Mr Harmond, el fundador de la *Liga Internacional de Aviadores*, entregó al Presidente de la República los trofeos Harmond concedidos al inventor La Cierva y a los aviadores, Jiménez, Iglesias, Haya, Rodríguez, Llorente, Rein Loring y Armijo. Repartidas las recompensas, felicitó a todos por sus respectivos méritos y proezas.

El homenaje al ilustre inventor terminó a la noche, con un banquete organizado por la Federación Aeronáutica Española, al que asistió un elevadísimo numero de comensales entre los que figuraban varios ministros.

da, la ganaría durante la Guerra Civil, en la "cadena" de "Pavos" 6-G-15, de donde pasó a los talleres del Parque Regional de León, como probador de aparatos y en su cometido de recogerlos allá donde se hallasen, adquirió cierta fama, al despegar de los lugares más inverosímiles. En septiembre de 1938, se incorpora como jefe de escuadrilla en el Grupo 8-G-27 donde vuela los "Bacalaos" de bombardeo, asumiendo temporalmente el mando de la unidad, a la muerte del comandante Rambaud.

Recién acabada la guerra, ingresa en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos y poco después asciende a comandante.

El 5 de febrero de 1941, cuando en compañía del también comandante Isidoro López de Haro, a bordo de un *Junkers*, de la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del E.M,. procedente de Ifni se dirigía a Tetuán, a 90 millas al N de Casablanca y 60 de la costa , sorprendentemente, su desarmado avión fue atacado por una pareja de Curtiss Hawk franceses. De resultas de aquella indiscriminada y salvaje agresión, resultó muerto el cabo mecánico Pablo Acha Fenés y herido López de Haro.

Mediado 1941, efectúa en la Escuela Superior del Vuelo, el Curso

de Vuelo Sin Visibilidad y al siguiente año, se le conceden los títulos de Especialista en Aeromotores y Aeronaves e Ingeniero Aeronáutico En 1943 es nombrado Agregado Aéreo adjunto a la Embajada de España en Berlín, donde vivió los azarosos días de la 2ª Guerra Mundial, ocupando más tarde el mismo cargo, en la Legación de España en Berna; poco después, se le concede el empleo de teniente coronel.

En 1946, luego de haber mandado interinamente la Maestranza Aérea de León se hace cargo de la jefatura de la Zona Territorial de Industria nº 5, complementada después con la Comandancia Aérea de Bilbao. En este dilatado destino, su entusiasmo fue determinante para la fundación del Aero Club de Vizcaya, ejerciendo la dirección de su boyante Escuela de Pilotos.

Ascendido a coronel en 1957, dejando en Bilbao un excelente recuerdo y muchísimas amistades, marchó a Madrid a la Dirección General de Industria y Material en cuyo destino, como hemos visto, perdió la vida.

Por otro lado, aquel joven a quien dio el *"bautismo del aire"* y testigo del gravísimo accidente, no se arredró. Carlos García Bermúdez, que así se llama, formó parte de la 7ª Promoción de Pilotos de Complemento. Tras los cursos elemental y básico, en Granada y Matacán, hizo el de Vuelo Sin Visibilidad en Jerez. Destinado al Ala 7 de Cazabombardeo, de El Copero, disfrutó enormemente volando el Messer español, el "*Buchón*", con destacamentos esporádicos en Canarias, El Aaiún, Smara e Ifni. Pasó luego a los DC-3 del Ala 37 de Albacete, donde las estafetas le llevaron de nuevo a los puntos citados. Eran tiempos en que aprovechaba las vacaciones, para trabajar en fumigación.

En 1967 al iniciarse el rodaje de *La Batalla de Inglaterra*, "Perico" Santacruz que conocía a su gente, le invitó a participar en el rodaje, que se llevo a cabo en Tablada y el Reino Unido.

*Aquello*, –aún recuerda– *para un piloto cazador, fue la locura* (foto). Luego, contando con suficientes horas, en 1969 entró en Trans Europa, para volar DC-4, DC-7 y Caravelle; y con más experiencia, a Aviaco como comandante de este último.

En 1999 pasa a Iberia y en la flota de MD-87 y MD-88, dos años después le alcanzó la jubilación.

Hoy, en Swiiftair es jefe de las flotas de MD-83 y Embraer E-120; por ello, cuando el año pasado se presentó en sociedad *La Saeta*, el MD-82 contratado por el Real Madrid, conociendo su apasionado dinamismo, no nos extrañó reencontrarlo de nuevo.

## Hace 50 años
# Formación

**San Javier 16 enero 1959**

Con un vuelo de 35 minutos, S.A.R. el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón, alférez alumno, como se sabe, de la Academia General del Aire, ha iniciado su formación en la E.17 "Mentor". Como lo hiciera en la fase elemental, llevada a cabo en la Bücker, su instructor es el comandante Miguel Prieto Arozarena.

En la fotografía, S.A.R atiende las explicaciones del coronel Salvador, una de las ocasiones en que el director quiso probarlo.

*Nota de El Vigía:* Tanto Prieto, como Salvador, se quedarían con las ganas de ver volar solo, al egregio alumno; que, sin lugar a dudas, fue quien más lo lamento; pero, hubo ordenes tajantes de que no lo hiciera.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 75 años
## Mas aviones

**Madrid marzo 1934**

Demostrada la bondad del Breguet XIX, del que Construcciones Aeronáuticas. S.A., ha suministrado ya 183 aparatos a la Aeronáutica Militar; hoy acaba de contratar una cuarta serie, por 20 sexquiplanos más. Estos montarán un Hispano Suiza de dos bloques de seis cilindros y una potencia de 450 CV; asimismo, dispondrán de freno neumático en las ruedas y sustituirán el patín de cola de los anteriores, por una rueda orientable.

### Hace 85 años
## Felicitación

**Melilla 29 marzo 1924**

El jefe de las fuerzas aéreas de Marruecos ha publicado una orden laudatoria que dice:

*La labor realizada por las escuadrillas de Melilla en los pasados días demuestra una vez más el elevado espíritu ofensivo que las anima, sustituyendo con un creciente entusiasmo las deficiencias inevitables de un material gastado en un servicio continuo.*

*Pero siempre en estas acciones colectivas, que tanto bien merecen, hay una nota saliente, que es quizá la concreción de la virtud que a todos impulsa a elevar su propio esfuerzo.*

*El día 22 del actual, el piloto D. Juan Ansaldo y el teniente observador D. Ángel Orduna cerraron con su herida grave el primero y su asistencia activa durante el vuelo, el segundo, una serie de hechos que han merecido general elogio.*

*El piloto Ansaldo, al ser herido por el enemigo a gran distancia de nuestras líneas, regresando en el aparato y el observador Orduna, de minuciosidad extrema en sus observaciones y de serenidad imperturbable en todo momento, ofrecen un verdadero modelo de equipos de aeroplanos.*

*En atención a lo expresado y por considerarlo de justicia, los cito como muy distinguidos en esta orden y con tal carácter los propongo a la superioridad. Sirva ello de satisfacción a los interesados.*

### Hace 40 años
## Medalla Aérea

**Tablada 22 febrero 1969**

Impuesta, como es sabido, la Medalla Aérea, a S.A. el Infante D. Alfonso de Orleans, del acto nos llega esta simpática fotografía; en la que, el ilustre y veterano teniente general, bromea con el general Ramiro Pascual, en presencia de S.A.R el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón y del general Luis Pardo Prieto.

### Hace 40 años
## Donación

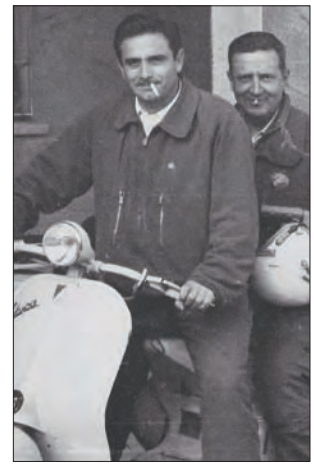
**Sevilla 18 marzo 1969**

Como en su día lo hiciera con sendos Junkers-52 y Messerschmitt 109, el Ejército del Aire ha cedido a las Fuerzas Aéreas de la Republica Federal alemana un bimotor de bombardeo Heinkel 111, al igual que los anteriores, construido en España bajo licencia. Destinado a su Museo de Aeronáutica, debidamente acondicionado, ha sido cargado en este puerto en el buque de abastecimientos de la Kriegsmarine "*Coburg*".

### Hace 50 años
## Scooter

**Talavera la Real marzo 1959**

Desarrollándose en la Escuela de Reactores el 12º Curso de Material T-33, la imagen nos muestra a los comandantes



Lucio Recio de la Serna y Guillermo Palanca, profesor y alumno respectivamente, *echando un pitillo*, mientras en la tan popular como utilitaria Vespa, parten para la línea de vuelo.

### Hace 75 años
## Volador

**Sevilla 17 marzo 1934**

Aun cuando en las invitaciones se especificaba *Homenaje íntimo*, el agasajo a Fernando Flores ha sido multitudinario; asistiendo la totalidad del elemento ae-

## Hace 65 años

# Últimos servicios

**Bobruisch 10 marzo 1944**

Aunque los rumores y alguna evidencia, presagian la inmediata retirada de la 5ª Escuadrilla Expedicionaria, nuestros pilotos, y el sufrido y eficaz personal de tierra que los apoya, continúan sus servicios. Hoy, como tan gráficamente describe el teniente Francisco Sacanelles, al teniente Antonio García Carretero, participó en uno de caza libre; resultado "en tablas".

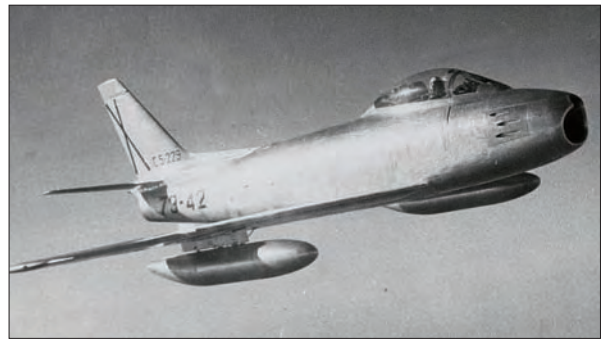
## Hace 40 años

# Escuela de caza

**Talavera la Real 31 marzo 1969**

Con la finalización del 32º curso, se ha cerrado el capitulo de instrucción de caza, con el F-86F "Sabre", en la Escuela de Reactores.

Durante diez años se han graduado 372 alumnos y totalizado 27.028 horas, perdiéndose dos aviones; uno, lamentablemente con fallecimiento del piloto.



## Hace 75 años

# Expedición Amazonas

**Londres 23 marzo 1934**

El teniente Juan Reus, uno de los aviadores que forman parte de la expedición española al Amazonas, ha salido hoy con dirección a París, a bordo de la avioneta De Havilland *Fox Moth* adquirida en Inglaterra para trabajos relacionados con el citado viaje de exploración. Desde la capital francesa, seguirá a Burdeos y Madrid, para continuar a Los Alcázares, donde el aparato será convertido en hidro, más adecuado para los reconocimientos en la región del Amazonas y sus afluentes.

El capitán Luis Azcárraga, que con idéntico motivo ha venido también a Londres, partirá en breve para Amsterdam y Hamburgo. Durante su estancia en Inglaterra ambos oficiales han tenido ocasión de recoger datos muy interesantes para la *Expedición Iglesias* y se muestran satisfechos de las atenciones recibidas.

## Hace 40 años

# Fue un gran deportista

**Madrid 10 marzo 1969**

Por O.M de la fecha, que publica del B.O.A. ha causado baja en el Ejército del Aire, el teniente del Arma de Aviación (S.V.) Arturo Pérez-Zamora y Lecuona.

*Nota de El Vigía:* Con el bagaje de un excelente palmares deportivo, este joven canario ingresó en la AGA en 1961 con la XVII Promoción. Desconociendo sus compañeros y profesores sus aptitudes para la natación, el día que, por primera vez, se lanzó a la piscina, asombrados todos, vieron que se desenvolvía tal como un pez. No en vano, hacía tres años que animado por los entrenadores del Club Náutico de Tenerife había tomado la natación en serio; y. siendo claras sus posibilidades, obtuvo una beca para la Residencia "*Moscardó*". Sus animadores no se vieron defraudados, al lograr varios récords nacionales en la categoría juvenil; y en 1960 –su mejor temporada– el campeonato de España en la madrileña Casa de Campo; título que, en 100 metros libres, revalidó los dos siguientes años.

En el aspecto militar y aeronáutico, promovido al empleo de teniente, Arturo pasó destinado al Ala nº 46. de Las Palmas–Gando (463 Escuadron) con destacamentos en El Aaiun. En 1966, tras la realización del Curso de Reactores en Talavera la Real, fue destinado a los "Sabres" del Ala nº 12 de Zaragoza (luego 102 Escuadrón) participando, en febrero de 1968, en las maniobras desarrolladas en Canarias y Sahara Español.

Sus excelentes condiciones para el deporte no las desaprovechó el Ejército del Aire, que lo incluyó en el IV Penthalon Aeronáutico Nacional celebrado en la B.A de Badajoz y en el que, con carácter internacional, en 1967 se celebró en Dinamarca.

Destinado como hemos visto en el 102 Escuadrón, el 26 de febrero de 1969, como "punto" 2 de una formación de cuatro Sabres, despegó en el C.5-61 de la B.A de Zaragoza para una rutinaria misión de tiro real aire-tierra. A poco, cuando aún se hallaban a unos 100 m sobre el terreno, advirtió a su jefe que observaba ruidos en el motor. Éste le ordenó que regresara a tomar tierra advirtiéndole que teniendo en cuenta la altura, la carga y el estar virando, tuviera cuidado con la velocidad, ordenándole a continuación –al observar incipientes llamas– que se eyectara No hubo tiempo, en ese momento, el avión colisionaba con el depósito elevado de agua del destacamento de Artillería Antiaérea, y se estrellaba violentamente contra el suelo.

Su temprana muerte –tenía tan solo 26 años– ha sido verdaderamente sentida, y hoy unánimemente se recordaba el pundonor y espíritu de lucha que ponía en cada actuación, su disciplina y su responsabilidad, virtudes que como militar fueron acrecentadas.

ronáutico–militar y civil–sevillano. La ocasión lo merecía, ya que el bueno de Fernando acaba de cumplir las mil y una horas en su elemento. Pocos días antes, al frente de cinco avionetas del Aero, había participado en el homenaje que se tributó a *Juanito* La Cierva en Barajas. A su pasión por el vuelo, exquisita sencillez y simpatía, se han referido los distintos parlamentos, rubricados con cálidos y sinceros aplausos; puesto que a Fernando se le admira y se le quiere.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 80 años
## Nuestros héroes

**Buenos Aires 13 abril 1929**

Tras su admirable vuelo al Plata, la estancia de los capitanes Jiménez e Iglesias en tierras americanas está produciendo continuos chascarrillos. Curioso es, que a su llegada a Buenos Aires, arrojaran desde su avión miles de octavillas, anunciando la Exposición Iberoamericana que se celebrará en Sevilla.

Recibidos en audiencia especial por el presidente de la República Argentina Hipólito Irigoyen, tras su felicitación les dijo: *Ante ese vuelo espléndido, pensé encontrar dos fornidos capitanes de mar, en cambio veo que tienen ustedes el aspecto juvenil de dos grumetes.*

En el almuerzo que les fue ofrecido en el aeródromo de El Palomar, el secretario del Jockey Club, accediendo a una insinuación del capitán Jiménez (en el grabado) , pidió al cotizado artista argentino Franco, que pintara en la cola del *Jesús del Gran Poder*, un gaucho a caballo, llevando en la grupa a una china argentina. A los postres, Jiménez tuvo la sorprendente visita de una centenaria, llamada María Carrasco, quien le hizo entrega de un ramo de flores. La venerable anciana, justificó el obsequio, declarando que, como cocinera, había servido en España, a la familia del heroico aviador, cuando este era un niño.

Como contrapunto, tenemos noticias del lamentable incidente protagonizado por el mecánico encargado del *Jesús del Gran Poder*, José Ganzo; quien, resistiéndose a obedecer la orden del capitán Iglesias, de hacer por ferrocarril –a fin de aliviar de peso el aparato– el viaje de Buenos Aires-Santiago, hubo de ser arrestado.

Noticias de última hora, nos dicen que atendiendo la petición de clemencia, por parte de los socios del Centro Montañés, ha sido indultado.

### Hace 80 años
## Dirigible

**Guadalajara 11 abril 1929**

Como ya es sabido, el dirigible de la Aeronáutica Militar M-DME, que pronto se llamará *"Reina María Cristina"*, viene realizando estos días interesantes pruebas, cuyo resultado ha puesto de relieve, el éxito alcanzado con su construcción.

Ayer a las 9,15 partió de este Polígono, y tras diversas evoluciones, se desplazó hasta Torrejón de Ardoz, alcanzando una velocidad superior a los 65 Km/h, y permaneciendo en el aire una hora y media. Un detalle simpático fue, el que a su paso por Alcalá de Henares, los aviadores militares del aeródromo le dieron escolta durante un largo trecho.

Es de suponer, que pronto el público de Madrid tendrá ocasión de admirarlo.

### Hace 80 años
## Éxito

**Cuatro Vientos 3 abril 1929**

Sin el menor incidente o avería, han regresado a este aeródromo el teniente coronel jefe de Escuadra Luis Gonzalo Vitoria (foto) y el comandante jefe de Grupo Luis Romero Basart, quienes tripulando el Breguet XIX nº 4, en vuelo de inspección de aeródromos, llegaron hasta Río de Oro (Sahara Occidental). Cubriendo etapas, alguna de más de 1.000 Km, en 31 horas han recorrido una distancia de 5.600 Km.

Se da la circunstancia, que el aparato utilizado, es el mismo que con su caída en el desierto de Arabia frustró el viaje a Filipinas (Escuadrilla Elcano) del capitán Martínez Esteve y el soldado mecánico Calvo Alonso.

### Hace 70 años
## Muerte del mejor

**Griñon 4 abril 1939**

Del trágico accidente que ha causado la muerte al comandante Joaquín García Morato, *El mejor entre los mejores*, en estimación del Caudillo, traemos esta dramática fotografía en la que puede apreciarse el estado en que quedó su fiel Fiat CR-32 (3-51).

### Hace 50 años
## Gratificación de especialidad

**Madrid 25 abril 1959**

La creación del Mando de la Defensa Aérea y de unidades dotadas de aparatos a reacción, ha producido un cambio profundo en las condiciones de todo orden exigidas al personal que ha de tripularlos. Por un lado sus pilotos han de adquirir una especialización, puesto que normalmente desempeñan a bordo cometidos que en otros tipos de aviones son realizados por cuatro o más personas; por otra parte, su permanencia en estas unidades les

## Hace 50 años
# Campechanía

**San Javier abril 1959**

A poco ya de finalizar sus estudios en la Academia General del Aire, SAR el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón, lo vemos en esta espontánea fotografía, junto a un puñado de compañeros de la XI Promoción. De izquierda a derecha: los alféreces alumnos Antonio Oliver, Asterio Mira, SAR, ordenanza, Carlos Gómez Jordana, Eduardo González Gallarza y Leopoldo Molina Igartua.

impone una dedicación mas intensa a este tipo de vuelos, con riesgo acrecentado y mayor desgaste físico, debido a la velocidad y alturas alcanzadas por este material.

Para compensar este mayor esfuerzo, se estima necesario conceder una gratificación de especialidad, en la cuantía del 30 por 100 del sueldo, que sirva de premio y estímulo a los tripulantes de los aparatos a reacción.

## Hace 50 años
# Conmemoración

**Madrid 21 abril 1959**

Al conmemorarse el XX aniversario de la muerte del laureado comandante García Morato, una representación de quienes a su mando formaron en la 7ª Escuadra de Caza, ha cumplimetado a S.E. el jefe del Estado. En la fotografía (de

dcha. a izqda.) Jesús Saiz, los coroneles Julio Salvador, Ángel Salas y Javier Murcia; teniente coronel Javier Allende, Joaquín Velasco y el joven capitán Alfredo Chamorro quien, como miembro del Ala de Caza nº 1 continuadora de la tradición de aquella unidad, ha formado parte también de la comisión.

## Hace 25 años
# Tragedia

**Santa Cruz de Tenerife 8 abril 1984**

Cuando esta mañana, en el curso del festival aéreo que, como clausura de la *Semana Aeronáutica*, se celebraba en el aeropuerto de Los Rodeos, a poco de despegar Gil de Montes, con el Zlin Z-50, se ha producido una tragedia. En un espacio muy corto y vertical a unos 50 metros realizó una imperial; pero en el momento en que giraba 180 grados sobre sí mismo, ha entrado en pérdida. Su desesperado intento de hacerse con el avión, metiendo motor a fondo, ha sido inútil; puesto que, dada su proximidad al suelo, no ha podido remontar, estrellándose en la plataforma de estacionamiento y falleciendo instantáneamente. Para colmo de desdichas, el avión desbocado y en llamas ha arremetido contra el público, causando víctimas entre aquellos que, hasta unos segundos antes, le habían admirado entusiasmados.

Agustín Gil de Montes Romero-Ávila (41) pertenecía a la XVII Promoción AGA. Finísimo piloto, había formado parte del Equipo Nacional de Vuelo Acrobático y durante los años que ejerció en Matacán como instructor de vuelo, consiguió hacer resurgir con éxito, la patrulla acrobática de T-6. Con el empleo de capitán, dejó el Ejército del Aire para incorporarse a la compañía Iberia.

## Hace 85 años
# Banquete

**Melilla 4 abril 1924**

El combate a que dio lugar el último convoy efectuado a Issi Lassen, puso de manifiesto, una vez mas, el coraje de nuestros aviadores. En esta ocasión, fue el teniente piloto Ricardo Burguete quien; en dificilísimas condiciones, hizo gala de su bravura. Hoy, el grupo de *Regulares de Alhucemas* agradecido, le ha agasajado con un lunch. Presidido por el general Fernández Pérez, han asistido junto a los coroneles Valdés, Morales y Salcedo, el comandante de Marina, jefes y oficiales de los buques de guerra fondeados en el puerto; los tenientes coroneles Temprano, Bayo y Llanos, así como numerosos jefes y oficiales de los Cuerpos de la guarnición expedicionarios.

Ofreció el homenaje el teniente coronel Temprano, que manda el grupo de Regulares de Alhucemas; quien, luego de excusar la presencia de los generales Marzo y Alda, que se adherían al acto, relató la forma en que se efectuó la acción, enalteciendo la memoria del teniente Sáenz de Tejada. Dio cuenta también, de la intervención valerosa y abnegada del homenajeado; quien, en los momentos mas difíciles del combate, descendió con su aparato hasta cerca de las trincheras enemigas, ametrallando a los rebeldes y al agotársele las municiones, los batió con las alas del aeroplano.

Terminó con vivas a España, que fueron calurosamente contestados. Luego, abrazó y besó al teniente Burguete, enviándose un telegrama, dándole cuenta del acto, a su padre, el ilustre general. Dícese, que el heroico aviador será propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
### Nacimiento
**Toledo 22.mayo 1909**

En la Imperial ciudad, ha dado a luz un niño, primero de sus hijos, doña María Gracia Olivera Suárez, esposa de don Juan Reus y Gil de Albornoz. Según hemos podido saber, al recién nacido le será impuesto el nombre de Juan.

*Nota de El Vigía:* Atraído por la carrera de las Armas, *Juanito* Reus –como siempre cariñosamente se le conoció– en 1925 ingresó en la Academia de Infantería toledana, y ya alférez, tras un breve destino en el Regimiento La Victoria nº 76 (Salamanca), pasó, en 1929, al Servicio de Aviación Militar, realizando en la Escuela de Los Alcázares, el curso de observador. Luego de completar su formación en Cuatro Vientos, marchó a Marruecos para integrarse en el Grupo nº 3 de Tetuán; donde, además de los rutinarios vuelos a los distintos aeródromos del territorio, de singular puede calificarse aquella escolta que con siete aeroplanos, recibió y despidió al *Jesús del Gran Poder* con motivo de su visita a Melilla, donde sus tripulantes fueron objeto de un cálido homenaje. También, en comisión de servicio voló a Casablanca, Agadir, Cabo Juby y Villa Cisneros donde realizó misiones de reconocimiento.

En 1930, ascendido a teniente, fue destinado a la Escuadra de Madrid (Getafe), donde sufrió un accidente; ocurrió, al despegar fuera de aeródromo, cuando al desprendérsele una rueda capotó. Sus heridas le costarían dos meses largos en el Hospital de Carabanchel. Tan pronto fue dado de alta, se incorporó a la Escuela de Albacete obteniendo el título de piloto con fecha 16-1-32. Ya durante el curso elemental, como en los posteriores de perfeccionamiento y transformación, en Alcalá, Cuatro Vientos, y Los Alcázares, *Juanito* Reus se reveló como un gran aviador y virtuoso acróbata, "un manitas", en el léxico aeronáutico.

De regreso a la Escuadra nº 1, e integrado en el Grupo de Caza 11, tendría la oportunidad de demostrarlo en las prácticas de combate, persecución y acrobacía, que se alternaban con vuelos navegación, empleando aeródromos eventuales que hoy nos resultan curiosos como: Daimiel, Argamasilla de Alba, Mora, Maqueda, Illescas, Aranda de Duero o Ávila. También hubo de participar en otros más tristes, acompañando en patrulla, al entierro de algún compañero, como aquel, especialmente penoso para él, despidiendo a su admirado teniente Gaspar Tellechea –uno de nuestros mejores acróbatas– quien, entrenándose para la Fiesta, se había estrellado aparatosamente con un Nieuport 52, la víspera en Barajas.

A final de año, participa en Los Alcázares en un curso para piloto de hidros, obteniendo el correspondiente título; por otro lado, el Ministerio de Comunicaciones le acepta para profesor de vuelo en la escuela del Aero Club de España.

En junio de 1933, representando a Getafe, toma parte en el 2º Concurso de Patrullas organizado por *Revista de Aeronáutica*, y participa también individualmente, codeándose con los mejores acróbatas, en distintos festivales, y de forma colectiva, con aquella patrulla de nueve Nieuport del 11 Grupo que, calificada por la prensa, de *impresionantemente sublime*, se exhibió en Barajas en el magno homenaje a Juan de La Cierva.

Seleccionado para formar parte de la *Expedición del capitán Iglesias al Amazonas*, en marzo de 1934 recoge en Inglaterra la avioneta De Havilland *Fox Moth*, transformable en hidro, con la que, como ensayo previo, en noviembre, a bordo del vapor *Plus Ultra*. con el capitán Luis Azcárraga al frente, 16 técnicos y 70 cajas de material arribó a Santa Isabel de Fernando Poo.

Del éxito de esta, incomprensiblemente ignorada expedición, desarrollada a lo largo de seis meses; con independencia del aspecto médico y científico, tan sólo diremos que se hicieron 4.000 fotos aéreas verticales y 300 oblicuas y se cubrió en triángulos una superficie de mil kilómetros cuadrados.

De regreso a su destino en Getafe lleva a cabo vuelos hasta Ifni y Cabo Juby.

En diciembre de 1935, el teniente Reus, propuso al mando la realización de un ráid Sevilla-Guinea a bordo de una avioneta GP-1, construida por AISA expresamente para tal fin. Constituida una comisión técnica, estudió su viabilidad, ordenando al tiempo que se acondicionara el aeródromo de Santa Isabel y Bata como alternativo; su partida, tendría lugar la primera decena de febrero. pero, después de tanta reunión, informes y papeleo, el viaje no se llegó a hacer.

Al parecer, la Oficina de Mando consideraba que: *"Si la avioneta, según presupuesto presentado por AISA no es una de tantas de la serie que acaba de contratar este Arma, el ráid no representa un control de esa serie, sino más bien, un ensayo, que en condiciones extremas hace la casa constructora, la que en tal caso, debiera sufragar los gastos de un record, en el que es la primera interesada"*.

Poco después, estallaba la terrible Guerra Civil; como es natural, aquella tan soñada expedición al Amazonas

### Hace 70 años
### Despedida
**Leon 22 mayo 1939**

Los diferentes actos celebrados en esta ciudad, como despedida a la Legión Cóndor, que parte ya para Alemania, han culminado hoy, con una espectacular parada en el aeródromo *Virgen del Camino*. Presidida por el Caudillo, que vistiendo uniforme del Arma Aérea, en compañía de los generales Von Richthofen y Kindelán, revistó a las fuerzas alemanas que, formadas ante sus aviones, le rindieron honores. A continuación, pasaron a la tribuna; donde, tras la imposición de condecoraciones, pronunciaron sendos discursos. Es de resaltar que el afecto fraternal, que el jefe de la unidad alemana, expresó hacia sus camaradas españoles, no se ha reducido a unas afectuosas palabras, sino que en el mismo acto, hizo entrega al general Kindelán de la suma de un millón de pesetas, cantidad recaudada entre los legionarios germanos, para que fuera repartida entre las familias de los aviadores españoles caídos en la contienda.

caería en el olvido, arrollada por los acontecimientos; centenares de aviadores, muchos en heroicos combates, perderían la vida en la contienda. Otros, deplorablemente, caerían víctimas del odio. El teniente Reus, resueltamente decidido a no colaborar con el Frente Popular, fue detenido, apareciendo asesinado en Carabanchel Bajo, el 18 de agosto de 1936 en compañía de seis religiosos carmelitas y el general López Ochoa.

## Hace 70 años
## Nostalgia

**Griñón 20 mayo 1939**

Como ya saben nuestros lectores, en emotivo acto presidido por el general Kindelán, ha tenido lugar la entrega del banderín de combate a la 7ª Escuadra de Caza. Donado por su madrina, la Marquesa de Valparaíso y del Mérito, ella misma lo puso en manos del comandante Muñoz Jiménez (foto). Como es lógico, el pensamiento de todos los asistentes, estaba en el comandante García Morato, trágicamente muerto semanas atrás, aquí mismo, cuyo lugar exacto ha quedado señalado por un monolito, que se ha inaugurado hoy.

## Hace 50 años
## Visita

**Manises 16 mayo 1959**

Con el fin de conocer "in situ"–como una fase más de su instrucción– el Ala de Caza nº 1, a bordo de un Beech E.17 *Mentor* que procedía de San Javier, en cuya Academia General del Aire cursa estudios, ha llegado a esta base SAR el Príncipe don Juan Carlos de Borbón, acompañado del director del citado centro, coronel Julio Salvador. Recibido por una comisión al mando del coronel Javier Murcia (foto), tras un recorrido por las instalaciones, SAR ha visto cumplido su deseo de realizar un vuelo en reactor, llevándolo a cabo en un T-33 pilotado por el capitán José Parés de la Rosa.

## Hace 80 años
## Insuperable

**Nájera (Logroño) 6 mayo 1929**

Cuando, el sargento Julio Ercilla, acompañado por el soldado mecánico Andrés Lajusticia, procedente de Recajo, efectuaba un vuelo de entrenamiento, el *Havilland* DH-9, que pilotaba, sufrió una avería de motor. Forzado a buscar el lugar mas adecuado para aterrizar, en tan apremiante situación, tras engancharse con el tendido telefónico, el aeroplano cayo de pico sobre una casa de la calle San Jaime; concretamente, el corral de Primitivo Tobías. Por fortuna, pese a lo aparatoso del accidente, los aviadores tan solo sufrieron heridas de pronóstico reservado. Ni que decir tiene, que todo el vecindario se volcó en su auxilio, atendiéndolos con solicitud.

## Hace 35 años
## Volando de nuevo

**Zaragoza mayo 1974**

De baja desde hace año y medio, en el inventario del Ejercito del Aire, el F-86 "Sabre", como puede verse, ha vuelto de nuevo a volar. Esta vez, por medio de un potente "Skycrane " del US Army. Un puñado de ellos, está siendo trasladado al polígono de tiro de Las Bardenas, donde harán de blanco para las actuales generaciones de cazadores.

## Hace 85 años
## Elogio

**Tetuán 7 mayo 1924**

Sensibilizado el pueblo, a través de la prensa, del continuo derroche de valentía de los aviadores –sus compañeros que combaten en tierra, admirados cuentan y no paran– hoy, el notable periodista y cronista oficial de Melilla, Rafael Fernández de Castro escribía:

*Se precisa el máximo espíritu de abnegación y un optimismo indescriptible, para jugarse la vida trescientos sesenta y cinco días del año, ya que, aparte del peligro del vuelo por las múltiples complicaciones del motor, reglaje, etc., ¡Fallan hasta las máquinas de coser!, llevan el peligro manifiesto de volar a zonas alejadas, buscando el enemigo, que muy frecuentemente hace impactos a veces en el avión, o, más peor, en los tripulantes. Son ellos los que todas las mañanas salen del Café Inglés tan alegres, tan entusiastas, siempre tan venturosos, repletos de ilusiones y de alegría, sin miedo a verse con la pálida, que puede tronchar sus nobles ambiciones con un balazo del enemigo. Pero no les importa. ¿Para qué? Sólo piensan en ser útiles a su Patria. Y lo son, ¡que duda cabe!*

## Prácticas

**Melilla 20 mayo 1924**

Para efectuar prácticas como observador en la escuadrilla que manda el comandante Gallarza, ha llegado a ésta, el comandante D. José Varela, el prestigioso militar, dos veces laureado

## Declaraciones

**Melilla 26 mayo 1924**

Interrogado el general Soriano sobre la actuación de la Aviación en el campo enemigo, se ha mostrado plenamente satisfecho.

Elogiando a los aviadores que no reparan en molestias ni sacrificios, confirmó la eficacia de sus bombardeos, especialmente sobre los aduares de Alhucemas.

Añadió que en breve llegarán más aparatos para intensificar el castigo.

Confirmó que varios buques de guerra recorren constantemente la costa para auxiliar a los aviadores en caso necesario.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Bilbao 2 junio 1909**

Hijo del gentilhombre del Rey, don Enrique González-Careaga y Bishop, y de doña Josefina Urigüen, ha nacido un niño que recibirá el nombre de José Miguel.

*Nota de El Vigía:* "Morrosco" Careaga; como siempre, dada su complexión fuerte, se le conoció, siguiendo la tradición familiar se inició en la vela –su padre, amigo personal de D. Alfonso XIII, era el comodoro de los barcos de la Real Familia– de tal manera que, patroneando su *"Aña Casilda"* –primer *snipe* construido en España– enseguida evidenció, entre cuantos formaban parte de flota adherida al Real Sporting Club de Bilbao, tanto sus cualidades como su originalidad. Pero, su espíritu inquieto le llevó a otros deportes, como la pala, el motorismo, e incluso el boxeo. Hasta que, cautivado por el vuelo, se hizo piloto en la madrileña Aero-Escuela Estremera.

Al estallar la Guerra Civil, con el dolor de haber perdido a su hermano Alfonso, asesinado en el barco prisión "Altuna Mendi", se ofreció a la Aviación Militar y tras el correspondiente curso de transformación, en abril pasaba destinado a la caza, a la 1ª Escuadrilla de Heinkel 51, donde "a las bravas", se convirtió en un valeroso piloto de combate, al que, enseguida García Morato reclamó para el segundo Grupo de Fiat (2-G-3). Recién incorporado, en una jornada apoteósica para "los moratos" consigue en el cielo de Belchite su primera victoria. Sin embargo, el 2 de enero de 1938, cuando su escuadrilla patrullaba a baja altura en derredor del Alto de Celadas (Teruel) resultó alcanzado por el fuego de un fusilero ametrallador; ante lo inevitable, se lanzó en paracaídas, cayendo en zona enemiga. Apresado inmediatamente, lo condujeron al puesto de mando de la zona., donde sorpresivamente se encontró con Torál, su entrenador en el gimnasio de Bilbao, donde practicaba el boxeo. Este, aún militando en el bando opuesto, se preocupó de que, evitando situaciones peligrosas e incluso trágicas, lo trasladaran a la prisión de Montjuich, Codiciado rehén, su posible canje produjo abundante correspondencia entre el Ministerio de Asuntos Exteriores francés, el Aero–Club de Francia, el Comité Internacional de la Cruz Roja, el Estado Mayor del Aire (Salamanca), y también entrañables misivas que el mismo Careaga, consiguió hacer llagar a su madre.

Tras la caída de Barcelona, el 10 febrero de 1939, "Morrosco" formando parte de un pelotón de prisioneros, era trasladado a Francia y puesto en libertad en Port–Ventrés. Semanas después, la guerra había terminado, incorporándose en julio al 1er Grupo de Caza (R.A. Centro) y luego a un Curso de Tripulantes, transcurrido el cual, llevado a Cuba por asuntos familiares, se licencia a petición propia.

De regreso a España, tras realizar la transformación en la Academia de Aviación de León, queda integrado en la Escala Activa y es nombrado profesor de vuelo en la Escuela de Transformación de Jerez

Indudablemente, sus excelentes cualidades para el pilotaje, le llevaron en 1950 al Grupo Experimentación en Vuelo (Torrejón); donde, con el paréntesis del Curso de Vuelo Sin Visibilidad, durante siete años, como teniente y luego capitán, probó entre otros, todos los tipos de aviones producidos por nuestra industria, totalizando más de 4.000 horas de vuelo.

Ascendido a comandante, en 1957 pasó al E.M del Aire, formando parte de la Comisión española del *Pacto Ibérico*, o barrera defensiva de la seguridad peninsular.

En 1959 se casó con Carmen de la Mora Garay, y tres años después, al causar baja en el Servicio de Vuelo, acogiéndose al retiro voluntario, pasó a formar parte de la Escala de Complemento, en situación de Disponible.

Entonces, "Morrosco" volvió a la mar, navegando ahora en el "*Mouton*", un balandro de la clase Crucero, diseñado por su amigo Juan Manuel Alonso Allende, en su día aviador militar también

Al anochecer del 28 de julio 1969, quien estas líneas escribe, pasó un rato en el Club Marítimo del Abra de Las Arenas, con "Morrosco" y Carmen su mujer; un par de horas después, cuando en aquella tan animada terraza, al son de la orquesta, nuestro personaje bailaba con Maruchi Armada de Chávarri, cayó fulminado. Nadie lo podía cre-

### Hace 75 años
### Boda

**Madrid 14.junio 1934**

En la iglesia de Santa Bárbara, ha tenido lugar el enlace matrimonial del capitán de Aviación Cipriano Rodríguez Díaz, con la señorita Carmen Ibrán Navarro. En la fotografía, junto a sus padrinos, D. Matías Ibrán Consul, padre de la novia, y doña Luisa Rodríguez Díaz hermana del novio. Al hacernos eco de las incontables felicitaciones que ha recibido el ya tan célebre "*Cucufate*", queremos añadir la nuestra más cordial.

*Nota de El Vigía:* Luisa, era la madre de Carlos Texidor Rodríguez, quien con el tiempo sería un destacado aviador.

## Hace 50 años
## Pelicula

**Madrid 26 julio 1959**

En el cine Progreso, se ha estrenado el film *La Estrella de África*, basado en las hazañas del mítico "As" de la Luftwaffe, Hans Joachim Marseille. Es de señalar que, rodada en El Copero y Canarias, los vuelos fueron realizados por los *Messer* españoles (HA-1.112K), decorados ad hoc, y pilotos del Ejército del Aire.

er, pero de forma tan envidiable y original, como en tantas facetas de su vida fue, había muerto.

## Hace 70 años
## Recompensas

**Sevilla 11 junio 1939**

Bajo la presidencia de los generales Monti y Kindelán, en el hotel *Andalucía Palace* se han reunido en acto de confraternización, los mandos y una amplia representación de la Brigadas del Aire italianas y españolas. En el, se ha procedido a la imposición de condecoraciones; en primer lugar, la Medalla de Oro al Valor Militar, concedida a título póstumo al capitán Haya, en la persona de su hijo Carlitos de Haya Gálvez de seis años, quien vestía el uniforme de "balilla" acompañado de su madre. A continuación, hasta cuarenta jefes y oficiales han sido condecorados.

Terminado el acto, se ha ofrecido un vino de honor y más tarde un almuerzo de cuatrocientos cubiertos.

## Hace 55 años
## Enseñanza

**Talavera la Real 10 junio 1954**

Como ya es sabido, bajo la dirección del capitán USAF Miguel Encinias, (foto), en la Escuela de Reac-

tores se está llevando a cabo el primer curso inicial de transición a reactor T-33, en el que participan veintinueve jefes y oficiales del Ejército del Aire.

## Hace 50 años
## Héroe

**San Javier 8 junio 1959**

Aprovechando la parada militar del sábado, el director de la AGA, coronel Julio Salvador, ha impuesto la Cruz del Mérito Aeronáutico de primera clase, con distintivo blanco, al pescador de Lo Pagán, Diego Sánchez Rosique. Luego de abrazarlo, le ha invitado a presidir junto a él, el desfile del Escuadrón de Alumnos. Alto, corpulento y muy fuerte, *el Perdío*, no ha podido evitar que, cuando al son de la banda, desde la tribuna presenciara el paso

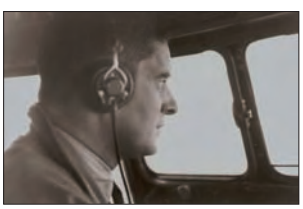
marcial de las escuadrillas, con el Príncipe D. Juan Carlos encabezando la suya, sus ojos claros se humedecieran. Sin embargo, las acciones heróicas, que habían merecido la recompensa, las veía como normales; *las volvería a hacer.*

Fue el 3 de octubre del año pasado, cuando faenando en el Mar Menor, vio dos *Bücker*, que chocaban en el aire, y una, la pilotada por el alférez Alejandro Soriano, se precipitaba al mar. Abandonando las redes, en compañía de sus hijos, tras mucho esfuerzo, –no había tiempo que perder– logró "in extremis" salvar al piloto. No era la primera vez, puesto que el 7 de mayo de 1948, debido a una colisión similar, de *Bücker*" también, uno de los aparatos cayó al Mediterráneo. *Aquello fue peor* –recordaba– ya que encontrándose *el Perdío* en el Mar Menor, con la ayuda de sus hijos, hubo de arrastrar la embarcación sobre los arenales, y luego remar duro para sacar del agua al piloto, el CC Álvaro Martínez Munáiz quien se encontraba al borde de la extenuación.

## Hace 45 años
## Medalla Aérea

**Madrid 13 junio 1964**

El BOA de hoy publica un Decreto por el que, a título póstumo, se le concede la Medalla Aérea al comandante Eduardo Romero Baltasar (45) Su profesionalidad, llevada al extremo de ofrendar su vida, le ha hecho merecedor de la más alta distinción aeronáutica concedida en tiempo de paz.



Como se recordará, perdió la vida en las proximidades del aeropuerto de Tenerife-Los Rodeos al estrellarse a las 2 de la madrugada del pasado 17 de marzo, el DC-3 (T.3-1) que procedente de Port Etienne pilotaba. Con el murieron, el capitán Manuel López Pascual y los sargentos radio y mecánico Juan de Pablos y Saturnino Lecuona, resultando herido grave el soldado Ricardo Sahoagar. Milagrosamente salieron ilesos, o con pequeñas contusiones, los quince pasajeros entre los que se encontraba el ministro de Trabajo Jesús Romeo Gorría.

## Hace 35 años
## Segunda eyección

**Talavera la Real 3 junio 1974**

Cuando esta mañana, en el curso de una misión del Plan de enseñanza, el comandante Julio Canales (foto) volaba junto a su alumno, el teniente José Antonio Simal, por causas que aún se desconocen, al perder el control del F-5B que pilotaban, se han visto obligados a hacer uso del asiento lanzable, resultando ilesos ambos.

Canales ya tenía experiencia de ello, puesto que el 19 de diciembre de 1972 en una misión, de combate en esta ocasión, llevada a cabo al norte de la localidad de Mérida, el F-5 pilotado por él, junto al capitán José Mª Pérez Tudó, al entrar en barrena plana, se hizo

ingobernable. Sin posibilidad de hacerse con el avión ambos se eyectaron, quedando el primero colgado de una encina.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 55 años

## Vuelta aérea

**Granada 22 junio 1954**

Felizmente, ha concluido el periplo llevado a cabo por dos HM-1B del 12 Grupo de FFAA, pilotadas por los tenientes Félix Fernández Rodríguez y José Luis Olaya Pina, acompañados por los cabos 2ª mecánicos, Luis Muñoz Carrasco y Antonio Cobo García .Iniciado el pasado día 15, de Armilla volaron hasta Santander, con escalas en San Javier, Manises, El Prat, Zaragoza y Logroño. En realidad, desde Agoncillo tenían previsto volar a Bilbao, pero la mala climatología que encontraron a la altura de Vitoria, les aconsejó dirigirse a Parayas, donde tomaron tierra casi de noche. Si el mal tiempo, les impidió los vuelos del siguiente día; para colmo; por telegrama urgente, se les ordenaba se dirigieran a León, con el fin de efectuar ana revisión de los herrajes de sujeción de los planos al fuselaje. Con ello, el itinerario que incluía Oviedo y Santiago de Compostela, quedaba eliminado. Dado que el día 17, festividad Corpus Christi, no se trabajaba en Maestranza, los aviadores decidieron quedarse en Santander y accediendo al deseo del director del aeropuerto, volaron 35 minutos sobre la procesión que, partiendo de la catedral, recorrió diversas calles de la capital.

El día 18 volaban a León; donde volcado el personal, en un solo día montó y desmontó los aparatos, para continuar el día siguiente a Salamanca, Cáceres, y ya anocheciendo, aterrizar en Granada. Por fin, hoy han acometido la última fase, volando a Tablada, Tetuán, y Melilla; Tetuán de nuevo, y terminar en su base de Armilla.

Fruto de citado periplo, ha sido un informe del teniente Olaya, con curiosas indicaciones acerca de los aeródromos visitados; en él, elogia la cordial acogida de que fueron objeto, y recalca *el excelente comportamiento, con un elevado espíritu de vuelo y de trabajo, de los mecánicos que les acompañaron, merecedores de una felicitación.*

### Hace 70 años

## Recuperación

**Talavera 7 julio 1939**

Sorprendidos y alucinados, los labradores y vecinos del término conocido como Huerta de Enches, presenciaron esta mañana como en "sus" tierras descendía un avión. Según se nos ha informado, se trata de un aparato de caza de origen ruso, de los denominados "Chato" o "Curtiss", pilotado por el alférez navarro Agustín Goizueta Guallart. Al parecer, habiendo recogido en Oran, uno de los aviones en los que se exiliaron algunos aviadores de la República, ya sobre la Península, una avería le obligó a buscar el terreno más apropiado para aterrizar y en ello estaba, cuando se le agotó la gasolina. Por fortuna, ni él ni su aparato, han sufrido daño.

### Hace 90 años

## Bautismo del aire

**Madrid 12 julio 1919**

El presidente del Congreso marques de Figueroa es más resuelto y valeroso de lo que su aspecto modesto y suave hace suponer, y bueno será, que no lo olviden ciertos diputados que le suponen demasiado tolerante e indeciso. Desde luego supera en intrepidez al conde de Romanones, porque si este voló en aeroplano, el marques ha volado también, después de aceptar el sacrificio de presidir la Cámara actual, que ya es función para que se le abone el "valor acreditado".

En efecto, el marqués de Figueroa acompañado de su distinguida esposa, fue ayer al aeródromo de Cuatro Vientos, donde le recibieron el capitán Romeo y los oficiales de talleres, capitanes Souza y Manzaneque, y como examinara un aparato allí construido, declaró su deseo de volar él. El capitán Sousa se apresuró a complacerle, y el presidente del Congreso se proporcionó el atrevido placer de contemplar el mundo político desde medio kilómetro de altura, lo que le ratificó la certeza de que las cosas de por acá pierden proporciones con la distancia, incluso los leones del Congreso: los de fuera y los de dentro.

Al descender, el marqués se mostró muy satisfecho de la excursión, y escuchó con interés las manifestaciones de los aviadores, quienes le informaron de los propósitos del general Rodríguez Mourelo para dotar al servicio de aparatos de mayor potencia, única cualidad que le falta al material y que sólo en los motores *post-guerra* se ha podido encontrar.

Finalmente el marques de Figueroa expresó su propósito de reincidir en un vuelo de mas extensión. (De ABC).

Hoy, gracias a la gentileza de Juanito Reus, sobrino nieto de aquel que, con el mismo nombre y apellido, destacó en Aviación, queremos mostrar el monumento que aún a pesar de su deterioro recuerda a las víctimas.

### Hace 80 años

## Recuerdo

**Facinas (Cádiz) 11 julio 1929**

*Nota de El Vigía:* Como ya tienen noticia nuestros lectores, en su 70 aniversario (R de A y A. 7-8-1999) nos referimos a aquel trágico suceso en el que, el capitán Ricardo Guerrero, volando desde Larache a Tablada, un Breguet XIX, al sobrevolar los montes de Tarifa, un tremendo "bache" sacó del avión a sus dos pasajeros, que sin paracaídas, se estrellaron contra el suelo. Se trataba del capitán aviador Alfredo Castro Miranda quien iba a contraer matrimonio a los pocos días, y el teniente de Caballería Antonio Esquivias, quien había de actuar de testigo en la ceremonia.

### Hace 70 años

*Flight 5 julio 1934.*

## Estupor

**Barajas 11 julio 1939**

Reunidos aquí los Savoia 79, hasta su despliegue definitivo, tan pronto como su gente ha sentido en la lejanía el peculiar y hermoso zumbido de los "Rayos", "El Sori"–como todos conocemos al capitán Isidoro López de Haro– nos lo ha confirmado, diciéndonos:

– Ahí vienen; mi hermano que manda ahora el Grupo (7-G-14), me ha avisado que desde Alcalá se trasladan a Cuatro Vientos.

Ya estaba la formación cerca, cuando el "Rayo" que iba al frente, se ha destacado, lanzándose "a tumba abierta", a darnos una escalofriante pasada. Tras agacharnos instintivamente y volvernos para seguir su trayectoria, hemos visto con horror, como a una cincuentena de metros, aquel bólido aéreo, se estrellaba contra el suelo. Fortuitamente, uno de los vientos que atirantan la antena de la radio, le había segado parcialmente el plano izquierdo. .

Como puede suponerse, la conmoción ha sido terrible, y cuando ajenos a su posible explosión nos hemos acercado al 14-47, no hemos podido mas que constatar el fallecimiento de la tripulación compuesta por el comandante Antonio López de Haro (37), teniente Luis de Saro Díaz-Ordóñez (19) y el cabo radio José López Vispo.

Antonio López de Haro y Pérez-Mussol, marqués de Chinchilla, había nacido en Amurrio (Vitoria) en 1901, ingresado a los 17 en la Academia de Infantería, con el valor reconocido en la Campaña del Rif, donde había recibido su bautismo de sangre por bala enemiga, en 1925-26 se hizo aviador, realizando el curso de piloto en la Escuela Civil de Albacete y la Transformación en Cuatro Vientos. Destinado al Grupo de León con base en Getafe con él se incorporó en Larache a la 2ª

### Hace 70 años

## Desgracia

**Madrid 26 julio 1939**

Cuando el capitán José Barranco y el teniente "Pepe" Llaca, regresaban por carretera de Oviedo, donde habían asistido a la boda de su compañero y amigo, el comandante Ángel Salas, ya en las cercanías de la capital, al advertir signos de cansancio en su conductor, decidió el primero tomar el volante. La fatalidad sin embargo ha querido que, en las inmediaciones de El Plantío, y en un cambio de rasante, para evitar una ambulancia, que fuera de servicio circulaba por el centro de la calzada, se estrellara contra un árbol. Heridos ambos aviadores, en un automóvil particular, fueron trasladados a la Casa de Socorro más cercana, donde Barranco fallecía cuatro horas después. Para sus compañeros, ha sido difícil aceptar que "El Tempranillo", el último jefe del 3-G-3, quien se había batido el cobre en los cielos de la guerra, encontrara una forma tan absurda de morir.

En la fotografía, cuando la guerra había terminado ya, vemos a Barranco en la cabina de un "Rata" capturado, explicando a sus jóvenes compañeros las características del que fuera temible caza enemigo.

### Hace 70 años

## Mala suerte

**Estepona 15 julio 1939**

Aprovechando un par de días de permiso, esta mañana partió de Tetuán con destino a Málaga, una pareja de Heinkel 112, pilotados por los tenientes Jorge Luis Muntadas y Salvador Serra. El vuelo se prometía feliz, ilusionado el primero ante la perspectiva de ver a *Marilu*, su guapisíma novia, hermana de Carlos Bayo. Todo discurría con normalidad, hasta que ya sobre el Estrecho, "*Muntaditas*" detectó fallos en el motor de su avión; la intranquilidad que en un principio le produjo, se vio acrecentada al parársele poco después. Así y todo, como experimentado aviador no se agobió; consciente, de que dada la altura que llevaba, planeando conseguiría alcanzar alguna de las hermosas playas de la costa peninsular, sin embargo, solamente pudo alcanzar la de Manilva, contigua a esta población. En su aterrizaje, quizás para restar velocidad sacó el tren, pero al hundirse las ruedas en la arena, el avión capotó adentrándose ligeramente en el mar. Boca abajo y sin posibilidad de abrir la cabina, cuando pudo prestársele auxilio había fallecido ahogado en un escaso metro de agua.

Muntaditas tenía 21 años, en la pasada guerra había totalizado 351 servicios, participado en 20 combates y obtenido 5 victorias seguras y 3 probables.

Escuadrilla Breguet, en la que durante dos muy intensivos años, no paró. Cuando no bombardeo y/o ametrallamiento, protección al avance de columnas, abastecimiento, reconocimiento fotográfico, transporte de correo, o… lanzamiento de proclamas. Distinguido en varias ocasiones, *por su buen acierto en el desempeño de la misión que se le había confiado en las operaciones y en atención a los servicios prestados en nuestra Zona de Protectorado de Marruecos*, se le concedió la Cruz de la Orden Militar de María Cristina.

En 1927 de regreso a la Península, pasó destinado al Grupo 31 de la Escuadra de Madrid (Getafe); concediéndosele la categoría de *Oficial Aviador*. En viaje de prácticas con su unidad, sufrió un accidente en el campo leridano de Tárrega, que le costó un mes de atenciones en el hospital de Carabanchel. Ascendido al empleo de capitán, realizó el curso de Observador en Los Alcázares y Cuatro Vientos.

Destinado más tarde a la Escuadra nº 2 de Sevillla, tras especializarse en la Fábrica Nacional Productos Químicos La Marañosa, quedo integrado en Cuatro Vientos en el Servicio de Guerra Química.

En 1932, para obtener el titulo de Piloto de Transportes Aéreos, llevó a cabo prácticas en la LAPE y el año siguiente, al mando de una escuadrilla provista de aparatos emisores de nieblas, participó en las maniobras aéreas que tuvieron lugar en la zona Norte del Protectorado de Marruecos.

Su reconocido bagaje profesional, le llevó en 1934 a formar parte de una reducida comisión que, durante un mes, visitó las mas importantes instalaciones aeronáuticas de Francia, Italia y Alemania; volviendo al año siguiente a este ultimo país, para asistir en Berlín a unos ejercicios de defensa aérea.

Luego de un Curso de Armamento en Los Alcazares, ya en su destino de Cuatro Vientos, le sorprende el alzamiento militar; preso en un principio y escondido después, al finalizar 1938 logró evadirse a la llamada Zona Nacional. Dispuesto a recuperar el tiempo perdido, tras su paso para reentrenamiento por la Escuela de Jerez, comienza a prestar servicios agregado a la 6ª Escuadra (2ª Brigada del Aire).

En febrero de 1939 asciende a comandante y pasa a los "Rayos" del 7-G-14 con los que forma en la parada de Barajas y sobrevuela Madrid en el Desfile de la Victoria; unos meses después, sufría el accidente que le ha costado la vida.

### Hace 55 años

## Viaje accidentado

**Matacán 27 julio 1954**

Tras las pruebas iniciales, que resultaron aptas, a primera hora de la tarde despegó del aeropuerto santanderino de Parayas con destino Matacán, una pareja de T-6 pilotada por el capitán Domingo Tizón Riveira y el teniente USAF Julius Szenegeto. Ambos tal y como se les había indicado, seguirían la estela de un C-47 con el mayor Plumer a los mandos. En principio el vuelo se desarrolló con normalidad, hasta que suponiendo los primeros que el bimotor había perdido la ruta, y el nivel de combustible bajaba alarmantemente, decidieron romper formación y buscarse la vida por su cuenta. Total que, ya sin gasolina, el *yankee* tomó tierra con normalidad en la carretera comarcal Zamora–Ledesma, en el termino de Tardobispo, a unos 7 kilómetros de la capital. Tizón por su parte, con el tren metido, como aconseja el manual, lo haría en un barbecho del pueblo de Entrala, dañando la hélice y la zona ventral del avión. Respecto al "Dakota", sin poder confirmarlo, creemos que aterrizó en Madrid.

### Hace 50 años

## Tormenta

**Getafe 5 agosto 1959**

La horrorosa tormenta que ha descargado hoy sobre Madrid, se ha cebado en esta base, donde el pedrisco ha dañado a numerosos aviones. El más afectado, sin duda, ha sido el "DC-3" T.3-6, cuya reparación, aparentemente no es rentable, y sin duda será dado de baja.

### Hace 50 años

## Piloto

**San Javier 15 julio 1959**

Coincidiendo con la entrega de despachos a la XI promoción de la Academia General del Aire, el Jefe de la Región Aérea de Levante, teniente general Gallego, ha impuesto a S.A.R. el Príncipe Don Juan Carlos de Borbón, el emblema de Piloto Militar.

### Hace 50 años

## Ascenso

**Madrid 22 agosto 1959**

Cuando el 24 de noviembre de 1958, el capitán Ignacio Horcada Villar (34) del Ala Mixta nº 36 de Gando, despegaba de El Aaiún para participar en un vuelo de reconocimiento y enlace radio, con una columna que marchaba a lo largo de la pista El Aaiún-Echera-Itguin (Sahara). Pilotando el T-6 (E.16-2) sufrió un accidente mortal. En aplicación del Decreto-Ley de 16 de julio de 1959, por haber fallecido en Acción de Guerra, fue ascendido a Comandante con efectos de 24 noviembre 1959, lo que se corrobora en la Orden de 20 de agosto que aparece en el B.O.A de hoy.

### Hace 35 años

## Reportaje

**Bromley Kent. U.K. julio 1974**

Bajo el título: *Spanish air power recovers from long siesta*, la prestigiosa revista británica AIR International, dedica un amplio y muy bien documentado trabajo, acerca de nuestro actual Ejército del Aire, que pronto –dice– cumplirá su 35 aniversario.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

AVIACION MILITAR

**Grupos de Escuadrillas de Melilla**

Martes 9 de Septiembre de 1924

ORDEN DE LAS FUERZAS AEREAS DE MARRUECOS
DEL 5 SEPTIEMBRE 1924, EN TETUAN

Realizando ayer tarde el Teniente de Infantería D. Angel Orduna López, la abnegada misión de arrojar hielo en puestos cercados por el enemigo, fué herido de tal gravedad que algunas horas después había fallecido.

La Patria, el Servicio, sus jefes y sus compañeros saben cuantas y cuán bellas eran las virtudes que reunía este Oficial, cuya breve pero brillante vida militar ha terminado con su propio sacrificio dejándonos un ejemplo que perdurará en el corazón de todos con santa admiración.

El Teniente Coronel, Bayo.

### Hace 85 años

En la fotografía, el heroico aviador; quien, como observador, acompañaba al célebre capitán "Pepe" Carrillo, en un *Havilland* (DH-4).

### Hace 85 años

## Estreno

**Logroño 4 septiembre 1924**

La aparición en vuelo bajo a mediodía, de dos aviones militares sobre la capital, ha despertado una extraordinaria atención por parte del vecindario, que se ha echado a la calle para presenciar sus majestuosas y hasta atrevidas evoluciones.

Poco después, "pisando" por primera vez el campo de aviación de Recajo, aterrizaban felizmente. dichos aeroplanos, que pertenecientes a la 3ª Escuadrilla de Getafe, eran tripulados por el capitán don Eduardo González-Gallarza y su cuñado el capitán don Manuel Loma, marqués de Oria, ambos antiguos convecinos nuestros; y el otro, por el distinguido capitán de Aviación, don Apolinar Sáenz de Buruaga y dos mecánicos.

Así que los aviones se advirtieron sobre la ciudad, el alcalde señor Hernández pidió un automóvil y acompañado del teniente alcalde señor Ballesteros y del jefe de la Guardia municipal señor Mouro, se dirigió a Recajo para recibir a los aviadores, quienes tras los efusivos saludos, mostraron a las autoridades sus aparatos que, luciendo visibles matriculas, números 152 y 157, son del tipo *Havilland* DH-9 de reconocimiento, dotados de un motor Hispano Suiza de 300 cv

El alcalde, recordó a los informadores la acción heroica que, resultado herido, protagonizó recientemente el capitán Gallarza en Koba Darsa, por cuya bravura, había sido propuesto para la Laureada. También se refirió al campo de Recajo; que, tras tan laboriosa gestión, se cedió al Estado para la creación de una base aérea, donde ya puede verse un pabellón de "montaje", de anchurosa y atrevida nave, de más de 40 m de ancha por 60 de larga .

Agasajados los aviadores, mañana saldrán para Alfaro y de allí volarán a Madrid vía Burgos.

### Hace 85 años

## Osados

**Albacete 7 septiembre 1924**

Dando una vuelta por la Feria, estos tres audaces alumnos, de la recientemente inaugurada Escuela de Aviación de La Torrecica, rechazando los fornidos púgiles o matadores de toros que, para caracterizarse, les ofrecía el fotógrafo, no han dudado en ir a lo suyo y "pegar" un vuelo, en este fantástico aparato. Se trata de los tenientes de Infantería Carlos Nuñez Maza (izq) y "Pepe Alorda (dcha) y el de Artillería Luis Rambaud (centro).

*Nota de El Vigía:* Tres amigos, a quienes doce años después, la Guerra Civil dramáticamente habría de enfrentar.

### Hace 70 años

## Virtuoso

**Valenzuela 26 septiembre 1939**

Las múltiples carestías que nos ha traído la guerra, han popularizado la bicicleta para el desplazamiento por los aeródromos; alguno, como puede verse en la foto al teniente Antonio Erce Díez, con verdadera destreza, pareja con su absoluto dominio del avión.

*Nota de El Vigía:* Navarro de Estella (23.11.1914) empeñado en ser piloto, en 1935 procedente de paisano ingresó como soldado de Aviación y luego de un curso de armero en Cuatro Vientos y Los Alcázares, pasó destinado al aeródromo de León.

El alzamiento militar le sorprendió de permiso en su pueblo; incorporado de inmediato al aeródromo de Grajera marchó después al campo de La Ventosilla para servir en el Grupo de Breguet XIX del comandante Iglesias; en el que continuó, al sustituir sus caducos aviones, por los "*Pavos*" alemanes (6-G-15) donde, a las ordenes de jefes tan bregados como Eyaralar, Rodríguez Díaz –el célebre "*Cucufate*"– y Bermúdez de Castro "*El chilín*", como todos los "*cadeneros*", el cabo Erce echó el resto.

Promovido a sargento provisional en enero de 1938, fue seleccionado para un curso de pilotos, que complementado con el de transformación y caza, mereció la ansiada hélice en el emblema y el ascenso a alférez provisional. Destinado inicialmente a la *cadena de Romeo* (4-G-12) que mandaba Rafael Martínez de Pisón, en los

## Hace 75 años
# Suerte

**Mérida 14 septiembre 1934**

Cuando esta mañana el capitán Carlos Martínez Vara de Rey, pilotando el Loring R-III (22-37) de la Escuadrilla de reconocimiento de Tablada, efectuaba un rutinario vuelo de entrenamiento, por causas que aún se desconocen, su aparato cayó a tierra. sobre la línea férrea a Madrid. Aunque el aparato resultó destrozado, afortunadamente, el piloto ha salido del trance con lesiones menos graves. El suceso ha podido tener caracteres de catástrofe, puesto que la caída casi coincidió con el paso de un tren de mercancías procedente de Don Álvaro. Las angustiosas señales de un guardabarreras, detuvieron al convoy pocos metros antes de llegar a los restos del avión.

"*Pedros*" (Heinkel He-111) del 10-G-25, (comandante Ureta) habría de encontrar nuestro protagonista, su verdadera montura, en la que, durante siete intensos meses de servicios de guerra, no obstante sus excelentes características, no estuvieron exentos del acoso de la antiaérea y caza enemigas.

Ya en la paz, continuó volando los "*Pedros*" de Logroño-Agoncillo; don-

de, el 10 de junio, cuando procedía a "*soltar*" en el Caudrón *Goéland* de la Escuadra de Caza, a su paisano, el teniente Fernando Arrechea –quien, sin práctica alguna en polimotores, se disponía a trasladarlo a Griñón– en un despegue fallido, el bimotor cayó al cauce del río Ebro. A consecuencia del accidente, desgraciadamente resultó muerto, el brigada mecánico Francisco Cánovas y heridos ambos pilotos. No deja de ser providencial, que durante su internamiento en el hospital, Erce conociera a Rosa Mª Lizarraga, hermana de "Pachin", luego tan conocido en Aviación, y prima de Arrechea, a quien visitaba con frecuencia. Pues bien, tras el consiguiente "*flechazo*" se casó con ella.

Permanecía en Agoncillo, en la ahora denominada 15 Escuadra, cuando fue promovido a teniente provisional. Hizo el curso de Vuelo Sin Visibilidad en Matacán, el de Tripulante de Avión de Guerra, en la Escuela de Observadores y tras pasar por la Academia de Aviación de León, se le concedió el despacho de teniente profesional de la Escala del Aire. Destinado al 113 Grupo (Regimiento Mixto nº 3) de Palma de Mallorca, en los "*Pedros*" otra vez, llevó a cabo numerosos vuelos de reconocimiento marítimo, alguno de 5 horas de duración.

En 1943 marchó como profesor de vuelo a la Escuela de Alcantarilla y dos años después, ya capitán, regresó a Logroño al ahora denominado 15 Regimiento

Supernumerario en 1948, obtuvo el titulo de Piloto de Transporte Público e ingresó en la recién nacida compañía Aviación y Comercio, S.A. donde pilotó los Bristol 170 transportando pasajeros y carga y luego, los cuatrimotores Bloch 161 Languedoc; regresando temporalmente al Ejercito del Aire para asistir al curso de aptitud de comandante, cumpliendo las condiciones de mando en el Escuadrón de E.M. y las de teniente coronel en la Base Aérea de Alcalá de Henares, pasando a la situación de retirado en 1972.

En Aviaco, que así se conocía ya, la citada compañía, siendo director de Tráfico, con DH *Heron* inauguró la línea Sevilla–Lisboa (En la foto, junto al Agregado Aéreo en la capital lusa, coronel Santiago Avial, el popular "Rosco") y vuela el Convair *Metropolitan*, siendo uno de los más curiosos aquel en que, montado en su interior un laboratorio fotográfico, trajo desde Bruselas el reportaje de la boda de Fabiola de Mora y Aragón con el Rey Balduino de Bélgica; igualmente, pilota los DC-4, DC-6 y "*Caravelle*".

Incorporado más tarde a Iberia, voló por toda Europa hasta que, en 1974, con un vuelo Madrid-Paris a los mandos de un Boeing B-727, se despidió como comandante en activo, habiendo totalizado 22.246 horas de vuelo.

Veinte años después, el 15 de noviembre, aquel gran caballero y competente piloto que, empezando desde abajo, día a día fue ganándose un prestigio en la aviación militar y comercial, emprendía en Madrid su ultimo vuelo.

## Hace 60 años
# Vuelo real

**Barajas 9 septiembre 1949**

Flameando en su cabina las banderas de Jordania y España, procedente del aeródromo militar de Guitiriz (Lugo), aterrizó a mediodía de hoy, el Douglas T.3 (91-30) que, pilotado por el ministro del Aire, general González Gallarza, transporta al Rey Abdullah I y el Príncipe Naif en compañía del ministro de Asuntos Exteriores y del jefe de la Quinta Región Aérea. Posteriormente, a bordo del *Junkers* (T.2-147) con el capitán Villar a los mandos, llegaría el séquito del Monarca.

Como ya es sabido, tras su arribada por vía marítima el pasado día 5 a La Coruña, se encuentra de visita oficial en nuestro país, hasta el día 18 que, partiendo de Málaga a bordo del cañonero "Pizarro", retornará a Beirut.

## Hace 60 años
# Entrega y jura

**Burgos 18 septiembre 1949**

En medio de un gran entusiasmo, en el Paseo de la Isla, repleto de público, ha tenido lugar el brillante acto de entrega a la Milicia Aérea Universitaria, de la Bandera que le ofrece nuestra ciudad. Con sentidas palabras, doña María Victoria Gavilán de Rodríguez de Valcárcel, esposa del Gobernador Civil, en función de madrina, la .ha puesto en manos del laureado coronel Carlos Martínez Vara de Rey, quien con un encendido discurso ha agradecido tal distinción. A continuación, han jurado Bandera los 318 caballeros aspirantes que integran la primera promoción.

## Hace 25 años
# De interés

**Madrid septiembre 1974**

Editada por San Martín, la popular librería de la Puerta del Sol, especializada desde hace un tiempo, para satisfacción de los aficionados, en temas aeronáuticos, acaba de aparecer *España 1936-39. La Aviación Legionaria*. Obra de Angelo Emiliani, Giuseppe Ghergo y Achille Vigna, tras una laboriosa tarea de investigación, a través de 213 fotografías, muchas de ellas inéditas, nos muestran la participación italiana en la Guerra Civil española.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Experiencias

**Cuatro Vientos 20 octubre 1919**

Presenciadas y dirigidas por el coronel Soriano, jefe accidental de la Aeronáutica Militar y los comandantes Bayo y Aymat; se han llevado a cabo, diversas pruebas de telefonía sin hilos. Estas se hicieron desde un aparato Barrón W pilotado por el notable aviador, teniente Bustamante. Tras el despegue, luego de efectuar unas vueltas sobre el aeródromo y verificar el buen estado de la instalación, el biplano tomó la dirección de Guadalajara; manteniendo, tanto durante el viaje de ida, como de vuelta, una constante comunicación entre el aeroplano y la estación terrestre.

### Hace 80 años
## Aparatosa llegada

**Barcelona 16 octubre 1929**

Procedentes de Madrid, han llegado al campo de aviación de El Prat, dos escuadrillas de aviones militares. La primera, al mando del comandante Ortiz, la constituyen seis Martinsyde de caza, pertenecientes al Grupo de Instrucción; la segunda, compuesta por otros tantos Breguet del Grupo nº 32, hizo el viaje vía Oropesa (Castellón)

Al aterrizar, se produjeron dos accidentes que, afortunadamente, no han causado desgracias personales. El primero, lo protagonizó un avión que, al despistarse, fue a chocar contra unos pinos, quedando destrozado su motor. El siguiente, corrió a cargo del ya citado comandante; quien, habiendo perdido una rueda al despegar, advertido de tan grave anomalía, consiguió con gran pericia tomar tierra felizmente, siendo muy felicitado por todos sus compañeros.

### Hace 70 años
## Querencia al agua

**Santander 24 octubre 1939**

A las 10 de la mañana apareció, en vuelo de instrucción, sobre nuestra ciudad una formación

de cinco "Pavos" (Heinkel He-45) que pertenecientes del 41 Grupo de Asalto, procedían del vitoriano aeródromo General Mola. Evolucionaban los aviones sobre la bahía a unos 300 metros de altura, cuando al virar, sobre Puerto Chico, el matriculado 15-40, pilotado por el alférez Ricardo Ferrer Fernández de Caleya, a quien acompañaba el cabo ametrallador Braulio Hidalgo, sufrió un fallo de motor, con el consiguiente bajón de revoluciones. Muy diestro el piloto, a fin de evitar su caída sobre la ciudad, se salió de su puesto y perdiendo altura, inevitablemente se "metió" en el agua, enfrente de Pedreña. Afortunadamente, la escasa profundidad, propició que apoyado el morro en el fondo y sobresaliendo la cola y parte del fuselaje, sus tripulantes, no sin dificultades, pudieran abandonar sus respectivas carlingas. Distintas embarcaciones se habían dirigido ya hasta el lugar, colaborando en su salvamento. Trasladados los aviadores al hospital, por fortuna, no se les apreció lesión alguna.

*Nota de El Vigía:* Años después, concretamente a mediodía del 3 de julio de 1957, el ya comandante Ferrer, volvió o protagonizar otro amerizaje, presenciado con sorpresa y estupor por los miles de bañistas que disfrutaban de la calurosa mañana, en la playa de Tetuán .

Pilotando el "Junkers" (T.2-208/90-20) del Grupo de Estado Mayor, y en compañía de del capitán Ignacio Ortiz de Urbina, como 2º; del brigada radio Blas Menoyo Bonilla y el cabo mecánico José Terán, había partido de Getafe con destino Tetuán. Fuertes vientos de cara, de hasta 60 nudos, forzaron al trimotor a llevar los motores a un régimen antieconómico; tan es así, que ya en fase de descenso, a la altura de Casa Esquirech, próximos a Cabo Negro, consciente el piloto de que no alcanzaban el aeródromo de Sania Ramel, amerizó a dos kilómetros de Río Martín. El contacto con el agua fue violento y el avión en poco más de cinco minutos se hundió a una profundidad de 30 brazas, permitiendo a sus tripulantes abandonarlo; no así al brigada radio Blas Menoyo Bonilla quien, suponiéndose perdió el conocimiento con el golpe, se fue al fondo, sin que sus compañeros pudieran hacer algo por él.

La primera alarma la dio un avión de la compañía Aviaco, que notificó a la torre la presencia de un avión en el agua y a sus tripulantes luchando a merced del oleaje. Espectáculo que desde la playa con emoción se vivió, y sin perdida de tiempo de la misma partieron las traiñas "Mari Flores", "José Fuentes" y "Juan y Cayetano" cuyos tripulantes, rescataron a los náufragos. Cuando poco después, desembarcaban a los aviadores en la playa, el personal, que había seguido con la natural ansiedad todo el proceso, protagonizó escenas de emoción; especialmente, al agradecer a los pescadores su decisiva ayuda.

### Hace 85 años
## Bizarros

**Larache 9 octubre 1924**

Como ya tienen noticia nuestros lectores (RdeAyA 10-2.004) cuando el capitán Antonio Camacho y el teniente Cipriano Rodríguez Díaz, piloto y observador respectivamente, abastecían desde un "Havilland", la sitiada posición de Ain Rapta, varios impactos de fusil, además de herir al piloto, causaron graves averías en el motor. De común acuerdo ambos tripulantes, no regresaron al "nido" hasta haber arrojado el último bulto. Cumplida la misión y ante la imposibilidad de hacerlo, dada la continua pérdida de altura; "in extremis", se refugiaron en el también sitiado puesto de Teffer, empotrando su aparato en la alambrada. Allí, curado el piloto, junto a la guarnición participaron en su defensa casi durante un mes, hasta que fueron evacuados.

En la fotografía, (dcha) el teniente Rodríguez, –el tan popular "Cucufate"– junto a su capitán Camacho, a quien aquella hazaña le valió la Medalla Militar.

## Hace 70 años
# Flechas

**Madrid 30 octubre 1939**

Noventa Flechas del Aire malagueños llegados a la capital para la Concentración Nacional, han visitado al ministro del Aire general Yagüe, quien les ha dedicado una foto en los siguientes términos:

Flechas del Aire ¡Aguiluchos del Imperio! Emprended con decisión la ruta heroica que os trazó Morato y estad siempre dispuestos a morir como el, por España. ¡Viva Franco! ¡Arriba España! Juan Yagüe.

Asimismo, el ministro ha hecho un donativo de 1.000 pesetas a los "Aguiluchos del Imperio" que esta tarde emprenderán el regreso a Málaga.

## Hace 70 años
# Homenaje

**Bilbao 25 octubre 1939**

Con la presencia de todas las autoridades provinciales y locales, presidido por el ministro de Obras Públicas D. Alfonso Peña Boeuf y el general López Pinto, jefe de la VI Región Militar, ha tenido lugar un homenaje al ilustre paisano, el glorioso aviador capitán Carlos de Haya, cuyo nombre ha sido dado a una calle de la ciudad. Concretamente, la que partiendo del recién inaugurado puente del Generalísimo Franco, se dirige a la carretera de Las Arenas.

El ministro, tras unas emotivas palabras ensalzando la figura de Haya, hizo la triple invocación del nombre del caído, que fue contestada con el "¡Presente!" de ritual por todos los asistentes; luego, su padre D. José de Haya Querejeta descubrió la placa.

A la tarde, el ministro y acompañantes se trasladaron a Sondica, donde se construye el aeropuerto "Carlos de Haya", elogiando su emplazamiento, como el mas adecuado.

## Hace 75 años
# Desgracia

**León 9 octubre 1934**

La orden de ayer del comandante Verda del Vado, decía taxativamente: *"Salga con seis aviones de su escuadrilla, con seis bombas por aparato y diríjase a Oviedo, en cuyos alrededores están establecidas fuerzas rebeldes a las cuales debe Vd bombardear.*

*Probable emplazamiento, aunque no seguro, será en monte Naranco".*

Al regresar de dicho servicio, el Breguet XIX pilotado por el capitán Ramiro Jofre Jáudenes, con el teniente Javier Murcia Rubio de observador, sufrió un accidente. Deslumbrado aquel por el sol, no advirtió la presencia de otro aparato del mismo tipo, que se encontraba parado en la línea, chocando aparatosamente. Ambos tripulantes resultaron heridos, siéndolo de gravedad el piloto quien, curado de primera intención en el botiquín de la base, hoy ha sido trasladado al sanatorio Nuestra Señora del Camino.

*Nota de El Vigía:* Internado el día 23 en el Hospital Militar de Carabanchel, nada se pudo hacer por salvar el ojo izquierdo del "Mariscal" –como cariñosamente era conocido por sus compañeros Ramiro Jofre– quien, como Caballero, pasó a formar parte del benemérito Cuerpo de Mutilados.

## Hace 50 años
# Fidelidad

**San Javier 2 octubre 1959**

Estrenadas el pasado curso las magnificas E.17 (Beech Mentor), hoy tras el periodo vacacional, han reanudado su labor docente, con los alumnos de la XII Promoción.

Como no podía ser de otra manera, Emilio, el pointer, fiel compañero de los alumnos, fue sorprendido por el reporter, vigilante en la línea, tanto para verles partir como para celebrar su regreso.

## Hace 50 años
# Pioneros

**Holloman (Nueva Mejico)**
**6. octubre 1959**

Como colofón del curso de familiarización con misiles aire-aire "Sidewinder", que aviadores y técnicos españoles han seguido en los Estados Unidos, el comandante José Santos Peralba y el capitán Ramón Fernández Sequeiros han tenido la oportunidad de "soltarse" en el doblemente supersónico F-104 Starfighter.

En la fotografía, (de izq a dcha) vemos a los capitanes Fernández Sequeiros, Luis Pueyo (IA), dos instructores americanos, y los comandantes Antonio Bastos (IA), Peralba y Jacobo Valdes (IA).

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años
## Tragedia

**Soria 17 noviembre 1929**

Según nos comunican de Benamira, ayer al anochecer, se estrelló en las proximidades de Casas de Villaseca, en el extremo sur de la provincia, un aeroplano de colosales dimensiones. Personados en el lugar, hemos podido saber que se trata de un bimotor Farman del tipo F-50 perteneciente al Arma Aérea francesa que había partido del campo de Alfaro con destino Cuatro Vientos. El suceso ha a causado gran impresión, al confirmarse la muerte de sus cuatro tripulantes: el adjunto piloto Agostini, los mecánicos cabo Resches y soldados Coudonneau y Vallette, así como el capitán de Caballería y expertísimo piloto aviador Ángel Martínez de Baños; quien, tras recibirlos en Alfaro subió a bordo. Gozaba este de una reputación envidiable, distinguiéndose por su serenidad e intrepidez y en varias difíciles ocasiones, le acompañó el triunfo. Sus jefes y compañeros le tenían en gran consideración y estima. Socialmente, le adornaban también cualidades muy atrayentes. Su muerte priva a la Aviación Militar Española de uno de sus elementos mas valiosos.

En lo que respecta a las causas que hubieran podido producir esta catástrofe, personados en el lugar del suceso, sus compañeros Martínez de Aragón, Fernández Mulero y Azaola, extraoficialmente, barajaban como hipótesis, la rotura de una de sus hélices, y la imposibilidad del piloto de contrarrestar el esfuerzo excéntrico que impulsaba el otro motor.

### Hace 85 años
## Nuevo avión

**Cuatro Vientos noviembre 1924**

Si los elogios, incluso fuera de nuestras fronteras, son unánimes al referirse al personal volante que, como bien se sabe, está echando el resto en la campaña marroquí, otro tanto merecen nuestros técnicos de laboratorios y talleres, de los que acaba de salir el nuevo aeroplano AME. Calculado y construido por la Aeronáutica Militar Española para el reconocimiento armado, iguala en características a los principales aparatos de su clase; mejorando incluso, las de observación y la facilidad de maniobra para el aterrizaje. Las pruebas han sido llevadas a cabo con dos aparatos de ensayo, construyéndose actualmente una serie de 20 unidades

Tiene 38 metros cuadrados de superficie y está equipado con un motor Hispano de 300 HP. En la fotografía, sus principales artífices; los capitanes de Ingenieros pilotos y observadores de aeroplano, Manuel Bada Vasallo (derecha) y Arturo González Gil.

### Hace 60 años
## Fans

**Madrid 11 noviembre 1949**

Anoche, en el cine Avenida y en función de gran gala, tuvo lugar el estreno de la película *Alas de Juventud*. Rodada en San Javier, actuaron como entusiastas extras, los alféreces-alumnos de la II promoción de la Academia General del Aire. Estos, no quisieron dejar marchar a los protagonistas, sin retratarse junto a Rina Celi quien, por su extraordinaria simpatía, se ganó el afecto de todos los aviadores. Ahí la vemos, sentada en el plano de un HS-42, rodeada de *fans*, y para no hacer la noticia interminable, identificaremos tan solo a quienes partiendo por la izquierda, aparecen a su alrededor: César de la Cal, Antonio Vázquez Figueroa, José Rafael Castro y Carlos Baudot.

### Hace 85 años
## Bizarro

**Badajoz 5 noviembre 1924**

Sin reponerse aún de sus graves heridas, producidas en acción heroica, por la que se le ha propuesto para la máxima condecoración militar, en el avión correo procedente de Larache ha regresado a la Península el heroico capitán aviador, Ricardo Burguete, acompañado de su joven esposa. Hoy, junto a sus padres políticos también, ha llegado a esta, donde pasará unos días, antes de ingresar en el hospital madrileño San José y Santa Adela.

### Hace 70 años
## Desgracia

**Agoncillo (Logroño)**
**21 noviembre 1939**

Serían las cuatro y veinte de la tarde, cuando el teniente Rey Stolle, dando por finalizada la prueba del Messerschmitt 109 (6-104), regresó al campo y se dispuso a aterrizar. Al entrar largo, metió motor para irse al aire, atrayendo la atención de los mecánicos y asistentes, quienes sobrecogidos com-

probaron como, al no encontrar respuesta del plano fijo, el avión se encabritaba y con un ángulo de casi 90º, desde unos cuarenta metros, sin potencia, en pérdida, resbalando sobre si mismo, caía en la orilla del río Ebro lindante con el aeródromo. El estilizado caza, como puede verse en la foto, aparecía casi intacto; sin embargo, su piloto víctima de un golpe brutal, había fallecido instantáneamente.

Carlos María Rey Stolle y Pedrosa (23) antes de integrarse a finales de 1937, en la Aviación Militar, había prestado servicio, como marinero voluntario, en el crucero "*Canarias*"; donde, al formar parte de la dotación de presa del "*Mar Cantábrico*", se hizo acreedor de la Laureada colectiva. Como piloto, fue un valiente también, formando parte de aquella épica *Cadena* que mandaba "El Corto" (comandante Muñóz) y cuando este, con modernos cazas organizó el 5-G-5, fue uno de los primeros con que contó.

## Hace 45 años
## Mas "Tes"

**Talavera la Real 12 noviembre 1964**

Pilotados por los capitanes Ostos (Fernando) y Pérez Tudó, así como el teniente De la Cruz, procedentes de la base de utilización conjunta británico-estadounidense de Bentwaters, han llegado a esta, los últimos T-33 (E.15-51 y 52) adquiridos por el Ejército del Aire. Con ellos se alcanza la cifra de sesenta; que, de las versiones A-1 y A-5, desde marzo de 1954 se utilizan, con plena satisfacción, para la formación y entrenamiento de los pilotos de reactores.

## Hace 50 años
## Boda

**Bilbao 21 noviembre 1959**

En la basílica de Nuestra Señora de Begoña, ha tenido lugar el enlace matrimonial de Carmen de la Mora Garay con el comandante del Ejército del Aire (R) José Miguel González-Careaga Urigüen. Actuaron de padrinos doña Josefina Urigüen madre del novio y don Julio Mora Garay, hermano de la novia.

Tanto el simpático "*Morrosco*" como la encantadora "*Muton*" han recibido muchísimas felicitaciones, a las que unimos la nuestra más cordial.

## Hace 55 años
## Explosión

**Pollensa 10 noviembre 1954**

Cuando en esta base de hidros, se procedía a la revisión del Dornier Do-24, número 1, perteneciente a la 51 Escuadrilla de Salvamento, un cortocircuito provocó un incendio y la explosión de sus tanques de combustible. Tan grave accidente ha causado la muerte del soldado de reemplazo, natural de Galicia, Ramón Puján Castro, y heridas de diversa consideración, a cinco soldados más. Como puede apreciarse en la foto, el trimotor, bautizado "*Virgen de Loreto*", ha quedado destruido.

## Hace 15 años
## Recordando a los Ju-88

**Madrid noviembre 1994**

En las contadas librerías especializadas, que los aficionados a la aviación frecuentan, se puede encontrar estos días, en la revista francesa AVIONS (Toute l'aéronautique et son histoire), un extenso trabajo de "Canario" Azaola, relativo al servicio del Junkers Ju-88 en el Ejército del Aire. Tras la vistosa portada de L.Labeyrie, la historia se inicia con el curso de bombardeo en picado llevado a cabo en Toulouse–Francazal por una veintena de pilotos–observadores y una treintena de mecánicos, quienes ante la negativa del Gobierno

de integrarse en la División Azul, como se había pensado, vuelan con diez "Ju" hasta Albacete, para formar parte del 13 Regimiento. A aquellos aviones, llegarían a unirse, en mejor o peor estado, hasta dieciocho más, "llovidos del cielo" durante el conflicto bélico; un relato amplio y apretado, que incluye la vuelta a España protagonizada por ocho "Ju" o su actuación ¡como cazas! defendiendo Madrid en las maniobras de 1950; para terminar el 3 de agosto de 1956, con la baja del ultimo, tras haberlo volado el recordado comandante Javier Pagola.

*Elena de "La amante del aviador". Por Baldrich. Nuevo Mundo 1924.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años
## Por el aire

**Larache 1 diciembre 1924**

Asediada desde el 13 de agosto la guarnición de Kalaa, y habiendo concedido el Mando el ascenso al empleo de sargento al jefe de la misma, cabo Martín Ra-

mos, los aviadores, con un detalle que los honra, le han arrojado varios pares de galones. Singular abastecimiento, entre los que de continuo realizan. Precisamente ayer se nos informaba del comunicado que el General de la Zona transmitía al jefe del aeródromo: *"Posición de Kalaa me comunica que ha recibido cuatro sacos de medicamentos conteniendo yodo; ruego a V. felicite en mi nombre y en el de esta posición a los valientes aviadores que con su bizarría en abastecimiento, han logrado alentar en su cautiverio a este puñado de valientes que con tal tesón defienden esta posición de suelo patrio".*

### Hace 85años
## Récord

**Cuatro Vientos 16 diciembre 1924**

Procedente de Larache, esta tarde tomó tierra el aeroplano que, pilotado por el teniente de Infantería don Ignacio Jiménez Martín, traía como observador al general Soriano. Habiendo invertido cuatro horas y media en cubrir el trayecto, han batido los récords de velocidad y distancia españoles, ganando por tanto, el premio establecido por el Real Aero Club de España.

Mañana el general partirá para París por vía aérea.

### Hace 50 años
## Debut

**Tablada 3 diciembre 1959**

Construido en la factoría CASA de Sevilla y pilotado por Ernesto Nienhuisen, con toda felicidad y cumpliendo las expectativas puestas en él, ha tenido lugar el primer vuelo del modelo C-127. La tarde era fresca y tras su aterrizaje, el piloto luego de elogiar al avión, con el gracejo germano que le caracteriza, declaró: *"Su calefacción es tan buena que de buena gana me hubiera quedado arriba bastante más tiempo".*

*Nota de El Vigía:* Contratada por el Ejército del Aire una serie de cincuenta L.9 (luego U.9) con posterioridad (1973) se adquirieron veintiséis más a la Luftwaffe. Demostración tangible de su bondad, es que, aún hoy, una veintena continúe en vuelo.

### Hace 50 años
## La Casa del Aviador

**Madrid 15 diciembre 1959**

Presidida por el ministro del Aire, teniente general Rodríguez y Díaz de Lecea y con la asistencia del más alto personal del Ministerio, ha tenido lugar la inauguración de la *Casa del Aviador*. Instalada en el Paseo de Moret, su función es ofrecer vivienda a aquellos generales, jefes y oficiales que se hallen de paso por Madrid. Decorada con sencillez y buen gusto, tiene una capacidad de 108 habitaciones y los correspondientes servicios. El coronel Pérez de Cela, jefe de obras del Ministerio y verdadero artífice de la misma, ha sido muy felicitado.

### Hace 75 años
## La partida

**Agoncillo diciembre 1934**

La climatología adversa y el quehacer ya cumplido, propiciaron la partida que en el "*Casinillo*", del pabellón del aeródromo, captó el fotógrafo. Sentados (de izq a dcha) aparecen Rodado, el capitán Luis Navarro Garnica –el célebre "*Plumas*"– y el teniente Miguel García Pardo. De pie: el capitán Miguel Rubio-Larrañaga y los tenientes José Álvarez Pardo – *"El rubichi"* – y Joaquín Escario.

Lamentablemente, Rubio y García Pardo perecerían en acción de guerra; el primero, a los cinco días de iniciarse el conflicto, y el segundo, tres días antes de su final; Escario ¡Que horror!, sería asesinado por el Frente Popular. La veleidosa fortuna, más generosa, sonreiría a Navarro y García Pardo, quienes alcanzarían el generalato en el Ejercito del Aire, llegando a ostentar el primero, la jefatura del Estado Mayor del mismo

*Nota de El Vigía:* Tanto el naipe, en sus variantes de mus, tute, king, escoba y con menos fuerza y… más veladamente, el poker, al igual que el dominó, desde siempre han estado muy arraigados en la milicia, y nuestros aviadores no iban a ser ajenos. Practicado en aeródromos y bases, el cronista mantiene en su retina el recuerdo –lejano ya– de aquella reñida partida de dominó, que con sus respectivas parejas, enfrentaba en Barajas, a dos aviadores y personas de talla excepcional; el coronel Luis Arancibia, ¡Medalla Aérea, nada menos! y el teniente coronel Enrique Nieto.

## Hace 45 años

# Pro-Huérfanos

**Madrid 31 diciembre 1964**

Con el fin de intensificar la recaudación por venta de sellos, que permita llevar a efecto el proyecto presentado por el Patronato de Huérfanos de Ntra. Sra. de Loreto, autorizada por la Dirección General de Timbre y Monopolios, por la Casa de la Moneda se ha llevado a cabo la edición de nuevos sellos de valores de 1, 5 y 25 pts.

Aún cuando la adquisición de los citados sellos es de carácter voluntario, dado el fin benéfico que se persigue, el Sr Ministro ruega se tomen las medidas pertinentes para encarecer al personal, tanto del Ejército del Aire, como no perteneciente al mismo, se reintegren con ellos los documentos.

## Hace 45 años

*Navidad 1964.*

## Hace 40 años

# Náufrago

**Las Palmas de Gran Canaria 23 diciembre 1969**

Para cumplir una misión del Plan de Instrucción, a las 9,25 horas de la mañana despegó de la Base Aérea de Gando una patrulla de C.6 (Texan) del 463 Escuadrón, al mando del capitán Francisco Javier Parrondo. Como puntos, la integraban los sargentos Juan Ramón Fons, Ildefonso Oquina y José Barreto, curiosamente de la misma promoción, –la 18– de Pilotos de Complemento. Evolucionaba a 1.500 ft al sur de la isla de Gran Canaria, cuando el C.6-25 de Fons, sufrió una parada de motor, viéndose obligado a amerizar a unos 500 m frente a la playa Veneguera. Rápidamente abandonó el avión, que poco después se hundía, quedando unos instantes a merced de las olas provisto de su chaleco salvavidas; pero, enseguida resolvió que tenía que alcanzar la costa, poniéndose a nadar. Afortunadamente los hermanos Ignacio y José Cabrera quienes faenaban en su barca en las inmediaciones, aun con el pasmo que les produjo la caída del avión, raudos se dirigieron al lugar, rescatando al piloto y trasladándole a la playa, donde un helicóptero de la base lo recogió.

*Nota de El Vigía:* Aquella "pesca" no pudo ser más provechosa, puesto que al día siguiente, pudo celebrar en El Aaiún la Navidad con sus compañeros, donde casualmente conoció a quien sería su mujer; tres años mas tarde, Fons Sebastiá ingresaba en la compañía Iberia, donde voló el F-28, DC-9, MD-87, B-727, DC-10, B-757 y Airbus A340 siendo jefe de instrucción e inspector de varias de las citadas flotas. El 19 de febrero de 2.008 –imperativos de la edad– con un Madrid-Johanesburgo-Madrid, rendía su último vuelo; en su historial, quedaban registradas unas 24.000 horas.

## Hace 75 años

# Zeppelin

**Sevilla 18 diciembre 1934**

Partiendo del cortijo de San Pablo, donde amarró el *Graff Zeppelin*, al regreso de su último viaje a America, a las ocho y veintinueve de la mañana, con el ilustre y sabio doctor Eckener a los mandos, el aerodinámico cetáceo majestuosamente ha remontado el vuelo, llevando a bordo al jefe del Gobierno señor Lerroux, varios miembros del mismo, autoridades e invitados. Alcanzados rápidamente los 250 metros de altura, durante dos horas y media ha sobrevolado tierras andaluzas, escoltado por patrullas de aviones militares, al mando del jefe de Tablada comandante Romero Basart. Llegado a la vertical de Cádiz y de regreso ya, sobre Jerez se ha brindado por la prosperidad del aeropuerto sevillano. El Sr. Lerroux, visiblemente satisfecho, manifestó: *"No sabía yo lo bien que se está en el cielo. Probablemente volveré a el entre crisis y crisis*".

## Hace 15 años

# Estampido

**Gando 10 diciembre 1994**

Como todos los años, con la Base engalanada, la presencia de las principales autoridades de la Isla y centenares de invitados, solemnemente se iba a celebrar la festividad de Nuestra Señora de Loreto, patrona de la Aviación Española. Los actos se iniciaron con una misa de campaña a la que siguió el siempre emotivo homenaje a los Caídos; durante esta ceremonia, sobrevolaron a diferentes alturas y en formación, los distintos aviones que integran el Ala mixta nº 46. En esto, llegó el turno a los reactores de combate Mirage F-1 del 462 Escuadrón *–punta de lanza de la defensa de Canarias–* que atronadores pasaron tan raudos, que apenas se les vio. El climax lo habría de protagonizar uno de ellos, que a menor altura y coincidente con el *Toque de Oración*, daría una pasada a alta velocidad, demostrativa de su enorme potencia. Lo pilotaba el capitán Francisco Javier Cáceres Botello; pero bien porque en ese momento estaba un tanto alejado y el FAC o control terrestre urgió su presencia, bien porque el machmetro no funcionó con la precisión adecuada, el caso es que, el acelerón provocó el rompimiento de la barrera del sonido.

La confusión ha sido total, al sobresalto motivado por el tremendo estampido, se ha unido la lluvia de cristales de las instalaciones, que hechos añicos, cayeron precisamente sobre la tribuna de invitados. Al menos una decena de personas resultaron heridas, siendo el *bang* supersónico, percibido en los pueblos aledaños donde al menos treinta viviendas sufrieron diversos desperfectos.

Unánimemente, todos los afectados aceptaron el pesar y las disculpas del Mando Aéreo de Canarias, comprendiendo que todo había sido debido a una serie de casualidades. Examinada la *Caja negra*, el piloto ha quedado exento de toda responsabilidad.

*Crónica de una conmemoración*

# 80 años del Pájaro Amarillo

«CANARIO» AZAOLA

*El monumento reinaugurado, a falta de regrabar el bello soneto de Jesús Cancio*

*El marqués de Movellán muestra la preciosa maqueta del "Pájaro Amarillo", cuyos tripulantes agradecidos regalaron a su familia.*

En el verano de 1929, la sorprendente llegada del "*Pájaro Amarillo*" a la playa de Oyambre, supuso para los habitantes de los pueblos vecinos –muchos, veraneantes de tan exclusivo y paradisiaco lugar– todo un acontecimiento. Aquel "pájaro"de respetables dimensiones, venía nada menos que de Norteamérica, concretamente, de Old–Orchard en Maine; y aunque, tras 29 horas no consiguió su propósito de alcanzar el aeródromo parisino de Le Bourget, se había convertido en el primer avión europeo en realizar el "salto" del Atlántico sin escalas. Además, para darle un toque "chusco", aquellos esforzados Jean Assolant, René Lefébre y Armand Lotti, ya en vuelo, se habían visto sorprendidos, por el descubrimiento de un polizón; un aventurero de 22 años, llamado Arthur Schereiber. Su presencia les contrarió, al achacar a su peso, los grandes apuros pasados en el improvisado aeródromo de salida, cuando el aeroplano, resistiéndose a levantar la cola, rozó la catástrofe. Si la reacción inmediata fue deshacerse de él, arrojándolo al Atlántico, finalmente se impuso la cordura y pudo continuar a bordo.

Felizmente, aquella hazaña quedó recordada en un monumento erigido allí donde el avión se detuvo, e inaugurado con toda pompa, pocos meses después. La presencia de autoridades hispano francesas; de los tripulantes, llegados esta vez a la playa a bordo de sendos aviones militares y de numeroso público; el resonar de los himnos y las evoluciones en el cielo, de la escuadrilla de Burgos y el hidro Do-16, además de su emotividad, hicieron del acto una reafirmación de amistad entre los dos países.

Con el paso del tiempo, aquel monumento dañado por la erosión marina y lo que es mas triste, por alguna mano inculta y gamberra, pedía a gritos su restauración, y que mejor oportunidad, que su 80 aniversario.

¡Fantástico!, exclamo "Neluco" Sánchez Movellán, actual marqués de Movellán, cuando este cronista le expuso la idea; faltándole tiempo, para que tras una entrevista con Mª Teresa Noceda, alcaldesa de Comillas, ambos pusieran manos a la obra, a la que se sumaron de buen grado los alcaldes de San Vicente de la Barquera y Valdáliga, quienes con la entusiasta colaboración y ganas de hacer, de la

*Las banderas de Francia y España fueron izadas solemnemente.*

*Asociación de Veteranos del Ejército del Aire de Cantabria*, dieran los pasos necesarios para que, el 19 de septiembre, con una ceremonia sencilla pero emotiva se reinaugurase el monumento.

El presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, presidió el acto, junto al agregado de Defensa de la Embajada de Francia en Madrid, Olivier Debray, los alcaldes citados, el jefe del Sector Aéreo, coronel Ignacio Pimentel y otras autoridades provinciales y locales; a su lado, Isabelle Lottí hija del promotor de aquella hazaña y un sobrino de Assolant, piloto del avión. A destacar también, la presencia de reservistas del Arme de L'Air y de los Veteranos del Aire de Cantabria, con el teniente coronel Robert Fouillot y Ramón Martín Lorch al frente, respectivamente. Asimismo, se reunieron junto al monumento numerosos vecinos; entre ellos, algún testigo de excepción de la gesta que se conmemoraba.

El acto se inició con un detallado relato histórico por el marqués de Movellán, al que siguieron las alocuciones de los alcaldes, del agregado francés y del presidente Revilla; quien, a continuación, junto a Isabelle Lotti descubrió el restaurado monumento. Luego, portadas por reservistas y veteranos, las banderas de Francia y España, fueron solemnemente izadas, a los sones de *La Marsellesa* y el himno nacional español.

*Tras la emotiva ofrenda, forman al pie del monumento los representantes franceses y españoles*

La tan ansiada presencia aeronáutica, por la que los organizadores suspiraban, tanto por su vistosidad, como por lo que de rememoración tenía, al final la puso un pequeño avión, un "Savannah" 100 cv de *Aeroligeros del Norte*; el cual, procedente de su base de Cóbreces, pilotado por Alfonso Pereda y Pedro Gómez, entre aplausos aterrizó en la playa para estacionar frente al monumento.

La ofrenda de una corona de laurel, en homenaje a aquellos aviadores que volaron al mas allá, puso fin a los actos en la playa a los que siguió un vino español en el Club de Oyambre y un banquete de confraternización, que los ayuntamientos ofrecieron a las autoridades, organizadores e invitados franceses en San Vicente de la Barquera. Intercambio de recuerdos, emocionados parlamentos y la presentación por el alcalde barquereño Julián Vélez, de la interesantísima obra *El pájaro Amarillo en Oyambre* (ver R de Ay A. 11-2009) con la que obsequió a los comensales.

Al igual que hace 80 años, a través de la hazaña de aquellos esforzados aviadores, se han vuelto a reafirmar los sentimientos de amistad entre España y su país vecino.

No podemos terminar esta crónica, sin hacer mención a la exposición fotográfica y documental que montada en el Faro de la Silla atrajo la atención no sólo de los vecinos de San Vicente de al Barquera sino de los muchos turistas que lo visitan.

*Aquel pequeño avión, puso la obligada nota aeronáutica de la jornada.*

*El presidente Revilla entusiasmado, quiso retratarse junto a los pilotos, el agregado de Defensa francés y los alcaldes de los tres municipios implicados.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Madrid 3 enero 1910**

Hijo del conocido sportman y pionero de la aviación española, don Juan Pombo Ibarra y de doña Consuelo Alonso-Pesquera Pombo, ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Teodosio.

*Nota de El Vigía:* "De tal palo tal astilla"; así tenía que ser. Habiendo recibido el bautismo del aire a los cinco años y a los quince sabiendo ya volar, inevitablemente durante toda una vida corroboraría el viejo dicho. Como quiera que oficialmente por la edad, no podía obtener el título, como soldado voluntario se alistó en Aviación, y tras complementar su formación en Alcalá de Henares y Cuatro Vientos, como cabo piloto salió destinado a los Breguet XIX de León y Getafe.

Licenciado en 1931, "Teo" se colocó de profesor en la Aeroescuela del duque de Extremera, donde desarrolló una gran labor, e hizo piloto a su hermano Juan Ignacio. Unidos ambos, con el asesoramiento, de su padre, y dos excelentes aparatos alemanes Messerschmitt BFW. M-23, crearían el Aero Pombo, una escuela volante que también estuvo en Bilbao, asentada en la campas de Lamiaco y de Sondica. Tan grande fue su popularidad, que a partir de entonces y durante años, de cualquier aeronave que sobrevolara el País Vasco se decía: Ahí va Pombo. La verdad es que estaban por todas partes. Bien arrojando flores y una oración sobre la basílica de Begoña el día de su fiesta, como anunciando por doquier la becerrada Pro-Parados; o sobre el campo del Athletic dando vistosidad a la Fiesta del Niño, aunque el zumbido del motor, se impusiera a los coros infantiles. Junto a los Ansaldo, vuela apoyando un mitin tradicionalista y se hizo costumbre (existe una foto espectacular) la de "meterse" con su aparato en la plaza de toros para lanzar una petaca de regalo al matador de turno. Por ultimo, los bautismos del aire a 20 pts. Pero, para bautismo, el de su recién nacido hijo Juanito, quien tras recibir el sacramento en la parroquia de Las Arenas, volaba minutos después en brazos de su abuelo, en la avioneta de cabina descubierta, pilotada por su padre.

La verdad, es que pilotos, no formaron muchos y los que terminaron, lo harían ya en Madrid, pero como relaciones publicas, y saber recibir y obsequiar a sus amigos los Pombo eran únicos.

En 1933 "Teo" pasó a LAPE volando Fokker F-VII y los modernos Douglas DC-2 en líneas internacionales hasta que tras el alzamiento militar de 1936, perseguido en Madrid, fue detenido en Valencia. Evadido a la llamada Zona Nacional y obtenido en enero de 1938 el titulo de Piloto de Avión de Guerra, se incorpora a los Junkers 52 de Gallarza y después, a los excelentes bombarderos Savoia 79 del 6º Grupo, a las ordenes del comandante "Paco" Vives. En ambos tipos de aviones, recibió Pombo –con increíble buena suerte– el zarpazo de la antiaérea enemiga; pero, aún a trancas y barrancas, regresó al aeródromo de partida. Ascendido a teniente en 1939, al finalizar la guerra había totalizado 466 horas de vuelo en 186 servicios, mereciendo la Medalla Militar individual impuesta por el Caudillo el 10 de diciembre de 1941. Para entonces, ya había regresado a las líneas con los Junkers, DC-2 y Fokker. Iberia crecía y contando con cuatrimotores, en 1946 tuvo el honor de efectuar con DC-4, el primer viaje experimental Madrid–Buenos Aires para el establecimiento de una línea regular. Volando a 330 Km/h. se invertían 30 horas, más el tiempo de escalas. Desde entonces, los vuelos transatlánticos serían algo habitual y a aquellos pioneros José Mª Ansaldo, Fernando Rein Loring y Teodosio Pombo, "millonarios de kilómetros", se les condecoraba en 1948 con la preciada Medalla Aérea.

La aviación deportiva comenzaba a desperezarse de un largo letargo y puede decirse que "veteranos" como Pombo, acompañado de su mujer Angelines Balbás, fueron sus entusiastas participantes en las competiciones y rallyes celebrados en aquellos años, proclamándose campeones en la Vuelta Aérea a España 1951.

Las líneas de America, ahora, con el esbelto Super Constellation y mas

### Hace 85 años
## Reconocimiento

**Larache 17 febrero 1925**

Agradecido el Batallón de Cazadores Chiclana num. 17, por el admirable apoyo que, durante cuatro largos meses, día a día, han prestado los aviadores a las fuerzas que, diseminadas en diversas posiciones, sufrían el asedio del enemigo, su comandante jefe, ha informado al General de la Zona: en elogiosos términos de los que entresacamos: *Todos los jefes de posiciones constantemente enaltecen la conducta de los aviadores; éstos con abnegación sin límites y haciendo en ocasiones verdaderos derroches de heroísmo, han sostenido constantemente el espíritu de los asediados y los han avituallado, exponiendo sus vidas temerariamente.*

*Nota de El Vigía:* Tal agradecimiento, quedó plasmado en una artística placa donada y dedicada, como prueba de admiración y cariño, por el ínclito Batallón, a los caballeros del aire de las escuadrillas de Larache; la cual, aprovechando su visita al aeródromo de Auhamara, el general director de Aeronáutica, con todos los honores la colocó en el comedor de oficiales.

tarde con reactor, con el DC-8, mucho mejor instrumentados y un lujo en cuanto a confort, de continuo le hacían revivir aquella época heroica, ¡era tan grande el contraste!

Tras un vuelo a Nueva York, en 1968, por motivos de salud pasó al retiro; atrás quedaban 42 años de servicio, 37.000 horas de vuelo y un millar de travesías al atlántico. Para relevarle, ya tenía en la compañía a sus hijos Juan y Teodosio, y a su yerno José Antonio Arroquia, –esposo de su hija Ángeles–. Luis Ignacio, el mas joven, piloto también, falleció prematuramente de enfermedad a poco de iniciarse en las líneas.

"Teo" Pombo, que fue objeto de un multitudinario y emotivo homenaje por parte de sus compañeros y amigos, emprendía años después –el 16 septiembre de 1989– el más trascendental de sus vuelos, a la Gloria eterna. Su muerte fue verdaderamente sentida, pues además de piloto excepcional, era una bellísima persona, un buen amigo y un gran señor, en resumen, un auténtico "fenómeno" –como antes se decía– Y volviendo al dicho con el que comenzábamos, diremos que Los Pombo aviadores, van ya por la cuarta generación.

## Hace 100 años

# Nacimiento

**Mar del Plata. Buenos Aires 15 enero 1910**

Felizmente ha dado a luz a un niño, tercero de sus hijos, doña Julia Huertas, esposa de don Eugenio Gross Shotts, el recién nacido será bautizado con el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Era el último descendiente de una saga que oriunda de Alemania se había establecido en Málaga en el siglo XVIII. A raíz del matrimonio de sus padres, estos habían emigrado a la Argentina, donde su espíritu emprendedor, les permitió llevar una vida holgada.

## Hace 75 años

# Bendito paracaídas

**Tablada 24 enero 1935**

Como ya tienen noticia nuestros lectores, protagonizando momentos de angustia entre el personal de la base, puesto que desde la misma ha podido apreciarse el incendio que se había producido en su Nieuport 52, felizmente ha podido salvarse en paracaídas, el alférez Jesús Fernández de Tudela. Ahora, nos congratulamos en publicar el retrato de tan entusiasta como simpático aviador.

Nueve años contaba el pequeño Eugenio, cuando su familia regresó a Málaga; aquí cursó sus estudios, posteriormente ampliados en Inglaterra. El auge de la aviación que se vivía en el Reino Unido no le pasó desapercibido; tan es así, que de vuelta en España junto a media docena de entusiastas, bajo la dirección de un piloto francés que había combatido en la Guerra Europea, se hizo piloto (1934) con la primera promoción del Aero Club malagueño, y dada su competencia, quedó como profesor.

De esa época; Gross siempre recordaría el penoso episodio de aquel grito de ¡Hasta luego!, con el que a 650 metros de altura, despidió al paracaidista Casimiro Ruiz de Gopegui. Lamentablemente, su campana de seda no se abrió, y el desdichado se estampó contra el suelo. Participaba en el festival aéreo que con motivo de la visita de Su Alteza Imperial el Jalifa, se celebró en El Rompedizo, en 1935.

Al producirse el alzamiento militar de 1936, jefe de las milicias de Falange, se presentó en la Comandancia Militar de Algeciras, pero considerando mas provechosa su actuación como piloto, se alista como aviador legionario en las Fuerzas Aéreas de África, comenzando sus servicios de guerra en los Breguet XIX del Sur. Mas adelante, tras una apresurada instrucción en Italia, junto a los capitanes profesionales Sanchíz y Larrauri, trae en vuelo a Sevilla los modernos Savoia 79 de bombardeo, para quedar integrado, con el empleo de teniente, en el primer grupo (3-G-28) que con ellos se formó. Ascendido a capitán provisional, realiza el curso para mando de escuadrilla, incorporándose a los Junkers 52 del 1-G-22. Siempre dispuesto a la superación, participa en un curso de vuelo sin visibilidad que, entre diciembre de 38 y enero del 39 tiene lugar en Zaragoza.

Terminada la guerra, es destinado a la Subdirección de Tráfico Aéreo, e inicia sus vuelos con Iberia. El 18 de diciembre de 1939, para cubrir una línea rutinaria, pilotando el Junkers-52. M-CABA, bautizado Sanjurjo, despegó de Tetuán con destino Sevilla. Junto a la tripulación, compuesta por el radio Ruperto González y el mecánico José Chacón, llevaban a bordo seis pasajeros; entre ellos, el comandante de Aviación Antonio Bazán. Aunque la climatología no era buena –una tormenta azotaba el Estrecho– se trataba de una ruta harto conocida y Gross era un experto. De pronto, a las 8:14 horas, cuando dejando atrás Ceuta, comunicaron por radio que extendían la antena colgante, se hizo el silencio y el avión no llegó a su destino.

El capitán de un patrullero británico vio como un avión que volaba entre nubes reaparecía y envuelto en llamas caía al mar. Pocos minutos después, aquel y un destructor de la misma nacionalidad se dirigían al lugar, donde ambos descubrieron algunos restos, tan insignificantes, que decidieron abandonarlos. Desde entonces, se han barajado muchas hipótesis, pero lo que parece evidentemente es que el Sanjurjo había sido derribado. ¿Fue un buque de guerra? ¿Fue la artillería antiaérea de Gibraltar? cualquiera que fuera, "mosqueado" por la repetida presencia de aquel avión, que si bien ostentaba clarísimamente las marcas y matrícula de un aparato comercial, considerándolo espía, –téngase en cuenta, que hasta hacía pocas fechas los pilotos de Iberia eran alemanes– pudo hacer fuego sobre el.

Así perdió su vida, corta pero ancha, Eugenio Gross, a quien su amigo y camarada durante toda la guerra, "Juanan" Gómez Trenor, lo recordaría como: Un compañero extraordinario, alegre, "tirao palante", fino piloto y un optimista nato.

Tanto Gross como Bazán, fueron considerados Caídos en Acto de Servicio y como homenaje al primero, se dio su nombre a una céntrica calle malagueña y al Ju-52 EC-AAL de Ibe-

## Hace 85 años

# Bizarro

**Melilla 1 enero 1925**

La Aviación no descansa, y a primera hora de la mañana del nuevo año, el capitán de Ingenieros Francisco Vives Camino, en esta ocasión en función de observador, del "Bristol" que pilotaba el teniente de Infantería Eugenio Infante Tena, partió al frente de su escuadrilla, para llevar a cabo el servicio asignado. Bajo un fuego intenso atacaban la cábila de Guez-naya, cuando una ráfaga enemiga alcanzó a Vives atravesándole el pecho, con salida por la espalda, perforando asimismo el depósito principal de gasolina. El motor se paró, pero haciendo uso del auxiliar, pudieron ponerlo en marcha y llegar al aeródromo de Tauima.

Pese a lo aparatoso de la herida, el capitán descendió del avión por su propio pié, e incluso tranquilizó a sus compañeros para que no se alarmaran; cuando, chorreando sangre, fue evacuado al hospital de la Cruz Roja.

*Nota de El Vigía:* Por fortuna, "Paco" Vives de gratísimo recuerdo, hijo de uno de los fundadores de nuestra Aviación Militar, se recuperó, llegando a alcanzar con el correr de los años el empleo de teniente general y el mando de la Región Aérea Pirenaica. Ameno conversador y de una extraordinaria simpatía falleció a los 95 años.

Infante, sin embargo, ya capitán y virtuosísimo piloto, perdía la vida en accidente de vuelo siete años después; cuando, a fin de instruirse en las modernas tácticas, realizaba en la Escuela de Caza italiana de Castiglione del Lago el correspondiente curso.

### Hace 45 años

## Bisónicos

**Rota 15 enero 1965**

Destinados al Ejército del Aire, a bordo de un portaaviones de la US Navy, han llegado a esta base aeronaval, los primeros interceptadores F/ TF-104G Starfighter. Se trata de cinco monoplazas y dos biplazas que, excelentemente protegidos con material plástico, tan pronto han sido desembarcados, se ha hecho cargo de ellos un equipo de mantenimiento al mando del comandante Antonio García Fontecha, con doce especialistas encabezados por el teniente Alonso Calle. Se espera que en unas semanas, sean trasladados en vuelo a su base de Torrejón de Ardoz.

ria. Por otro lado, el brigada mecánico José Chacón también tuvo el honor de ser recordado en el DH Dragonfly EC-BAA de la misma compañía.

### Hace 80 años

## Proyecto de raid

**Sevilla 8 febrero 1930**

Parece que el capitán Barberán y el teniente Haya tienen proyectado un vuelo que enlazará Sevilla con La Habana, el cual podría llevarse a cabo en los primeros días de mayo. En Los Alcázares han efectuado ya pruebas de velocidad y marcha del motor en un aparato de construcción nacional, análogo al Jesús del Gran Poder, provisto de un motor Hispano con más radio de acción que el citado.

Siendo su propósito batir el record de distancia, además de la ruta indicada, estudian otra que les llevará hacia Oriente; a elegir la que más probabilidades de éxito les ofrezca.

### Hace 70 años

## Apremiante necesidad

**Madrid 9 enero 1940**

Ante una nutrida representación de jefes y oficiales reunidos en el ministerio del Aire con motivo de la tradicional recepción militar de Reyes, el ministro general Yagüe ha pronunciado un notable discurso, del que entresacamos:

Empieza el año 1940 con una labor interesantísima, cual es, desarrollar la industria aeronáutica, para hacerla llegar a la altura que el Ejército del Aire necesita y que el país

reclama. Hasta ahora, salvo esfuerzos que no por ser pequeños he dejado de elogiar, puede decirse que no ha existido.

Preciso para final de año, dos mil pilotos. No sé los esfuerzos que hemos de hacer pero si que los tendré, y al final del año 1941 hemos de tener 4.000.

### Hace 45 años

## Noticón

**Madrid 12 enero 1965**

El ministro del Aire teniente general Lacalle, ha anunciado que una serie de setenta aviones supersónicos Northrop F-5, van a ser construidos por la industria aeronáutica española, en colaboración con la Northrop Corporation de Estados Unidos.

Dicho contrato importa 2.800 millones de pesetas y los aviones serán destinados, tanto a la Escuela de Reactores, como a las unidades de la Aviación Táctica.

### Hace 25 años

## Hito

**Morón 31 enero 1985**

La expectación que se vivía este mediodía en la base, no era la habitual, un acontecimiento estaba a punto de producirse y así ha sido. Puntualmente, a las 13,30 horas tomaba tierra el F-5, A.9-055, pilotado por el teniente José Antonio Valle Palacios quien acababa de cumplir las 75.000 horas de vuelo del F-5 en el Ala 21.

En la plataforma, como es habitual en estos casos, le esperaba el brigada Ariza, encargado en la línea de vuelo de su avión, y un bullicioso "comité de recepción" presidido por el coronel jefe del Ala, Casimiro Muñoz Pérez, el teniente coronel jefe de FFAA, y una amplia representación de los 211 y 212 escuadrones con sus comandante respectivos. Tras la novedad y los abrazos de felicitación, el coronel ha impuesto al piloto y al avión, sendas coronas de laurel.

### Hace 45 años

## Ascua

**Valencia 12 enero1965**

Con motivo de la inauguración de la nueva terminal del aeropuerto de Manises, ante el ministro del Aire teniente general Lacalle y diversas autoridades provinciales y locales, la patrulla "Ascua", constituida por seis "Sabres" del Ala de Caza nº 1, al mando del capitán Santiago Valderas, ha ejecutado una brillantísima y emocionante exhibición.

*Nota de El Vigía:* Esta fue, la ultima aparición de la patrulla que, creada en 1956, estuvo activa hasta aquel recordado festival de Sevilla (19 octubre 1958), en el que, con mucha emotividad para sus pilotos, estrenó el nombre de "Ascua", indicativo radio del capitán Jaime Berriatúa, caído semanas antes, en el curso de un entrenamiento.

Luego de un largo paréntesis, reapareció en 1961 y con la admiración y el éxito que siempre alcanzó, actuó en 25 demostraciones, hasta que la segregación de uno de los escuadrones del Ala nº 1, que pasó a depender del Mando de la Aviación Táctica, hizo imposible su continuación.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Tarragona 15 marzo 1910**

Hijo del oficial de Ingenieros, ex combatiente en Filipinas, don Matías Pascual y de doña Isidra Sanz de Yllana, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Ramiro.

*Nota de El Vigía:* Procedente del Arma de Infantería de cuya Academia salió en 1928, Ramiro Pascual Sanz, en años sucesivos pasó al Servicio de Aviación, hizo el curso de observador y el de pilotaje, obteniendo finalmente el título de piloto militar en la categoría de oficial aviador con aptitud para caza, en 1932. Virtuoso acróbata, su aptitud la pondría de manifiesto durante su destino en los Nieuport 52 del Grupo nº 13 de Barcelona y luego en la Escuadra nº 1 (Getafe), con la que participó en los grandes festivales de la época, proclamándose finalista en el primer Campeonato Nacional de Acrobacia, disputado en 1934 entre las unidades de caza.

Su interés por el desarrollo de la aviación deportiva y su capacitación para la enseñanza le llevaron a ser nombrado instructor de vuelo del Aero Club de España.

En enero de 1935, formando parte de un puñado de selectos pilotos, probó en vuelo en el cielo de Madrid, aquel potente y tan elogiado avión de combate norteamericano Vought "*Corsair*". ¡Quien iba a pensar!, que tres meses después, el mismo aparato al que se le acoplaron flotadores, probado por la Aeronáutica Naval, se iba a estrellar dramáticamente en el Mar Menor!

Un serio accidente, pero por fortuna sin tan trágicas consecuencias, sufrió el teniente Pascual, en septiembre de 1935, cuando representando al Aero Club de España, efectuaba una demostración acrobática en un festival celebrado en el albaceteño aeródromo de Los Llanos. Todo iba saliendo a las mil maravillas y admirable la sucesión de figuras ejecutadas con la finura con que él las hacía. Hasta que, al salir de un invertido, aparentemente por fallo de motor, su Avro *Cadet* se fue al suelo. En principio, el percance le costó dos meses de convalecencia en el Hospital Militar de Carabanchel.

Acercándose una fecha crucial, en mayo-julio de 1936, junto a seis aviadores mas, participa en un curso de hidros que, organizado por los marinos, tiene lugar en las instalaciones de la Aeronáutica Naval en Barcelona; cinco días después de su finalización, el mismo 18, se incorpora a la base aérea de León, siendo desviado a Gamonal, donde actúa como piloto de bombardeo ligero y caza, en los frentes de Somosierra, Guadarrama y del Norte. Destinado más tarde a Sevilla, entra a formar parte de la primera escuadrilla de caza dotada de Heinkel He-51 que, procedentes de Alemania, acaban de llegar. Con ella es destacado a Escalona, donde el 22 de agosto, protegiendo a los Junkers 52 que bombardean el aeródromo de Getafe, realiza su último servicio de guerra; puesto que, resentido del accidente de Albacete, es hospitalizado hasta el fin de la campaña, privándole de poner en práctica, sus indiscutibles cualidades de cazador aéreo.

En septiembre de 1938, ya capitán, García Morato le escribía: *"Me alegra sobremanera tu total restablecimiento, ahora un poco de paciencia para llegar a una curación radical y absoluta que te pueda permitir volver a ser el virtuoso de antes"*.

Ya en los días de la paz, luego de otro paréntesis hospitalario –con intervención quirúrgica de toracoplastia incluida– tras conseguir su incorporación a la Escala del Aire, con el empleo de teniente coronel realiza los cursos de Vuelo Instrumental y Estado Mayor.

En 1952, es agregado a la tan interesante Comisión de Enlace con la USAF, al tiempo que es nombrado secretario general de escuelas del RACE.

De nuevo, compaginaría los diversos destinos y cursos de especialización, con su dedicación a la aviación deportiva. Participa en varias conferencias generales de la Federación Aeronáutica Internacional, preside el Colegio de Jueces en el Campeonato Mundial de Vuelo Acrobático (Bilbao-Sondica 1964) y al crearse la Federación Española del Deporte Aéreo, sería elegido su primer presidente.

Jefe superior de la Milicia Aérea Universitaria, comandante del Ala nº 43 de caza-bombardeo, al alcanzar el generalato, en 1965, fue nombrado jefe de E.M. de la 2ª Región Aérea y del Mando de la Aviación Táctica; periodo, en el que mantuvo una estrecha relación de amistad con el Infante Don Alfonso de Orleans.

Luego de desempeñar la Subsecretaría del Aire, al ascender a teniente general (1973), tras un año al frente del Mando de la Defensa Aérea, alcanzaría la cima, al ser nombrado jefe del Estado Mayor del Aire.

Su prestigio en el ámbito de la aviación deportiva sería corroborado dos años después; cuando, por unanimidad y aclamación, fue elegido Presidente del Real Aero Club de España

Su indiscutible profesionalidad premiada con numerosas condecoraciones, entre ellas la Legión del Mérito norteamericana, en absoluto le impi-

### Hace 40 años
### Al retiro

**Santiago de la Ribera 17 marzo 1970**

Al amerizar en las aguas del Mar Menor procedente de Pollensa, ha cumplido su última singladura el hidroavión Dornier Do-24 (HD.5-2) puesto en vuelo para la ocasión, ya que su nuevo destino será el Museo del Aire de Cuatro Vientos, a donde se trasladará por carretera

La tripulación de este emotivo "salto", ha estado compuesta por el capitán Ferragut, a quien acompañaba el teniente Marín como 2º, los mecánicos brigada Riesgo y sargento Sáez, el radio brigada De los Ríos y el teniente coronel I.A. Tordesillas como invitado especial.

Es de señalar que a la altura de Alicante, por avería, hubieron de parar un motor y que por comunicación radiada se enteró el teniente Sáez del nacimiento de su primer hijo.

## Hace 50 años
# Accidente

**Manises 29 marzo 1960**

Procedente de la base aérea mallorquina de Son San Juan, a bordo de un Grumman *Albatross*, ha llegado a esta el cadáver del teniente Társilo de Ugarte Riu (23) quien, junto con el teniente Carlos Ascaso Señor (25), sufrió ayer un gravísimo accidente en las proximidades de la Colonia de San Pedro, al este de la bahía de Alcudia. Ambos reactoristas, con destino en el Ala de Caza nº 4, pilotaban en esta ocasión la avioneta AISA I-115 (E.9-104), perteneciente a la Plana Mayor de la citada base, cuando por causas que aún se desconocen, se estrelló contra el suelo.

Ugarte Riú, quien tiene otro hermano –Manuel, 7ª Pr. AGA– en el Ejército del Aire, pertenece a una de las familias mas prestigiosas de la Aviación Española; su abuelo, Don Társilo, uno de sus pioneros, pasó por el trance de perder a tres hijos, víctimas del vuelo: José María, caído en acción de guerra en 1938, por la cual le fue concedida la Medalla Militar individual y la Cruz Laureada de San Fernando, Manuel –padre de los Ugarte Riu– y Rafael; ambos, en sendos accidentes ocurridos en 1940 y 1950 respectivamente.

Ascaso, cuenta igualmente con un hermano –Mariano, 7ª Pr. AGA– en Aviación.

*Nota de El Vigía:* Desgraciadamente Mariano, luego de servir como oficial, dejó el Ejército para ingresar en Iberia y ya comandante, perdió la vida dos años y medio después que su hermano; cuando, en la aproximación al aeropuerto de Sevilla-San Pablo, el Convair *Metropolitan* se estrelló en el término de Carmona.

dieron que sobre los importantes cargos que ostentó, sobresaliese una gran simpatía pareja con su caballerosidad, con la que fuimos honrados quienes en el desempeño de la divulgación aeronáutica nos acercamos a él.

Falleció en Madrid el 25 septiembre de 1988.

## Hace 85 años
# Fatalidad

**Melilla 21 marzo 1925**

A las 11 de la mañana ha fallecido en el hospital de la Cruz Roja, el teniente de Infantería del Servicio de Aviación Carlos López Hidalgo (24).

Como se sabe, despegando ayer del aeródromo de Tauima llevando como observador al teniente José Alamán, al "Bristol" nº 33 se le desprendió una rueda. Advertido del percance, al intentar aterrizar con velocidad sobre la otra, se produjo un espectacular capotaje, de resultas del cual si bien este resultó ileso, Hidalgo sufrió una grave lesión en la espina dorsal. Ingresado con un pronóstico desfavorable, anoche, al empeorar su estado, le fue administrada la extremaunción.

Al hospital han acudido muchos amigos y compañeros del finado, quienes con amargura atribuían su pérdida a la fatalidad, puesto que como infante, antes de hacerse aviador, en tres ocasiones había resultado herido, habiéndose hecho merecedor de la Medalla Militar que le había sido impuesta apenas hace tres meses, por el general Sanjurjo.

## Hace 25 años
# Vuelos regios

**Albacete 27 marzo 1985**

Los Reyes de Jordania y España, han efectuado una visita a la base aérea de Los Llanos, donde tras un *briefing* de presentación del Ala 14, presenciaron una espectacular exhibición de los C-101 de la patrulla "*Amigo*" integrada por los capitanes del 41 Grupo (B.A. Zaragoza) Gomis, Mier, Anguera, Merino y Torres. A continuación, ambos monarcas han tenido la oportunidad de probar el CASA C-101, y en dos aviones pilotados por ellos mismos. Tras la toma de contacto, realizaron formaciones y maniobras acrobáticas poniendo de manifiesto su alta capacitación. Con el Rey Hussein voló como acompañante el comandante De Miguel, haciéndolo con D. Juan Carlos, el coronel Tudó.

Terminado el vuelo, ambos monarcas y personalidades almorzaron en la base, comentando con entusiasmo las excelencias del reactor español.

## Hace 25 años
# Adiós al T-33

**Zaragoza 8 marzo 1985**

Cumplidos ya los 31 años de servicio en el Ejército del Aire, hoy pilotado por el capitán Plaza, ha realizado su ultimo vuelo el E.15-38 (41-26), único reactor de este tipo, que se mantenía en vuelo en el 41 Grupo de FF.AA. Tal hecho, ha sido festejado en la base donde el T-33 ha cumplido con plena satisfacción su función de entrenamiento.

## Hace 40 años
# Visita

**Getafe 17 marzo 1970**

Su Alteza Real el Príncipe de España, acompañado del ministro del Aire general Salvador y otras personalidades, han visitado la factoría de Construcciones Aeronáuticas, S.A. Tras un detenido recorrido por las distintas naves y talleres, ha podido apreciar, a pleno rendimiento, la espectacular cadena de montaje de los Northrop F-5 destinados al Ejército del Aire; asimismo le fue mostrada la operación de ensamblaje del fuselaje del prototipo C-212. Después de almorzar en la factoría, Su Alteza presenció una lucida exhibición de dos F-5, a cargo de los instructores del 202 Escuadrón (B.A. de Morón) comandante Francisco Javier Bautista y capitán Fernando Tornos, a quien vemos en la foto, felicitado por Don Juan Carlos, quien desde la niñez le honra con su amistad.

Antes de finalizar la jornada, el Príncipe y sus acompañantes pasaron por el hangar donde se realizan las revisiones a los *Super Sabre* y *Phantom* de la USAF.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años
## Un héroe

**Melilla 17 abril 1925**

Aplazado por si el general Sanjurjo llegaba a tiempo; a las cinco de la tarde, se ha efectuado el traslado del cadáver del teniente Emilio Muñoz Jiménez (22) desde el hospital de la Cruz Roja al cementerio. Presidían el duelo los generales Aldave y Fernández Pérez, el comandante de Marina y otras autoridades.

Al llegar la comitiva al camposanto; el féretro, que iba envuelto en la bandera nacional fue descubierto para, en nombre del Rey, el general Aldave imponer al cadáver la Medalla Militar. Terminado el acto, se dieron vivas a España y al Rey, rindiendo honores, las fuerzas de Aviación e Infantería.

Según se nos ha informado, cuando anteayer pilotando un *Bristol*, efectuaba un servicio de bombardeo sobre Benibuyai, al buscar en la escasísima altura una mayor eficacia, su aparato recibió veintiún impactos de fusilería en sentido de arriba abajo; uno de los cuales le atravesó el corazón provocándole la muerte instantánea. Su sangre, llevada por el viento, cubrió totalmente el traje de vuelo de su observador, el teniente José Alamán, quien tomando los mandos, consiguió aterrizar en el campo de socorro de Azib de Midar.

*Nota de El Vigía:* Propuesto el teniente Muñoz para la Cruz Laureada de San fernando fue ascendido a capitán a título póstumo, al tiempo que sus compañeros, como homenaje y recuerdo, bautizaron con su nombre a un avión de la escuadrilla.

Su hermano Julio, teniente de Caballería, tenía 19 años cuando el 19 de noviembre anterior, apoyando con su sección como último escalón la retirada de Zauen, fue dado por desaparecido. Según se pudo saber, cedió su caballo para el traslado de un soldado herido, siendo muerto en combate pie a tierra.

José, el célebre "*Corto*", a quien repetidamente nos hemos referido en estas páginas, (ver R. de A. y A. julago 2006) fue uno de los mas prestigiosos aviadores españoles, alcanzando su cenit durante la Guerra Civil, al frente de la mítica "Cadena" 1-G-2, en la que se hizo acreedor la Medalla Militar individual. Sucesor de García Morato en el mando de la Escuadra de "Caza", más tarde al constituirse la 1ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia (comandante Salas) se agregó a esta, para familiarizarse con la modalidad de lucha, puesto que estaba propuesto para la 2ª. Realizó 31 servicios de guerra, pero el 27.11.1941, fue derribado, hizo uso del paracaídas, pero a tan baja altura que apenas llegó a desplegarse. Por sus extraordinarios méritos fue condecorado con la Cruz de Hierro de 1º y 2ª clase así como el ascenso a teniente coronel.

### Hace 65 años
## Académico

**Madrid 18 abril 1945**

La Real Academia de la Historia ha elegido académico de número, al teniente general D. Alfredo Kindelán cuyo prestigio es de sobra conocido; sus preferencias por la historia le llevan a ocupar un sillón en la docta corporación, en cuyo seno habrá de aportar el bagaje inmenso de sus conocimientos y de su extraordinaria. cultura.

### Hace 85 años
## Visita regia

**Tablada 28 abril 1925**

De viaje por Andalucía, S.M. .el Rey Don Alfonso XIII acompañado del Príncipe Luis Fernando Hohenzollern, ha visitado esta base aérea, presenciando los espectaculares vuelos de un puñado de pilotos destinados aquí. Asimismo, ha tenido la oportunidad de inspeccionar el espléndido avión de bombardeo Farman *Goliath*, llamándole la atención, no ya su tamaño, sino los adelantos técnicos vertidos en su construcción. Durante su estancia, aterrizó un aparato que, pilotado por el oficial aviador Núñez de Prado, había salido de Cuatro Vientos a las nueve y media de la mañana, invirtiendo en el viaje poco mas de tres horas; al recibir la novedad el Monarca, felicitó muy efusivamente al aviador.

### Hace 45 años
## Adelantado

**Nellis AFB 11 abril 1955**

Desde semanas atrás, un grupo de aviadores españoles formado por el teniente coronel Hevia, comandantes Azqueta, Grandal y Pedrosa, y los tenientes Villalonga y Ordovas, está llevando a cabo en distintas escuelas de la USAF cursos de especialización en reactores. Superado ya el de Transformación y Tiro en T-33, han iniciado en esta base el de F-86F, siendo el teniente coronel Gonzalo Hevia, el primero que, "suelto" esta mañana, se ha convertido en el primer piloto del Ejército del Aire que ha volado el mítico "Sabre".

Felicitamos al ilustre soldado y a la Real Academia de la Historia que ha tenido el acierto de su designación.

### Hace 50 años
## Homenaje

**Barcelona 2 abril de1960**

Dos días antes de cumplirse el 21 aniversario de la desaparición del comandante García Morato, el Ayuntamiento de Barcelona, como homenaje al héroe de la Aviación Española, ha dado su nombre a la avenida de la Ciudad Condal que ha de unir las zonas del Puerto y del Ensanche. Al acto han asistido las hijas del aviador arropadas por cerca de medio centenar de pilotos que, en la Escuadra de Caza, sirvieron a sus órdenes. Abrió el acto, el alcalde accidental quien expresó el honor que le había correspondido con el ofrecimiento del homenaje, respondiéndole el teniente general Salas, jefe de las Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa Aérea, como el más caracterizado de los presentes, para mostrar el agradecimiento a la Corporación.

Los excombatientes de la caza se reunieron posteriormente en diversos actos de confraternización y recuerdo al *Mejor entre los mejores*, que ellos veneran.

### Hace 40 años
## Caribou

**Albacete 23 abril 1970**

Al ser entregado al Ala nº 37 el duodécimo T.9, la empresa que lo construye –la De Havilland Canadá– ha obsequiado a la unidad con la cabeza disecada de un magnífico caribú. El emblemático ciervo, en ingles caribou, tal como se conoce de fábrica el modelo DHC-4, sin duda alude sus excelentes cualidades como andador, capaz de cubrir rápidamente distancias considerables.

### Hace 65 años
## Descanso eterno

**Andujar (Jaén) 16 abril 1945**

En solemne acto celebrado en el Santuario de la Nuestra Señora de la Cabeza, se ha procedido a dar sepultura a los restos mortales de los comandantes, de Aviación, Carlos de Haya y de la Guardia Civil, Santiago Cortés. Al primero, caído en combate aéreo en el frente de Te-

ruel, se le conoció como el *ángel del Santuario*, dadas las numerosas veces que, durante nueve meses de asedio, por el aire lo abasteció, y Cortés con tanto heroísmo defendió.

La fúnebre comitiva llegó a la explanada de la Casa de las Cofradías, donde esperaban los ministros del Ejército y Gobernación así como autoridades militares y civiles. Una compañía del benemérito Instituto rindió honores. A continuación, el Director de la Guardia Civil, general Alonso Vega, en representación del Generalísimo, recordó en sentidas palabras la gesta del Santuario, exaltando las figuras de Cortes y de Haya, sobre cuyos féretros, depositó las insignias de la Cruz Laureada de San Fernando, besando las banderas nacionales que los envolvían. Puesto en marcha nuevamente el cortejo, se trasladó hasta el glorioso recinto, en cuya capilla, que hoy se inauguraba, el Arzobispo de Granada celebró una misa de "corpore insepulto". Después, bajados los féretros a la cripta, a hombros de supervivientes del Santuario, recibieron cristiana sepultura.

Durante los actos, una Escuadrilla compuesta por nueve aviones de la base de Tablada ha evolucionado sobre el Santuario arrojando flores.

### Hace 65 años
## Estrechando lazos

**Lisboa 14 abril 1945**

Escoltado por nueve cazas *Hurricane* de la defensa de Lisboa, el trimotor *Junkers* que conduce a la misión del Ejército del Aire, tomaba tierra el pasado miércoles en el aeródromo de Portela. Con el jefe de E.M, general Eduardo González Gallarza, viajan los coroneles Lacalle, Sedano, Mata, y Laviña, y el teniente coronel López de Haro quienes al pie de la escalerilla, fueron recibidos con exquisita cordialidad por el general Sintra, jefe superior de la Aeronáutica Militar portuguesa y otras personalidades. Una compañía de tierra de la Escuadrilla de Caza nº 1 rindió honores, desfilando a continuación.

El héroe del vuelo a Filipinas –como aquí recuerda la Prensa al general Gallarza– manifestó su satisfacción por encontrarse entre los portugueses, a los que considera como hermanos.

*Son mis amigos. Desde que nos resolvieron tantas dificultades en Macao, cuando nuestro vuelo a Manila, todo nos une y nada nos separa. Somos verdaderos camaradas. Esta visita es un abrazo más entre Portugal y España. Saludo al pueblo portugués.*

Posteriormente, en el hotel donde se alojan, se celebró un banquete ofrecido por la Aeronáutica Militar, presidido por el teniente general Santos Costa, ministro de la Guerra.

Los jefes españoles han visitado los talleres de Alverca así como la base aérea de Ota, sede de la Escuadrilla de Caza nº 4 "*Airacobra*" (en la fotografía).

### Hace 50 años
## Alarde

**Salamanca 27 abril 1960**

En honor a las delegaciones asistentes a las I Jornadas Hispanoamericanas de Derecho Aeronáutico, celebradas en esta ciudad, la Escuela Básica de Pilotos les ofreció en la base aérea de Matacán una brillante exhibición. La lluvia y el viento que, arreciando en un primer momento, amenazó con la suspensión, tan pronto amainó, los espectadores, entre los que se encontraban las autoridades y numerosos invitados, han podido vibrar con las increíbles y bellísimas maniobras de Patrulla Acrobática de T-6. Al mando del comandante Liniers, y compuesta por el comandante Fernández Roca (L) y los capitanes Sánchez-Lanuza y Maestro, puso fin a sus vistosas filigranas, con la rotura de formación conocida como "la bomba", que arrancó de los asistentes una larga y sonora ovación.

Por último, treinta y dos T-6 al mando del teniente coronel Aparicio, en formación de dos rombos de dieciséis aparatos, realizó varias espectaculares pasadas por el campo.

### Hace 50 años
## Festival

**Tablada 17 abril 1960**

Con un día espléndido y una afluencia de público extraordinaria, ha tenido lugar el Festival organizado por el Aero Club de Sevilla. Lo inició el conocido probador de CASA, Ernesto Nienhuisen, exhibiendo la primera Dornier L.9, que llamó la atención especialmente por sus cualidades para el vuelo lento. Le siguió el capitán Ramón Gutiérrez –el popular "Guti"– quien a base de diabluras, puso en evidencia la asombrosa maniobrabilidad del Heinkel 111 que construye CASA. Luego de una sesión de acrobacia, con Bü-131, bien ajustada, por cierto, a cargo del profesor del Aero Club Paco Rubio tuvo lugar la exhibición en vuelo de los tres aviones de la Hispano, que posados en el stand, los sevillanos habían admirado estos días en la Feria de Muestras.

El Messer o *Buchón*, perteneciente al Ala 7 de El Copero, lo pilotó el teniente Julio Arrabal, el *Triana* el comandante Fernando de Juan Valiente y el *Saeta "Perico"* Santa Cruz, llevando a bordo al capitán ingeniero Mariano Armijo. Todos con un dominio extraordinario y "echando toda la carne en el asador" conmovieron al público, que entusiasmado les dedicó grandes aplausos. A reseñar la presencia del teniente general Gallarza jefe de la Región Aérea quien muy satisfecho felicitó a los pilotos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Cádiz 22 mayo 1910**

Hijo de doña Teresa Díaz Benjumea y don Luis Salvador Alexandre ha nacido un niño al que le será impuesto el nombre de Julio.

*Nota de El Vigía:* Contando tan solo quince años y como paso previo para hacerse aviador, aquel espabilado jovencito gaditano ingresaba como cadete en la Academia de Infantería toledana. Admitido en 1930 en el Servicio de Aviación tras los oportunos cursos, obtiene los títulos de observador y piloto militar de aeroplano y luego de un breve pero intensivo curso de mecánico, fue destinado al Grupo 12 de Tablada donde tiene su primer contacto con un auténtico caza, el Nieuport 52.

El estallido bélico de 1936 le sorprendió en Sevilla y en un Nieuport, que había tomado tierra equivocado de bando, inicia los primeros combates reales y las primeras victorias. Luego, tras hacerse con el Fiat CR-32 integrado en una escuadrilla legionaria italiana, pasa a constituir con Joaquín García Morato y Narciso Bermúdez de Castro, la "Patrulla Azul" de la que junto a el halcón y la avutarda como se les representa en el célebre emblema a sus compañeros, el es el mirlo –por su buen volar y pasarse de moreno- Ascendido a capitán en mayo de 1937 al formarse el primer Grupo Morato (2-G-3) este encomendó a Salvador el mando de la 1ª escuadrilla. Su carrera como cazador era meteórica, pero el 3 de octubre del siguiente año, cuando en su cartilla figuraban ya 564 servicios de guerra y 24 victorias, fue derribado en el Ebro; se lanza en paracaídas y es hecho prisionero hasta la toma de Barcelona. Las negociaciones para su liberación por canje, en las que intervino el propio general Franco, fueron intensas pero estériles. Conocido es el dicho de García Morato, quien, abogando por su compañero ante Franco, llegó a decir *"¡ Es que es, mejor que yo..!"*

Con la llegada de la paz y la reorganización de las Unidades, fue nombrado jefe del 22 Regimiento de Caza con aviones Fiat y base en Tablada. Luego, ante la avalancha de oficiales de otras armas, dispuestos a formar parte de aquel gran Ejército del Aire con ¡5.000 aviones! que soñara el ministro Yagüe, es designado para enseñar lo mucho que sabía, nombrándosele Director de la Escuela de Caza (Reus).

En 1942 se le dio el mando de de la 2ª Escuadrilla Azul y aunque no hubo grandes combates, dada la estabilización del frente al que se le destinó, en los seis meses de actuación, aquella consiguió trece derribos, por el contrario hubo de lamentar la pérdida de dos de sus pilotos.

De nuevo en la Escuela de Caza, ahora en Morón, evidenciándose la inferioridad del Fiat frente a los cazas más modernos, en 1943 forma parte de la expedición que desde París-Villacoublay (en la Francia ocupada) trae a España los quince Me-109 F, popularmente conocidos como "Zacutos".

En la Escuela de Morón las clases de combate se suceden. ¡Cuantos alumnos recuerdan, aquellas persecuciones en las que participaba el jefe! En una de ellas el Fiat se le incendió. Resbalando, para que las llamas no le abrasaran, trató de llegar al campo, pero cuando vio que no podía conseguirlo saltó en paracaídas a tan poca altura, que no llegó a desplegarse totalmente, produciéndose graves quemaduras y varias fracturas que tardó meses en curar. Repuesto ya, regresa a Morón complementando la enseñanza con las pruebas de los prototipos del Me-109 y HS-42B que fabricaba la Hispano y en 1948 realiza el curso de Vuelo Sin Visibilidad.

En diciembre de 1950, con el empleo de teniente coronel, marcha agregado a la embajada de España en Washington, donde tiene la oportunidad de "empaparse" en lo que es una fuerza aérea moderna. Al regresar, en 1955, lleva a cabo el curso de T-6 y luego, con 45 años, el de reactores en Talavera la Real; pero su próximo destino no es un Ala de caza, sino la dirección de la A.G.A.

### Hace 90 años
## Nuevo aeródromo

**Segovia 10 mayo 1920**

Con la presencia del general Echagüe acompañado del jefe de Aviación coronel Soriano y del comandante Bayo, en medio de una expectación extraordinaria, ha tenido lugar la inauguración del aeródromo de Grajera, situado en esta provincia a medio centenar de kilómetros de Aranda de Duero. Para dar sentido y realce al acto, procedentes de Cuatro Vientos llegaron cuatro aparatos, ocupados por los capitanes Gallarza–Montero; Las Morenas– Cañada; Moreno Abella marqués de Borja–fotógrafo Leopoldo Alonso y el soldado Iglesias con el capitán Pérez Moreno; quienes, tan pronto pusieron pie en tierra, se vieron rodeados de centenares de personas, incluso llegadas de pueblos vecinos que los aclamaba y vitoreaba como héroes.

*-Ya han llegado a Grajera los últimos adelantos. Tal vez sea el comienzo de una nueva dicha para el pueblo,* intuía en la sencilla platica, el bondadoso sacerdote en la misa mayor. Tras esta, en la casa del cura de Grajera se ofreció un espléndido almuerzo, al que asistieron los aviadores junto al alcalde, el juez y el secretario municipal.

A las cinco de la tarde, despedidos con una nueva ovación de entusiasmo y cariño, los aeroplanos emprendían el regreso, para tomar tierra 55 minutos después en Cuatro Vientos.

## Hace 80 años
# Gajes del oficio

**Melilla 22 mayo 1930**

El general López Pozas y el coronel Solans junto a numerosos jefes y oficiales de Aviación, esperaban ayer en la base de Mar Chica al hidro que, pilotado por el comandante Hidalgo de Cisneros, traía desde la Península al jefe superior de Aeronáutica, general Amado Balmes. Pasado un tiempo prudencial y ante la falta de noticias, se vivieron momentos de inquietud hasta que, por fin, se supo que, a poco de salir de Cádiz, una avería les había forzado a amerizar. Por fortuna, una lancha los remolcó hasta Ceuta, desde donde ha llegado hoy. A preguntas de los informadores acerca del suceso, el general ha manifestado que son *gajes del oficio*, añadiendo que sufrieron la natural mojadura, pues la marejada de Poniente era fortísima.

Por la tarde, ha cursado la visita de inspección al aeródromo de Tauima, presenciando luego, el vuelo de varios aparatos.

donde pronto se incorporaría un alumno muy especial, el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón. Su llegada a San Javier, para tomar posesión, en un T-33, evidenció que algo había cambiado y así fue, destacándose el coronel Salvador por su apasionamiento por las reformas, por los nuevos métodos y la potenciación del idioma ingles, Como detalle curioso, consigue para su entrenamiento un "Buchón". Tras cinco años en la AGA, pasó a mandar el Ala 5 de "Sabres" y la base de Morón que tan bien conociera.

El ascenso a general en 1963 le supuso abandonar el "Sabre" y que se hicieran mas difíciles las probabilidades de vuelo; por el contrario, su hijo Julio, cadete ya en San Javier, seguía sus pasos.

Pero el destino quiso que aquél fatídico 25 de abril de 1963, despegando un Heinkel 111, acabara zambulléndose en invertido en las aguas del Mar Menor a ocho metros de la orilla y que, de los tres tripulantes y siete alumnos que lo ocupaban –que resultaron heridos– únicamente el alumno Julio Salvador Martínez perdiera la vida en el trance.

Fue un duro golpe para el general que le resultó difícil superar. Su carrera por otro lado, iba alcanzando las mas altas cimas: jefe de FF.AA., del Mando de la Defensa, segundo jefe del Alto Estado Mayor… y en 1969 ministro del Aire.

Las obligaciones del cargo no le impidieron de vez en cuando "echarse un vuelito" en los aviones de combate.

A propuesta del Consejo Superior Aeronáutico, le fue concedida la Medalla Aérea, preciado galardón que como la Medalla Militar individual y tres colectivas que poseía, venia refrendar la ejemplaridad de una carrera aeronáutica cifrada en 7.300 horas de vuelo. Su imposición por el Príncipe de España en Tablada el 5 de abril de 1972 fue todo un acontecimiento, rubricado con una espectacular parada aérea.

Ya en el retiro, un día de 1987 aquél mirlo que tanto había revoloteado por los cielos, casi inesperadamente procedió por derecho rumbo a la eternidad.

## Hace 55 años
# Entusiasta

**Lérida 20 mayo 1955**

Coincidiendo con los actos celebrados con motivo de las bodas de plata del Real Aero Club de Zaragoza, la quincena de avionetas participantes en el rallye, han inaugurado el campo de vuelos de Suquets. Enclavado a una veintena de kilómetros de esta capital, es propiedad de don José Irigoyen Rahola, un admirable emprendedor que, como hemos visto, además de promover el cultivo de estas tierras y levantado todo un pueblo con sus instalaciones deportivas, cooperativa y hasta casino, alrededor de su industria conservera, lo ha dotado de un mini- aeropuerto, con torre de control, aparcamiento y hangar para sus dos avionetas.

Con la asistencia de las primeras autoridades, el obispo de la diócesis ha oficiado la ceremonia de bendición y tras el delicioso ágape campestre y la entrega de premios, todos los aparatos partieron para Zaragoza a excepción de uno; el "Junkers" del coronel Carlos Pombo, quien haciendo bueno el dicho de "sólo rompe aviones quien los vuela", en este caso, uno de nuestros mas competentes aviadores, al entrar largo y el terreno reducido, se salió de la pista por derecho cayendo por un barranco. Por fortuna, salvo algún pequeño coscorrón, sufrido por sus tripulantes: capitán Aurelio Sánchez Martín, sargento mecánico Antonio Velasco y cabo radio Fernando Abad, no ha habido que lamentar nada irreparable.

En la fotografía tomada momentos después del accidente, el coronel que luce su preciada Medalla Aérea, parece decir: ¡No me lo puedo creer!

## Hace 55 años
# Debut

**Madrid 9 mayo 1965**

Se calcula en mas de medio millón, las personas que han asistido al desfile militar que, bajo la presidencia del Generalísimo acompañado por SS.AA.RR. D. Juan Carlos y Doña Sofía y el Príncipe Muley Abdula de Marruecos, se celebró esta mañana.

La gran novedad, la ha constituido la presencia de los cazas interceptadores F-104G "Starfighter" con base en Torrejón. Tanto por lo estilizado de su línea, como por su enorme velocidad, que puede superar los 2.000 kilómetros por hora, han causado verdadera impresión.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Fatalidad

**Cuatro Vientos 12 junio 1920**

A las nueve y media de la mañana se disponía a aterrizar en este aeródromo el aparato pilotado por el capitán Varela, a quien acompañaba como observador el teniente Jácome, cuando al sobrevolar una choza situada en las proximidades ha querido la fatalidad que se produjera una tragedia. Al oír el ruido del motor un obrero, que trabajaba en la techumbre, instintivamente se incorporó, siendo alcanzado por la hélice que horriblemente lo ha destrozado. El aeroplano ha tomado tierra, no sin grandes desperfectos.

### Hace 85 años
## Más refuerzos

**Cuatro Vientos 15 junio 1925**

Con destino Marruecos y siguiendo la ruta Madrid, Granada, Málaga y Melilla, ha partido el Grupo que, al mando de capitán Díaz Sandino, forman dos escuadrillas de siete aviones cada una, del tipo Breguet XIX con motor Lorraine de 400 cv.

La primera la constituyen los capitanes Arias Salgado (jefe), Castro Garnica y Esteban; los tenientes Munáiz, y Masjuán, el alférez Iglesias y el suboficial Gayoso, figurando como observadores el capitán Villa, el teniente Vento y el sargento Pérez.

El mando de la segunda escuadrilla lo ostenta el capitán Barberán, formando parte de la misma los capitanes Vives, Garrido y Gallego y los tenientes Pardo y Moreno Miró.

Es curioso que los aparatos ostentan en su deriva una pantera en posición de salto pero, como nos aclaró el capitán "Paco" Vives, tal divisa no se refiere precisamente al valor y agresividad de quienes van a volarlos en guerra, dotes, por cierto, ya demostradas en la campaña marroquí, sino a los "panterazos" –desplomes en el aterrizaje– que dieron hasta que le cogieron el tranquillo al nuevo avión.

En la fotografía el capitán Díaz Sandino (izq) junto a sus jefes de escuadrilla, Barberán y Arias Salgado.

### Hace 45 años
## Peregrinos alados

**Pamplona 3 junio 1965**

Como ya tienen noticia nuestros lectores, con la participación de 35 avionetas, de ellas una decena de militares, ayer al cubrir la etapa Cuatro Vientos–Noain, dio comienzo la Vuelta Aérea a la Península, que coincidiendo con el Año Santo Compostelano, seguirá la *Ruta Jacobea*.

Hoy, antes de partir para León, el cronista retrató a los tenientes generales Eduardo González Gallarza (mono de vuelo, boina vasca y la tradicional concha peregrina) y "Paco" Vives, dirigiéndose a su DC-3, en compañía del simpatiquísimo coronel José Luis Ureta, tocado con sombrero de ala ancha cordobés. Ya en vuelo, pudo obtener el perfil del capitán Tomás Castaño de Meneses, piloto de una E.9 del 91 Grupo y flamante campeón del mundo de Vuelo Acrobático.

### Hace 85 años
## Homenaje y coscorrón

**Huelva 17 junio 1925**

Cumpliendo órdenes del Servicio de Aviación y con el fin de sumarse al homenaje póstumo al capitán Molina Domínguez, desde Tablada se desplazó a Rociana el Breguet nº 22 tripulado por los capitanes Acedo y Esteve. Tras arrojar sobre el pueblo y el cementerio una sentida alocución y docenas de ramos de flores, se disponían a regresar a su base pero, ante el estupor del vecindario, una avería de motor les ha obligado a aterrizar violentamente en las proximidades. Rescatados de entre los restos del maltrecho aparato sus heridas no parecen ser de gravedad.

### Hace 75 años
## Prácticas de tiro

**Madrid 17 junio 1935**

Con toda satisfacción se celebraron esta tarde en el aeródromo de Getafe las prácticas de ametralladores llevadas a cabo por la Escuadrilla nº 1. Dichos ejercicios, meramente tácticos, han tenido por finalidad la comprobación de la perfecta sincronización de las máquinas y el adiestramiento de los aviadores en el tiro. Las próximas noches, con aviones provistos de reflectores, se realizarán sobre la capital ejercicios simulados contra futuros ataques aéreos.

### Hace 75 años
## Naufragio

**Cádiz 22 junio 1935**

Cuando procedente de Cuatro Vientos se dirigía a Cabo Juby un sexquiplano Breguet pilotado por el teniente Francisco Márquez

Yanguas con el oficial del mismo empleo, perteneciente a la Aviación mejicana, Antonio Navarro como observador, al adentrarse en el mar, a la altura del cabo Trafalgar, una avería les forzó a amerizar, capotando aparatosamente. Por fortuna, lo hicieron cerca del mercante británico "Mervyn" que se apresuró a rescatar a los aviadores quienes apenas sufrieron lesiones, en tanto el aeroplano, que recuperaron también, mostraba graves desperfectos. Informado del hecho el puerto de esta ciudad, el capitán del mismo envió un remolcador y una barcaza a las que hombres y máquina fueron transbordados.

Curiosamente el avión es aquel célebre 12-71, en el que tres años y medio atrás, el capitán Rodríguez y el teniente Haya habían cubierto los 4.500 kilómetros que median entre Sevilla y Bata, en la Guinea española. Como recordarán los lectores, ya de regreso, se rompió al despegar de un claro de la selva en el que un fuerte vendaval les había obligado a aterrizar. Desmontado y enviado a la Península fue reconstruido.

## Hace 70 años
## Generales

**Madrid 21 junio 1940**

Por Decreto de hoy, han sido promovidos al empleo de general de brigada, los coroneles, Infante D. Alfonso de Orleans y Borbón (foto), D. Joaquín González Gallarza, D. Apolinar Sáenz de Buruaga, D. Luis Moreno Abella, D. Luis Gonzalo Vitoria y don José Mª Aymat Mareca; así como a Intendente General D. José Martínez Herrera.

Son los primeros ascensos al generalato, en el naciente Ejército del Aire.

## Hace 65 años
## Llamamiento

**Sevilla 25 junio 1945**

¡¡Españoles!! ¡¡El Ejército del Aire os llama!!

Todos los españoles comprendidos entre los 18 y 30 años de edad que reúnan las condiciones siguientes: solteros o viudos sin hijos, no se hallen inscritos en la Marina ni hayan sido expulsados del Ejército, alcancen una talla mínima 1,60 m y un perímetro torácico de 0,80 m, podrán ingresar como voluntarios por un periodo de dos años, sin opción a premio, en esta Región Aérea del Estrecho (Centro de Reclutamiento y Movilización. Banderín de Enganche).

Al ser llamados para su incorporación, presentarán la baja de racionamiento y la tarjeta de fumador o documento que la sustituya.

## Hace 70 años
## Simulacro

**Toledo 6 junio 1940**

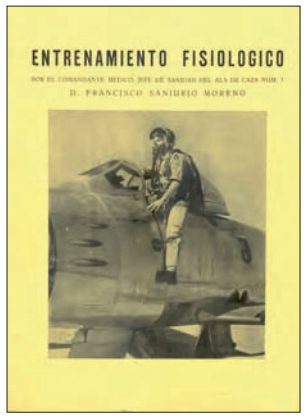
Participando en el rodaje de la película "Sin novedad en el Alcázar", aviones Heinkel He-51 del 31 Regimiento de Asalto con base en Getafe al mando de su jefe el teniente coronel Félix Bermúdez de Castro, pasándose por "rojos", han llevado a cabo ametrallamientos en "cadena" simulados, al hospital de Toledo. A decir del referido jefe, el célebre "Chilín": *Aunque por exigencias del guión, hubimos de "cambiarnos de chaqueta", hemos echado tanto salero como en los frentes de la guerra.*

## Hace 50 años
## Obra de interés

**Manises junio 1960**

El conocimiento adquirido por el doctor Francisco Sanjurjo Moreno a través de estudios, congresos y su propia experiencia, como comandante médico, Jefe de Sanidad del Ala de Caza nº 1, lo ha volcado en las 191 páginas ordenadas en 12 capítulos, de una interesante obra titulada. *Entrenamiento fisiológico.*

Como quiera que entre las numerosas ilustraciones aparecen retratos de aquel gran piloto que fue, el llorado capitán Jaime Berriatúa, a título particular el autor ha dedicado un ejemplar a su viuda en los siguientes términos:




*"Los hombres que volaban y trabajaban diariamente junto a tu marido y siguen volando y trabajando fieles al cumplimiento de su deber, recordando el sacrificio de sus caídos y con la mirada siempre puesta en lo alto, te dedican, Tere, este libro hecho para todos los pilotos de reactores de España.*

*Ala de Caza nº 1 Base Aérea de Manises".*

## Hace 45 años
## Por 1 DM

**Munich 25 junio 1965**

Sin duda, la máxima atracción de la I Feria Internacional de Tráfico inaugurada hoy en la ciudad de Emmingen, ha sido este veterano "Junkers" que, construido en España –CASA 352.L– recientemente fue vendido por el Ejército del Aire al Gobierno alemán por la simbólica cantidad de 1 marco. Sobre él, puede verse un modelo de estación espacial, símbolo de lo que será el tráfico del mañana.

## Hace 35 años
## Espectacular

**Torrejón 25 junio 1975**

Con la asistencia del S.A.R. el Príncipe de España, el embajador de los Estados Unidos, el ministro del Aire y una nutrida representación de generales, jefes y oficiales de las Fuerzas Aéreas de los dos países, se ha celebrado la presentación del F-16. Sus espectaculares y variadas evoluciones que se prolongaron durante diez minutos y no se extendieron más allá del alcance visual de los espectadores, han puesto en evidencia la excelente capacidad de maniobra que posee este avión doblemente supersónico, que como es sabido se ha adjudicado el llamado "contrato del siglo".

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Accidente

**Cuatro Vientos 27 julio 1920**

Acababa de aterrizar el capitán profesor Joaquín González-Gallarza, y rodaba ya hacia la línea, cuando el grupo de compañeros y alumnos que presenciaba los vuelos, vió alarmado como al no advertir aquél la presencia de otro aeroplano en tierra, lo enfilaba peligrosamente. Previendo la inmediata colisión, su hermano Eduardo, teniente de Infantería aviador, en un intento de evitarla, corrió a su encuentro, siendo alcanzado por la hélice que aún giraba a gran velocidad. El accidente se ha saldado con una herida de ocho centímetros en la región frontal calificada de grave, otra en una pierna, así como la fractura del cúbito y radio. Trasladado al Hospital Militar de Carabanchel, según el parte emitido por el equipo médico que lo atendió, no se teme por su vida.

Ni qué decir tiene la desazón que ha sufrido el piloto al comprobar que, inconscientemente, había malherido a su hermano.

### Hace 90 años
## Honores

**Tetuán 12 julio 1920**

Si emocionante fue, el viaje del ministro de la Guerra en el tren especial que partió de Ceuta, recibiendo su paso por los campamentos los honores de ordenanza de las fuerzas al tiempo que varios aeroplanos escoltaban el convoy; brillantísima, y de honda emoción patriótica, ha sido su llegada a esta plaza.

Al entrar el tren en agujas y resonar, interpretada por la banda de Barbastro, la Marcha Real, la gente ha aplaudido y vitoreado con entusiasmo a España y al Rey

Luego, cuando en automóvil el vizconde de Eza se trasladó hasta al palacio de la Residencia, pasando revista a los infantes y jinetes de la mehalla del jalifa, que cubrían parte de la carrera y le dieron escolta, un aviador tras "rizar el rizo", ejecutó arriesgadísimos ejercicios.

### Hace 70 años
## Obra de interés

**Madrid 20 julio 1940**

Publicada por Editora Nacional la obra "Guerra en el aire", dedicada al laureado "As" de la caza, comandante Joaquín García Morato, la fotografía nos muestra el escaparate que, para su promoción, exhibe una librería de la capital.

### Hace 65 años
## Ministro aviador

**Madrid 20 julio 1945**

Por Decreto de la fecha, ha sido nombrado ministro del Aire, el general de división Eduardo González-

### Hace 90 años
## Nocturno y choque

**Madrid 3 agosto 1920**

A noche, a las nueve, y a una altura que permitía a los transeúntes de la corte percibir el ruido del motor, efectuó una ronda aérea sobre la población un aeroplano.

Es la primera vez que en Madrid se efectúa este experimento que hoy es indispensable en las condiciones exigidas a los pilotos militares.

Claro está que, como siempre, la experiencia se ha hecho con todos los mayores peligros posibles, puesto que el aparato era un modesto 80 caballos de escuela y sin que, en el aeródromo de salida y llegada (Getafe–Escuela Militar), hubiera aquellas instalaciones apropiadas de señales luminosas indispensables en época normal y aún en época de guerra.

Cabe pues felicitar a pesar de todo a la Aeronáutica Militar y esperar que el alto ejemplo de espíritu profesional dado por el piloto D. Carmelo de las Morenas, profesor de la citada Escuela, tenga la eficacia correspondiente.

Desde luego es mejor que estos vuelos se efectúen con aparatos de mayor potencia y con las señales luminosas, pues lo de anoche, aparte del gran arrojo que demuestra, tiene mucho mas de "clavileño" quijotesco que de otra cosa.

Apenas transcurridas veinticuatro horas, cuando el bizarro capitán, junto a otros profesores y alumnos se desplazaba a Getafe, el automóvil en el que viajaban fue alcanzado por un tranvía.. El hecho ocurrió en la Florida de Atocha (uno de los lugares intransitables de Madrid desde mucho antes de que se iniciaran las obras del "Metro"). De resultas de la violenta colisión, ha habido que lamentar algún herido, siendo el de mas cuidado el señor Las Morenas a quien un trozo de cristal le penetró en el ojo derecho. Atendido en el Hospital provincial, próximo al lugar del accidente, pasó luego a su domicilio.

(Desde estas líneas, le deseamos un rápido restablecimiento).

En la fotografía, aparece a la derecha, en compañía del capitán Peñaranda, junto al poderoso Salmson 2, con el que, el pasado mes de febrero participó en el primer vuelo colectivo de la Aviación Militar a Portugal.

Gallarza Iragorri, siendo el primer aviador que alcanza tal rango. Sustituye, como es sabido al general del Ejército de Tierra Juan Vigón Suerodíaz.

## Hace 50 años

# Cadetes

**Tacoma – Washington 11 agosto 1960**

En el curso del viaje que, una representación de alumnos de la XV Promoción de la Academia General del Aire española al mando del capitán Vicente Alonso Moreno, efectúa a USA, en el día de hoy ha visitado esta base, donde los futuros pilotos han tenido ocasión de conocer de cerca y entusiasmarse con los F-102."Delta Dart". Ante uno de ellos aparecen junto a tres aviadores USAF; (de izq a dcha) c.c. Marcial del Busto, cap Alonso, c.c. Jesús Melgar, c.c. Enrique Uhagón, c.c. Ramón Díaz Ortega y c.c. Carlos Alós (en cabina).

## Hace 55 años

# Cadenero motorista

**Barcelona 3 julio 1955**

Pilotando una Montesa "Brio" de 125cc, el equipo formado por José Mª Llobet Artemán "El Turuta" y Juan Soler Bultó, se ha proclamado vencedor de las *24 Horas Motociclistas de Montjuich*, que con 510 vueltas al circuito, que completaban 1.935 Km, finalizó hoy. Según nos informaron los pilotos, como entrenamiento para esta nueva prueba, viajaron a Madrid y vuelta, deteniéndose tan solo para repostar. Llobet, quien fue un distinguido aviador militar; en el mundillo motociclista tiene fama de ser un técnico muy competente.

*Nota de El Vigía:* Piloto en 1937, "El Turuta" hizo sus armas en la mítica "Cadena" (1-G-2) que mandó "El Corto"; quien, cuando con modernos cazas Messer-BF-109 y Heinkel He-112 organizó el Grupo 5-G-5, integrado en la Escuadra de Caza, se lo llevó con él. Licenciado al finalizar la guerra, participo en numerosas carreras de motos y coches.

Dotado de una extraordinaria simpatía, "El Turuta" falleció en Barcelona el 30 de abril de 2008.

## Hace 55 años

# Curso

**Barthow (Florida) 15 agosto 1955**

Para completar su formación en escuelas USA, que culminará con un curso "Avanzado" en Williams AFB, donde se "soltarán" en el "Sabre", se encuentra en esta ciudad un puñado de oficiales del Ejército del Aire español. En la fotografía vemos (de dcha a izq) al capitán Jorge Mora Baño, su instructor Roundtreee y su compañero de curso el célebre coronel Joannes Steinhoff.

Recordaremos que el piloto alemán fue un "As" de la caza con 176 derribos en la 2ª Guerra Mundial. A finales de 1944 mandaba la única Escuadra de caza de la Luftwaffe equipada con reactores Messerschmitt Me-262 Por sus notables triunfos, recibió las Hojas de Roble con Espadas para su Cruz de Caballero de la Cruz de Hierro; pero, a menos de un mes de que terminara el conflicto, al despegar con su reactor en una pista medio destruida por las bombas, capotó incendiándose su avión y sufriendo gravísimas quemaduras por las que quedó desfigurado. Luego de dos años de internamiento hospitalario y 70 operaciones, en las que demostró su férrea voluntad y ganas de vivir, en 1952 se incorporó a la nueva Luftwaffe de la que fue un artífice de su reconstrucción.

## Hace 60 años

# Fuga

**Tetuán 19 agosto 1950**

A las 8 de la mañana, no teniendo noticia de movimiento alguno, al oficial de vuelo del aeródromo de Sania Ramel, teniente Mario Muñoz, le sorprendió el ronroneo y la presencia de un Grumman FF-1, de reparación en esta Maestranza, que rodando camino de la pista, despegaba instantes después. Hechas las pertinentes averiguaciones se pudo constatar que el alférez ayudante de Ingenieros Aeronáuticos Francisco García Prieto, tras la prueba de motor en tierra –misión para la que estaba autorizado– sin ser piloto y con nociones muy elementales de vuelo, se había fugado a Casablanca en el R.6-9.

Noticias llegadas posteriormente, han dado cuenta de su aparatoso aterrizaje y de su solicitud de asilo político.

*Nota de El Vigía:* Aireada la noticia por la Prensa del Reino Unido, atribuyéndola a razones políticas; el Agregado Aéreo a la Embajada de España en Londres, teniente coronel Rute, figurándose *"se trata de un perfecto sinvergüenza, y que la causa o motivo de su deserción lo haya sido por otras razones, con el fin de salir al paso de la Prensa que amparándose en él, aprovechará para continuar la campaña contra España", pedía que se le comunicara urgentemente "la veracidad de los sucedido"*.

Devuelto el Grumman por las autoridades francesas, luego de serle cambiada la hélice, la rueda derecha completa y el neumático y cubierta de la izquierda, además de una completa revisión, el 23 de septiembre, el comandante Emilio de Ugarte Ruiz de Colunga regresaba en vuelo con él a Tetuán.

## Hace 75 años
# Increíble

**Igualada (Barcelona) 2 agosto 1935**

Nos informan de Santa Coloma de Queralt que un aeroplano que desde Logroño se dirigía a Barcelona, al parecer debido a una avería de motor aterrizó violentamente en sus proximidades. Personado el vecindario en el lugar del suceso, rescató de entre los restos a un herido que fue urgentemente trasladado a un centro hospitalario de la Ciudad Condal. Tan pronto como este, que resultó ser el sargento mecánico Pedró Mariné, recuperó el conocimiento, sus ansiosas preguntas acerca de la suerte que había corrido su capitán, alarmó a los facultativos quienes entendieron que quizás había quedado entre los restos del avión De ahí que, a las siete horas del accidente, volvieron al lugar, encontrando al piloto, capitán Rafael Araujo Acha aprisionado debajo del motor. Dándole por muerto, al oírle minutos después pronunciar alguna palabra, diéronse cuenta de que vivía, por lo que, de inmediato en grave estado, fue trasladado al hospital.

*Nota de El Vigía:* Según cuentan, recuperó el conocimiento doce días después, muy sorprendido de encontrarse en Barcelona; preguntada la fecha y la hora, ante el asombro de galenos y enfermeras, exclamó: *"si es verdad lo que me decís, en estos momentos está subiendo por las rampas de Santa María, la procesión de Las Velillas"*.

Tras larga convalecencia y con alguna secuela que le acompañaría de por vida, ya comandante, ingeniero aeronáutico y piloto, se reincorporó al servicio activo.

De madre castreña, Araujo siempre tuvo un verdadero amor por el bello municipio de Castro-Urdiales; tanto, que aquel aviador que había demostrado su heroísmo en las escuadrillas Breguet XIV de Marruecos, con un aparato de este tipo, en verdadero alarde de audacia, tomó tierra en su –no precisamente extensa– playa el 13 de julio de 1926, saliendo de ella, al siguiente día, para la de Santander. Todo un acontecimiento.

En la fotografía tomada en Lacua el citado año, le vemos junto a un grupo de chicas vitorianas a las que voló.

## Hace 45 años
# Cebolleo

**Agoncillo 7 julio 1965**

Habiendo resuelto las mujeres, que la prevista "escapada" a los Sanfermines, con su amigo el teniente Joaquín Vasco, era *una locura*; el capitán José Luis Fernández Sambeat, decidió esta mañana "echar" un vuelo en la AISA I-11B, acompañado de Tomás Rodríguez García, un soldado de la Escuela de Aprendices logroñesa, que machaconamente le había pedido el "bautismo del aire".

El día radiante se prestaba al "cebolleo"; que aunque totalmente prohibido, el piloto "se lo saltó a la torera", preguntándose ¿qué aviador no ha dado pasadas? De ahí que aquellas chicas que junto a una sombrilla roja tomaban el sol a orillas del Ebro, inevitablemente se convirtieran en su "objetivo". Inició el "baile" con una pasada muy bajita; pero, a la segunda, una inoportuna línea de cables apareció en el morro; salvados "in extremis", con el consiguiente tirón, el incontrolable y peligroso panceo, motivó que una de las patas de su tren, o la punta del plano chocaran contra la caseta de la bomba de agua del aeródromo. La catástrofe ya se había producido y la pequeña avioneta con medio tonel, se zambulló en el río en posición invertida, precisamente en una de las zonas donde tiene bastante profundidad. El piloto, en su afán de supervivencia, desabrochados los atalajes de asiento y paracaídas, conteniendo la respiración salio a flote; pero, dándose cuenta que el soldado había quedado en su interior, buceó y con gran esfuerzo consiguió sacarlo. Entretanto, operarios de una obra cercana, personal de un bar, y del propio aeródromo, con el capitán de Intervención José Mª Subra al frente, se habían movilizado con un par de lanchas para socorrer a los náufragos. Sacado a tierra el soldado con síntomas de asfixia, se le practicó la respiración artificial, antes de que en una ambulancia ambos tripulantes fueran trasladados al botiquín del cercano aeródromo. Ya en la instalación sanitaria, nuestro protagonista, viendo a su compañero tendido en la camilla, recordando como había quedado la avioneta, -la L.8C-49, número de puro 721-3- y él, sin un rasguño, se derrumbó. Nada de particular, así que pudo soportar el "chorreo" de su jefe y cumplir los catorce días de arresto en el Pabellón, que le impuso.

*Nota de El Vigía:* El soldado, lejos de amilanarse, desde Valencia escribió mas tarde a Sambeat, pidiéndole recomendación para asistir a un curso de Pilotos de Complemento.

Como colofón, no puedo por menos que referirme a la página que en mi álbum de autógrafos, me dedicó el teniente Álvaro Fernández Rodas, asistente con la XII Promoción AGA, al curso básico (Matacán 1960). Junto a los precisos trazos de un cementerio y la silueta de una hermosa mujer, un sabio consejo: "*Las pasadas ¡oh, decano! dalas solo con la mano. O lo juno o lo jotro*".

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años
## Bizarros

**Melilla 23 septiembre 1925**

Toda la Aviación de la zona, –casi medio centenar de aparatos– ha participado en la toma del monte Malmusi, en manos de Abd el Krim. Los aviadores para abrir paso a las columnas han *echado el resto*, hasta que a la caída de la tarde, los infantes han clavado en su cima la bandera de España. La sobresaliente actuación del capitán José Mª Ibarra Montis, (en la foto). ha merecido una felicitación en la Orden General del Ejercito de Marruecos.

### Hace 80 años
## Homenaje

**Toulouse 16 septiembre 1930**

En la localidad de Muret, cuna del "Padre de la Aviación", como se conoce al inventor francés Clément Ader, se ha celebrado un homenaje a su memoria. A la inauguración de un monumento, ha seguido un espectacular desfile aéreo a cargo de 70 aviones, entre los cuales, representando a nuestra Aviación Militar, ha formado parte una patrulla del Grupo de Reconocimiento nº 1 (Granada-Armilla), al mando del capitán jefe de Escuadrilla Antonio Llorente Sola.

### Hace 80 años
## Generosidad

**Melilla 16 septiembre 1930**

El caíd de la cábila de Benituzin, Allah Mehan, quien durante la campaña salvó al teniente aviador Rodríguez y Díaz de Lecea, (ver "El Vigía" R de A y A jul-ago 1999) ha entregado al presidente de la Corporación municipal, el importe del premio en metálico que obtuvo en el concurso de ganado, para que lo reparta entre los pobres. El rasgo ha sido muy elogiado.

## Accidente

**Albacete 17 septiembre 1935**

Como ya tienen noticia nuestros lectores (ver R de A y A sep 2000), cuando en el curso del festival aéreo celebrado en el aeródromo de Los Llanos, el teniente Ramiro Pascual Sanz ejecutaba una exhibición acrobática de alta escuela, debido a un fallo de motor el Avro "Cadet" que pilotaba se estrelló contra el suelo. Por fortuna, aunque con serias heridas ha salido con vida del trance.

En la fotografía, momentos antes del despegue, lo vemos (dcha en mangas de camisa) junto a su amigo el capitán Manrique Montero.

### Hace 75 años
## Fallecimiento

**Frankfurt 7 septiembre 1935**

El la localidad de Bad Kissingen donde pasaba sus vacaciones, víctima de rápida y penosa enfermedad, ha fallecido el comandante José Legórburu Domínguez (52), agregado aéreo de la Embajada de España en París.

Capitán de Caballería, luego de su bautismo de fuego en la campaña del Rif, donde brillantemente destacó en la ocupación de Monte Arruit y defensa de Alcazarquivir, al obtener en 1916-17 el título de piloto, pasó al Servicio de Aviación., en 1919 se le encomienda al mando del aeródromo y Escuadrilla de Larache (DH "Rolls") y en 1928, acompañado por el teniente Carlos de Haya, a bordo de un Avro 504 vuela hasta Bilbao, tomando tierra en una campa del valle de Asúa, donde precisamente mas tarde se cons-truiría el aeropuerto (en la fotografía dcha). A lo largo de su actividad aérea sufrió diversos accidentes, de los que salió con suerte; entre ellos, el que motivó la baja del célebre hidro tetramotor "Numancia". En uno de aquellos, luego de notificárselo al general Marina, al acusar recibo su ayudante, preguntándole por el estado en que había quedado el aeroplano y omitiendo el menor interés por el estado del piloto, Legórburu contestó con aquel célebre telegrama que decía:

*Tengo el honor de dirigirme a V.E. para comunicarle que del accidente ocurrido en el avión nº 19, no queda aprovechable mas que el reloj, el altímetro y el que suscribe.*

Los últimos años, había estado al frente de la Jefatura de Instrucción y ayudante de campo del Presidente de la República.

### Hace 65 años
## Inauguración

**San Javier 15 septiembre 1945**

Bajo la dirección del coronel don Antonio Munaiz de Brea, y un profesorado compuesto por un teniente coronel, quince comandantes, cuarenta y seis capitanes y veinticuatro tenientes, con la entrada de los alumnos que componen la primera Promoción (140 del Arma de Aviación, 63 del Arma Tropas de Aviación, 19 del cuerpo de Intendencia, 16 de Ingenieros Aeronáuticos, 6 de Intervención, 3 de Sanidad y 4 de Farmacia) ha iniciado su actividad docente la Academia General del Aire.

### Hace 65 años
## Buen debut

**Logroño 16 septiembre 1945**

El notable incremento que entre los productores de la Maestranza Aérea de Logroño iba adquiriendo la afición al deporte, fue motivo de estudio por la Jefatura de la misma que, tomando como base el "Deportivo Águilas", integrado por

entusiastas aficionados de la factoría venía actuando en partidos amistosos, y accediendo a los anhelos de su personal, se decidió organizar un Campeonato de Futbol, entre los equipos representativos de sus distintos talleres y dependencias, denominado "I Copa Jefe Maestranza". Fue entonces cuando surgió la idea de crear el Deportivo Maestranza Aérea, que causó alta la temporada 1943-44 en la primera categoría regional. proclamándose campeón con opción a promocionar para el ascenso a Tercera División de Liga. Proeza semejante, exigía la construcción de un terreno propio, dentro del casco urbano de la capital, surgiendo el elegante y moderno campo de *Las Chiviritas*, inaugurado con todos los honores en partido contra el Atlético Aviación el 20 septiembre de 1944.

Hoy, en su debut en la categoría nacional, ha vencido al Tudelano por 6 a 1. ¡Aupa Maestranza!

### Hace 50 años
## Salvado

**Reus 14 septiembre 1960**

Para cumplir una misión GCI, a las 08,20 horas Z, despegó de la B.A. de Manises la formación "Cóndor Gener" constituida por cuatro "Sabres". Tras el ascenso, encontrándose a 20.000 pies, el punto 4 observó una pérdida de liquido en el punto 3, avión C.5-81 pilotado por el teniente José Enrech; pero no observando este ninguna anorma-lidad en los indicadores del motor, decidió continuar su misión. Más tarde, cuando se hallaba a 30.000 pies, se produjo una fuerte trepidación en su avión y la presión de aceite quedó a cero, por lo que el Jefe de la forma-ción ordeno que regresara a la Base, de partida, acompañado por el pun-to 4.

En ello estaba, cuando tras una sorda explosión, advirtió un súbito agarrotamiento del motor y la existencia de señales externas de fuego, pero habiéndole comunicado el piloto del avión 4, la extinción del fuego, decidió tratar de tomar tierra con motor parado en esta Base, lo que no pudo realizar, puesto que al salir de nubes se encontraba a unos 30 km y a una altura que en planeo, no le permitía llegar. Un primer intento de aterrizar en la playa de Miami, no pudo llevarlo a cabo dado el exceso de velocidad; en el segundo, al iniciar el viraje Enrech observó que la presión hidráulica descendía, y temiendo un blocaje de los mandos se eyectó con el asiento a una altura inferior a los 100 metros, abriéndose el paracaídas instantes antes de que su botas tocaran el agua.

Inmediatamente, los obreros de una casa en construcción en las cercanías de la playa, se lanzaron al mar en su auxilio, puesto que con su pesado equipo, por sus propios medios le hubiera sido difícil alcanzar la orilla. Acompañado a un bar de Hospitalet del Infante, luego de dar parte a Manises, se presentaba en esta base, donde poco tiempo después, para recogerlo, en un T-33 llegaba su amigo el teniente Juan Martínez Martínez, nº 1 de la VIII Promoción A.G.A, de la que él, había sacado el 2

*Nota de El Vigía:* Pocos días después, ascendido ya a capitán, Enrech quiso agradecer al puñado de vecinos que le ayudaron, y en una avioneta acompañado del teniente Santiago Valderas –el simpático Negro– volaba a Reus y cual dos paisanos mas, se presentaron en el bar de Hospitalet. Al ver que las chicas y vecinos que allí se encontraban, no reconocieran al aviador, a este no se le ocurrió otra cosa que echarse un vaso de agua en la cabeza. Entonces si, al instante diéronse cuenta de que era el *piloto que había llegado del mar*.

Lamentablemente, el 23 de enero de 1968, el capitán Enrech Macho (36) destinado en el Escuadrón de Alerta y Control nº 5, perdía la vida al estrellarse con un T-6 en las cercanías de Aitana. Sin duda, el famoso y eficiente entrenador, no tenía la potencia ascensional del "Sabre".

Hoy, al recordar a aquel joven aviador, unánimes son los elogios de piloto militar excepcional.

### Hace 80 años
## Buscando campos

**Huesca 23 septiembre 1930**

Procedente de Getafe, vía Zaragoza, ha llegado al campo de Hospitaled –a poco más de 40 km. de ésta– una escuadrilla de 8 aparatos de la Escuadra de Instrucción, al mando del comandante jefe de Grupo Juan Ortiz. Según se nos ha informado, están inspeccionando terrenos para establecer campos de socorro, y de éste han elogiado su gran amplitud. Saludados los aviadores por las autoridades, mañana partirán para Pamplona.

### Hace 60 años
## Virtuoso

**Bilbao 25 agosto 1950**

Con motivo de la escala en el aeropuerto "Carlos Haya" de Sondica, de las avionetas partici-pantes en el Rallye Internacional, organizado por el Aero Club de Santander, desde Burgos se desplazó el comandante Esteban Ibarreche, oriundo de estas tierras. El reconocido As" de la *Escuadra Morato* y de la 1ª *Escuadrilla Azul* en Rusia, llegó a emocionar al numerosísimo publico asistente, con una soberbia exhibición acrobática, premiada con aplausos y una cálida ovación. En la fotografía, mientras su hermano Miguel le ayuda con los atalajes, suplica: *Por favor Esteban, no te pases.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Sevilla 17 octubre 1910**

Hijo de doña María Luisa Sagastizabal y don Manuel Vázquez. ha nacido un niño que recibirá el nombre de Manuel.

*Nota de El Vigía:* Piloto civil formado en el Aero Club de Andalucía, "Patiño" como se le apodaba cariñosamente a Manuel Vázquez Sagastizabal, contaba con tan solo 107 horas de vuelo, cuando en julio de 1936 se incorporó a las avionetas militarizadas de su Club, con las que junto a un puñado de compañeros llevó a cabo arriesgadísimos servicios, concediéndosele a los tres meses, el empleo de alférez de complemento, por méritos de guerra. Pasó luego a la escuadrilla Heinkel 51 del capitán Salas y de aquí demostrada ya su bravura, a la de Morato. Al formarse el 2-G-3 (cap Salvador), con los Fiat CR-32 inició su brillantísima carrera que con 22 victorias seguras y 7 probables, le llevaría al tercer puesto entre los ases de la Aviación Nacional. De él se decía, que con su arrojo suplía la falta de veterania.

El 23 de enero de 1939 cuando al frente de su escuadrilla, con base en Posadas, protegía una formación de bombarderos, avistó a un grupo de quince "Chatos" a los que persiguió; pero viendo que se alejaban del frente, y yendo cortos de combustible, ordenó a sus pilotos el regreso al campo; continuando, sin embargo, él con su patrulla hasta entablar un desigual combate entre Cabeza Mesada e Hinojosa del Duque. En el transcurso de aquel duro enfrentamiento, resultó gravemente herido; así y todo, pudo hacer uso del paracaídas. Recogido por el enemigo y evacuado al hospital, falleció al siguiente día.

La paz estaba cerca y tan pronto se recuperó su cadáver, antes de darle tierra en el cementerio de Sevilla, el general Llanderas depositaba sobre su féretro la Medalla Militar.

Nueve años después, resuelto favorablemente el oportuno Juicio contradictorio, le era concedida la Cruz Laureada de San Fernando.

Fue un extraordinario piloto, nos decía el teniente general Miguel Guerrero (en la fotografía con el) quien, en tono confidencial, nos contó que, cuando ufano regresaba al campo tras un combate victorioso, sus mas veteranos compañeros le solían susurrar: *"Patiño, Patiño, esos cojones no son de niño"*.

### Hace 95 años
## Desafortunadas pruebas

**Cuatro Vientos 18 octubre 1915**

Desembarcadas el mes pasado en el puerto de Cádiz, las grandes cajas que contenían los aparatos "Curtiss" que la Aeronáutica Militar adquirió en USA, por vía férrea fueron reexpedidas a este aeródromo. Se trata de seis biplanos de enseñanza del modelo JN-2s. Otros tantos de la versión "hidro" llegarán a la nueva estación de Los Alcázares.

Concluido el montaje de los dos primeros, su prueba en vuelo no puede decirse haya sido feliz; y no exageramos, si decimos que ha rozado la catástrofe.

Instruidos en la casa constructora, el capitán Emilio Herrera Linares y el teniente de Navío Juan Viniegra, eran sin duda los más adecuados para volarlos. Haciéndolo esta mañana Viniegra, si bien con normalidad, advirtió a su regreso una anormal dureza de mandos. Corregida tal anomalía, esta tarde despegó de nuevo y hallándose en ascenso, una perdida de velocidad le llevó a estamparse contra el suelo, resultando gravemente herido. "Picado" sin duda en su profesionalidad, empeñado Herrera en demostrar la bondad de los aparatos americanos, a la tarde emprendió el vuelo, con tan mala fortuna que tras meter un plano en el despegue, el aparato enloquecido con unas volteretas sobre el terreno se destrozó. Por fortuna, el piloto ha resultado ileso.

### Hace 85 años
## Apoteosis

**Madrid 10 octubre 1925**

Madrid ha recibido con cariño y aclamado con entusiasmo, a los soldados españoles que han sabido luchar y vencer en Marruecos. El comercio cerró sus puertas de diez a doce de la mañana para sumarse al homenaje, y las entidades bancarias y mercantiles suspendieron las operaciones para dar asueto al personal.

Desde la estación del Mediodía, a donde, en tren especial recibido con honores, llegó el Batallón del Infante y las representaciones del Ejército en Marruecos, su desfile por Cibeles, Alcalá, Puerta del Sol Mayor y Bailen para terminar en el Palacio Real ha excedido en entusiasmo y brillantez

La Aviación, que tanto heroísmo ha derrochado en la campaña, también ha estado presente y distintas escuadrillas han evolucionado sobre la Corte, arrojando millares de proclamas saludando al Ejército: *Bienvenidos sean a recoger la gratitud de España,* –leemos en una– *los heroicos representantes del Ejército que, a las ordenes del invicto caudillo general Primo de Rivera, lucho y venció en los campos de África".*

*Mientras los aeroplanos* –relataba un colega– *hacían vibrar el aire con sus potentes motores volando casi a ras de los edificios, abajo millares de manos se unían en clamoroso aplauso y millares de bocas fundían en un solo e imponente vítor el nombre de España y su Ejército.*

Hace 85 años

## Imbatible

**Melilla5 octubre 1925**

Durante la ocupación del Monte de las Palomas, un proyectil enemigo toco a un aparato pilotado por el sargento de Ingenieros Antonio de Haro López, quien se vio obligado a aterrizar. Al intentarlo, tropezó con la línea telefónica, derribando tres postes.

Recompuesto el aparato, ha regresado en vuelo a Tauima.

Hace 85 años

## Saludo aéreo

**Logroño 14 octubre 1925**

Las corporaciones, el capitán general llegado de Burgos, y numerosísimas representaciones en traje de etiqueta y uniforme, esperaban a media mañana en la Puerta del Camino, a SM el Rey que venía de visitar Miranda de Ebro y San Millán de Cogolla. Al hacer su entrada en la ciudad, han hecho acto de presencia cuatro aeroplanos militares de León y de Burgos que, trayendo al Monarca el saludo de la Aviación Militar, han sorprendido y entusiasmado al pueblo logroñés con sus evoluciones.

Hace 75 años

## Valiente

**Melilla 21 octubre 1925**

La Orden General del Ejército francés cita con elogio al teniente aviador español Sr. Gomá Orduña, por el eficaz servicio que prestó al proteger el movimiento de retroceso de las tropas francesas. Según parece se le concederá la Cruz de Guerra.

Hace 65 años

## Nuevo Hospital

**Madrid 8 octubre 1945**

En la calle Princesa, en lo que fue Hospital del Buen Suceso y Hospital Militar de Urgencia, de rancio abolengo medico castrense, presidido por el ministro del Aire General González Gallarza, se ha inaugurado el Hospital Central del Aire, cuyo edificio ha sido renovado y adaptado convenientemente. Dirige el nuevo centro el coronel médico D. Mario Esteban Arangüez.

Hace 75 años

## Recuperación hidro

**Melilla 17 octubre 1925**

El cañonero "Laya", que por su brillante actuación en la campaña mereció –como se sabe – la Medalla Naval, impuesta por S.M el Rey tres años atrás, entro hoy a puerto trayendo a remolque un "hidro" de la Cruz Roja. Según hemos podido saber, el piloto de este, alférez Vallés, forzado por una grave avería, tomo la decisión de amerizar entre Afrau y el cabo Tres Forcas. Percatados del hecho, los torreros del faro de este punto, largaron un bote que lo remolcó hasta la costa. Avisadas las autoridades, enviaron al cañonero que se hizo cargo de él.

Hace 60 años

## Mala suerte

**Madrid 21 octubre 1950**

Nos comunican de Parla que hoy se produjo en su término municipal, un penoso accidente de aviación. Volaba desde Getafe a El Copero, el aparato Hispano Suiza HS-42, matrícula ES.6-121, cuando al parecer, debido a llevar cerrada la llave de paso, se gripó el motor. En tan comprometida situación, sus ocupantes, los tenientes Daniel León Pajares y José Vázquez del Pino, se arrojaron en paracaídas. Si bien este llegó felizmente a tierra, al primero fatalmente se le enganchó en la rueda de cola del avión, arrastrándole en su caída y posterior explosión.

Daniel León Pajares, procedía de la oficialidad del Arma de Infantería, en la que había hecho la guerra, con una brillantísima Hoja de Servicios. Finalizando el año de la paz, pasó al Ejército del Aire realizando los cursos elemental, transformación y caza en 1940. En la actualidad ejercía como profesor en la Escuela de El Copero. Descanse en Paz.

Hace 85 años

## Homenaje

**Granada 15 octubre 1925**

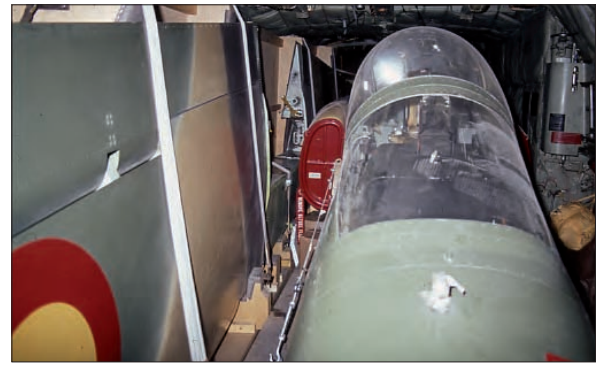
Con motivo de la llegada al aeródromo militar del Llano de Armilla de la Escuadra Aérea que tomó parte en las recientes operaciones de África, anoche se celebró en el teatro Isabel la Católica una función dedicada a los aviadores, representándose la zarzuela *Benamor*. Estos ocuparon un palco y fueron ovacionados. Hoy saldrán con rumbo a Madrid.

Hace 75 años

## Jura

**Toledo 31 octubre1925**

Con la asistencia del presidente del Gobierno, en el Alcázar se ha celebrado brillantemente la jura de bandera de los nuevos alumnos de la Academia de Infantería. La presencia en el cielo de una escuadrilla de Getafe, que evolucionando a distintas alturas arrojó sobre el patio banderitas españolas con la inscripción: "Viva España", puso el toque de emoción y espectacularidad a tan patriótico acto.



Hace 25 años

## Aerotransporte

**Getafe 31 octubre 1985**

Con destino Méjico, transportando un CASA C-101 desmontado y un peso total de 29.526 libras, ha despegado de esta base el "Hércules" T.10-09 de la zaragozana Ala nº 31. Componen su tripulación el teniente coronel De la Cruz, los capitanes Galo, Sáiz, Sbert, Palencia y Méndez; brigadas Concellon y Pradas; así como los supervisores de carga sargento 1º Pérez y sargento Cuadrado. Su plan de vuelo incluye escalas en Lages y Mc Guire USA.

En la capital mejicana se encontrará con el CASA C-212 (tte col Serrano Villacañas y cap I.A. Durán) que, siguiendo la ruta del Norte, partió ocho días atrás, para servir de apoyo al 101 que, pilotado por el col Pérez Tudó y el cte Madurga, llevará a cabo un extenso recorrido promocional que incluirá varios países de Centro y Sur América.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años
### Proyecto

**Madrid 2 noviembre 1925**

El capitán aviador Ignacio Jiménez, recientemente obsequiado con un banquete, al que asistieron mas de 80 comensales, prepara una prueba aérea de indudable importancia, puesto que ahora se trata, no ya de un hecho de carácter deportivo, sino de resultados prácticos para el servicio militar.

Junto a sus compañeros, Lóriga, Llorente y Bellod, en tres aparatos y en tres etapas de 1.500 kilómetros, volarán desde Madrid a Fernando Poo. Lo harán a lo largo de la costa africana para pasar después a la isla y obtener referencias y fotografías de los alrededores del Golfo de Guinea con el propósito de obtener una carta aeronáutica de nuestras posesiones.

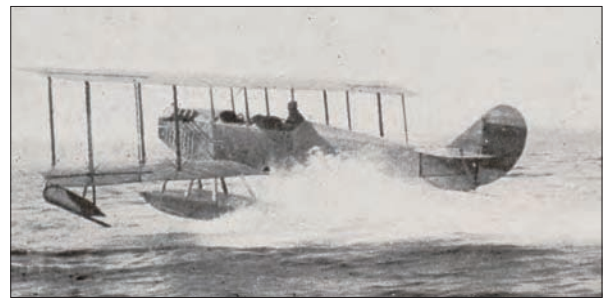
El vuelo se realizará probablemente durante el próximo mes de diciembre.

### Hace 70 años
### Ejercicios

**Colmenar Viejo (Madrid)**
**6 noviembre 1940**

Con la asistencia del Caudillo y altas personalidades militares, en el campo de operaciones de San Pedro, se ha celebrado un ejercicio táctico a cargo de la 13 División que manda el general Rada. Las operaciones duraron cerca de cuatro horas y resultaron brillantísimas Interviniendo fuerzas de los Regimientos de Infantería números 42, 43 y 44; de Artillería, Ingenieros y Defensa Antiaérea. La Aviación estuvo representada por el 31 Regimiento de Asalto al mando del teniente coronel Félix Bermúdez de Castro, cuyos Heinkel 51, curtidos en la pasada contienda, pusieron espectacularmente de manifiesto su efectividad, abriendo paso a la Infantería.

Finalizados los ejercicios S.E. se trasladó al campamento que visitó detenidamente antes de que las fuerzas desfilaran marcialmente ante él.



### Hace 95 años
### Hidroaviación

**Los Alcázares 24 noviembre 1915**

Con referencia a los hidroplanos Curtiss JN-2, que destinados a la Aeronáutica Militar, llegaron días atrás de Norteamérica, una vez llevado a cabo su montaje, en la tarde de ayer, con Mr. Albert. .J. Engel a los mandos, se iniciaron las pruebas del primer aparato, que resultaron en extremo satisfactorias.

A fin de presenciar estos vuelos, han venido a la playa del Mar Menor, varios jefes y oficiales, así como familias de esta ciudad, La Unión y Pacheco.

Pero, dejemos a nuestro colega, *El Eco de Cartagena*, que nos describa aquellos conmovedores momentos:

*…La mano del aeronauta, haciendo girar el volante; acusa el movimiento de partida; este se acentúa al mayor vigor de las trepidaciones, y, en unos momentos, –encarnizados segundos de lucha que conmueven el cuerpo del ave– se adelanta esta al mar, trazando sobre la quieta lámina del agua, el pliegue de unas ondas…,mar adentro camina el nuevo moderno Icaro; sigue la dirección Oeste, para cruzar frente al público que le tributa una ovación; se acerca a la ribera oriental, maniobra graciosamente, pasa ante las islas, enfila Punta Galindo y, de repente, acortando la carrera con nuevo y poderoso impulso del motor, se eleva al azul en un vuelo sereno de ave que triunfa…*

*Felicitamos* –terminaba– *al cuerpo de Ingenieros y a la marina española (sic) por este importante paso, dado en armonía con los progresos de la ciencia moderna, a la vez que nos felicitamos todos los hijos de esta tierra, que hemos de sentir como nadie, los beneficios del vecino campo de aviación.*

### Hace 70 años
### Misión

**Madrid 8 noviembre 1940**

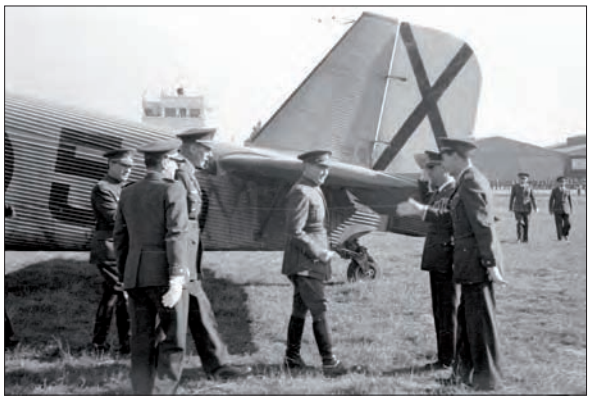
Procedente de Gran Bretaña, vía Lisboa, aterrizó en Barajas el DC-3 que pilotado por José Ansaldo, conduce a la misión del Ejército del Aire que invitada por la R.A.F. durante seis días ha visitado en el Reino Unido diversas instalaciones aeronáuticas. Tanto el laureado teniente coronel Juan Antonio Ansaldo, como los capitanes Santiago Avial y José Larios, a quienes acompañaban los tenientes coroneles de la R.A.F. Dixon (agregado aéreo en Madrid) y Pratt, se han mostrado muy satisfechos de la galantería y esplendidas atenciones de que fueron objeto por los aviadores británicos.

### Hace 50 años
### Paracas

**Madrid 1 noviembre 1960**

Producida en Eastmancolor por Naga Films, en el cine Lope de Vega tuvo lugar ayer el estreno de la película *Un paso al frente*.

Dirigida por Ramón Torredo, interpretan los principales papeles: Germán Cobos, Julio Núñez, José Campos, María del Valle, y Charito Maldonado, junto a los clásicos veteranos José Nieto, y Alfredo Mayo. El film refleja las diversas fases de los jóvenes que se incorporan a la Escuela Militar de Paracaidistas, desde la instrucción, hasta que están aptos para lanzarse y servir eficazmente a las operaciones ordenadas por el mando. Con el fin de dotar al empeño de un interés argumental, se ha creado una historia amorosa y de compañeris-



## Hace 70 años
# Visita

**Sevilla 3 noviembre 1940**

A bordo de un trimotor Junkers, que pilotaba el coronel jefe del E.M del Aire, Eduardo González Gallarza, ha llegado a la base de Tablada en su primera visita oficial, el ministro del Aire general Vigón. Recibido por todos los mandos de la misma, encabezados por el jefe de la Región, Infante D.Alfonso de Orleans, luego de pasar revista a las tropas, que le rindieron honores, ha efectuado un minucioso recorrido por las instalaciones, y muy en especial el Parque Regional Sur, donde su director, el teniente coronel Aguilera, expuso al ministro los trabajos que están llevando a cabo.

Realmente satisfecho, lo cual transmitió a todo el personal, a media tarde regresó a Madrid.

mo exaltándose en ambas la lealtad y el cumplimiento de compromisos de honor.

Por su interés, merece resaltarse el aspecto documental, con excelentes tomas de los veteranos "Junkers" desde los que realizan los saltos.

## Hace 30 años
# Traslado

**Madrid 29.noviembre 1980**

A cosado el aeródromo militar de Cuatro Vientos por servidumbres urbanísticas incompatibles con el vuelo de una escuela, tras veinte años de permanencia en él, la Escuela de Helicópteros se ha despedido oficialmente al trasladarse a la Base Aérea de Armilla en Granada.

## Hace 30 años
# Baja

**Madrid 15 noviembre 1980**

Con fecha de hoy, ha causado baja en el inventario del Ejército del Aire el bimotor de enlace U.14-1. El Dornier Do-28, que de tal modelo se trata, fue adquirido por el Gobierno Español en Alemania (septiembre 1961) para el servicio del Gobernador General de Guinea, conocido cono la "Gacela sagrada", emulando humorísticamente a "La Vaca sagrada" del Grupo de EM, ostentó la matrícula EC-AQD. Mas tarde pasó a Gando integrándose en la 604 Escuadrilla de Entrenamiento (604-01) desde donde, por vía marítima fue trasladada a la Península. Acogida "para recados" por el 604 Escuadrón de Experimentación en Vuelo (INTA-Torrejón) nunca le fueron pintados los numerales (foto) que mas tarde luciría (407-7) cuando se incorporó a su último destino en la Escuadrilla de Enlace de Tablada.

*Nota de El Vigía:* En 1999, por felíz iniciativa del Organismo Nacional de Loterías y Apuestas del Estado, para ilustrar los billetes correspondientes a los sorteos del jueves, eligió diez aviones militares españoles de diferentes épocas; uno de ellos, fue precisamente el Do-28 que por cortesía de D.Juan Lería traemos hoy, partiendo de una foto que sobre Navacerrada, hiciera el autor de estas líneas. En el, erróneamente se atribuye su construcción a CASA.

## Hace 30 años
# Disolución

**Getafe 17 noviembre 1980**

Con fecha de hoy ha sido disuelto el 405 Escuadrón de FF.AA. que se asentaba en esta base. Recordarems que fue creado por Orden de 31 de julio de 1978, para suceder al 911 Escuadrón del Grupo 91 de Estado Mayor. Sus efectivos, compuestos por cuatro T.12C "Aviocar" y dos T.7 "Azor", se integrarán en el Ala 35 de transporte, asignándose estos al 351 y 352 siendo, por cierto, los últimos de este modelo existentes en el Ejército del Aire.

## Hace 85 años
# Efectivos

**Melilla 1 noviembre 1925**

El alto rendimiento de los hidroaviones de la Aviación Militar, queda de manifiesto en el parte que el teniente coronel Kindelán, jefe de la Escuadra de la que dependen, ha elevado a la superioridad, al considerar un deber dar a conocer su brillante actuación en estos últimos meses.

*Por el grado de instrucción de ambas escuadrillas y por las circunstancias que han concurrido en dichas operaciones, los hidros militares han tenido especial ocasión de distinguirse, siendo prueba de ello los resúmenes de actuación que remito.*

*Diariamente salieron y amerizaron de altamar, cargando bombas y esencia a pesar del fuerte oleaje; llegando en ocasiones a realizar seis bombardeos por aparato, con un número de horas en el aire superior a diez. Así y todo, sólo ha habido que lamentar la pérdida de uno de los nueve hidroaviones que componían el Grupo, al ser remolcado hacia Melilla y algunas averías prontamente reparadas, producidas por golpe de mar, o impactos de las armas rifeñas, de los que algunos aparatos trajeron más de veinte en un solo vuelo.*

*Tres fueron derribados por el fuego enemigo; hallando gloriosa muerte el capitán José Orduna y heridos leves cuatro oficiales, totalizando en el periodo de mayo a octubre, 981 horas de vuelo, con 9.891 bombas arrojadas y 8.510 cartuchos Darne y 2.300 Mauser disparados.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

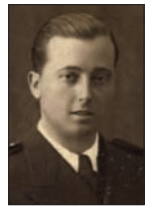
### Hace 75 años
## Intrépidos

**Valencia 12 diciembre 1935**

Procedentes del Reino Unido, con escalas en París y Toulouse, casi simultaneamente, han tomado tierra en el aeropuerto de Manises, dos avionetas pilotadas por aviadores civiles valencianos. Se trata de la DH-87B "Hornet Moth" (Gipsy Major 130 HP) adquirida por Federico Vallés, marques de San Joaquín, y la Miles M-3 "Falcon" de Rafael de Mazarredo Trenor quien trasladó a su amigo a la ida y le acompañó a la vuelta.

Las malas condiciones atmosféricas de estos días, han hecho difícil este viaje demostrando sus pilotos, que han sido felicitadísimos, pericia y seguridad..

*Nota de El Vigía:* Por desgracia, ambos caerían en el transcurso de la



cruenta guerra que estalló pocos meses después.

Mazarredo, encuadrado en la 3-E-3 (Fiats de Morato) el 21 de diciembre de 1937, en el curso de un entrenamiento, perecería al colisionar en Tablada con el Fiat de Rafael Giménez Garrido; quien, si bien salió con vida, la perdería en 1946, cuando su "Rayo se estrelló en la provincia de Ávila.

A Federico Vallés, pareciéndole "comodón" su puesto de profesor de vuelo en las Escuelas de Tablada, El Copero y Jerez, buscando generosamente un mayor riesgo, pasó a los Caproni Ca-310 de Asalto, del 9-G-18; donde, capricho del destino, el 13 de enero 1939 en su primer servicio de guerra en la campaña de Cataluña, como observador del jefe de Grupo teniente coronel Rafael Martínez de Pisón, un disparo de tierra, le arrebató la vida. a los 26 años de edad.

### Hace 55 años
## Tragedia y solidaridad

**Rascafría 21 diciembre 1955**

La sorprendente aparición en medio de la noche, de un hombre que azotado por la ventisca y cubierto de nieve, se hallaba a punto de desfallecer, ha arrojado un rayo de esperanza a la angustia que se está viviendo, ante la falta de noticias y localización del "Junkers" del Ala 35 de Getafe, que regresando ayer desde Valladolid a su base, se teme haya caído en la sierra. Era uno de sus tripulantes, el brigada piloto de complemento Andrés Blanco Guijarro, quien relató que, envuelto el trimotor en pésimas condiciones meteorológicas, se había estrellado en la nieve. Al recuperar el conocimiento –agregó– creyendo a sus compañeros desmayados y no pudiendo reanimarles, decidió salir en busca de ayuda, lo que le llevó a caminar cerca de cuatro horas, en medio de la nieve y la ventisca .

Tras la cura de urgencia a sus magulladuras y cortes, practicada en esta villa, fue evacuado al madrileño Hospital Central del Aire, y con las primeras luces del día, la casi totalidad del vecindario, junto a fuerzas de Aviación, de la Guardia Civil y una centuria de montañeros del Frente de Juventudes, dirigida por el capitán aviador Florentino Carrero, –hábil escalador conocido por "escalachinas"– ha iniciado la penosa marcha hacia el puerto de Malagosto, en búsqueda del avión, en el que, según se nos ha informado, además del citado brigada ,viajaban los tenientes pilotos Juan Bertrand Argüelles y Arsenio González Fernández; el sargento Luis Sánchez Vázquez y el cabo primera Carlos Bautista.

La densa niebla, la nieve y la bajísima temperatura, ha hecho que los movimientos de los expedicionarios, de los que no pocos hubieron de rendirse, fueran lentísimos; parajes

### Hace 75 años
## Exhibición

**Madrid 13 diciembre 1935**

Al igual que lo hicieran en Cuatro Vientos, en el aeródromo militar de Getafe se han efectuado sendas exhibiciones de los aviones de bombardeo franceses Amiot 143 y Potez 540. Asistieron a las mismas el embajador del país vecino M. Herbette, el director general de Aeronáutica, general Goded, el jefe del E.M del Ejército, general Franco, el director de la Aeronáutica Naval general Hermida, el jefe de Aviación teniente coronel González Gallarza, los agregados aéreo y naval de la embajada de Francia, y numerosos jefes y oficiales.

Una compañía con bandera y música, rindió honores y desfiló ante los altos jefes allí congregados.

En su presentación, los comandantes de ambos aparatos ofrecieron detalladas explicaciones acerca de las características de cada uno de ellos, haciendo saber, que además de ser capaces de transportar a gran velocidad –300 km /h– una carga ofensiva superior a la tonelada y media, están fuertemente armados de ametralladoras. Luego, los capitanes Jouhaux y Geofroy ofrecieron asiento a algunos de los asistentes, entre ellos los generales Goded, Franco y el capitán Ordiales del Centro de Experimentación, quienes satisfechos, unánimemente reconocieron las bondades de estas fortalezas aéreas.

*Nota de El Vigía:* Dos días después, el capitán Carlos de Haya tenía la oportunidad de probar el Potez, volando de Cuatro Vientos a Granada en 1,20 horas. El día siguiente lo hacía a Tablada (1,23 h) y el 17 regresaba a Getafe (2,11 h) anotando en su Cuaderno de Navegación: "En Almadén se paró un motor por avería de agua".

hubo en los que el manto blanco alcanzaba espesores de metro y medio y la niebla les cegaba de tal manera, que después de haber descubierto el avión a unos cien metros de distancia, lo perdieron de vista y la búsqueda continuó durante una hora. Localizados al fin, en el lugar conocido como Raso de la Cierva después de la siete de la tarde, de entre sus restos o cerca de ellos han sido rescatados los cuerpos de los desdichados aviadores.

El temporal de nieve y la caída de la noche ha impedido su traslado a Rascafría por lo que habrá que demorarlo hasta mañana.

*Nota de El Vigía:* La prensa, que dio amplia cobertura a este suceso, elogió unánimemente el heroismo de los serranos, y el Ejército del Aire agradecido, a sugerencia del señor cura párroco de San Andrés Apóstol de Rascafría, D. Miguel Sánchez Nuño, cedió el producto de la venta de

los restos del "Junkers" y los de un C-47 de la USAF, que cayo en las proximidades dos meses después, a fin de reconstruir el campanario de la iglesia, destruido durante la guerra. Llegadas a buen término. las negociaciones, el campanario volvió a tener razón de ser con tres campanas; la grande agradecida lleva el nombre de "Virgen de Loreto" y esta lectura: *"Donada por el excelentísimo señor Ministro del Aire don Eduardo González Gallarza a la Parroquia de Rascafría. Desde esta altura protejo a mis hijos que sobrevuelan la serranía". Pesa 420 kilos. Sus hermanas menores se llaman "San Andrés Apóstol" y Santa Filomena".*

### Hace 25 años

## Homenaje póstumo

**Santander 6 diciembre 1985**

Aún no se habían apagado los ecos de los importantes actos celebrados en honor de Juan Ignacio Pombo, al conmemorarse el cincuentenario de su meritorio vuelo en solitario a Mejico, cuando, víctima de una breve y cruel enfermedad, fallecía ayer en esta ciudad.

Celebrado esta tarde un solemne funeral en la Catedral, a su término, una nutrida comitiva ha acompañado sus restos al cementerio de Ciriego, siendo inhumados en el Panteón de Montañeses Ilustres. Ya anochecido, una patrulla de cuatro CASA C-101 de la base aérea de Zaragoza , ha sobrevolado la ciudad y el campo santo, rindiendo honores a aquel aviador tan simpático y peculiar; quien, como dijera el Obispo de la Diócesis: había realizado su ultimo vuelo hacia el Señor.

*Nota de El Vigía:* "Perfíl de águila" se podía titular la foto, que este cronista le hizo en Parayas en el festival aéreo celebrado en su honor.

### Hace 50 años

## Pioneros

**Torrejón 1 diciembre 1960**

Saltando desde Alcalá, en una Cessna L.12 de la 99 Esclla de Enlace, que pilotaba el capitán Normand, en las instalaciones del Grupo de Experimentación en Vuelo, hemos podido ver como, al tiempo que se llevan a cabo las pruebas de duración y comportamiento de los helicópteros Aerotécnica AC-12,. bajo la dirección del coronel Guilló, ha comenzado su andadura la futura Escuela de la especialidad. Forman parte de ese grupo de pioneros del ala rotatoria, el teniente coronel Baldrich; comandante Alonso Vega; capitanes Zamarripa, Baldo, Lasala, De Castro, Saavedra, Ibarra, y Martínez Munáiz; tenientes Sopeña, Aizpurua, y Vinuesa; capitán I.A. Alonso Guillén y piloto de pruebas Maceín.

A título particular, los pilotos nos trasladaron las "pegas" que por falta de presupuesto, encontraban en los AC-12: carencia de radio, ausencia de puertas, por lo que profesor y alumno se entienden a gritos, esquíes cortos, batería insuficiente para el motor de arranque y en fin, que la vibración de los tubos escape, motiva que estos se aflojen

Se espera que el próximo abril, instalada la Escuela en Cuatro Vientos, inicie los cursos para todas las Armas.

En la fotografía Santi Aizpurua, Enrique Vinuesa, Enrique Alonso Vega, Fernando Sopeña, Antonio Martínez Munáiz y Enrique Normand.

### Hace 90 años

## La Patrona

**Madrid 10 diciembre 1920**

Por primera vez la Aeronáutica Militar ha celebrado la fiesta de Nuestra Señora de Loreto, su Patrona. Los actos celebrados con gran solemnidad consistieron en una misa solemne y ofrenda de coronas al monumento, que en la calle Ferraz recuerda a las víctimas de la Aviación. En Cuatro Vientos, se rezó igualmente una misa en memoria de los aviadores caídos, a la que siguieron diversos vuelos. Las tropas del Parque fueron obsequiadas con rancho extraordinario y una gratificación en metálico.

### Hace 55 años

## Socorro aéreo

**Santa Cruz de Tenerife**
**12 diciembre 1955**

Solicitado al recién constituido SAR de Canarias, la evacuación de un enfermo muy grave desde la isla de El Hierro al hospital de esta capital; dicho servicio, con el que se ha estrenado la 56 Escuadrilla de Salvamento, ha sido resuelto con plena satisfacción. Pilotaron el helicóptero Sikorski S-55 destacado en Los Roderos los tenientes Dionisio Zamarripa y Antonio Martínez Munáiz, quienes junto al correspondiente equipo sanitario, en un vuelo de tres horas 20 minutos, con toda seguridad han salvado una vida.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

## Centenario

**Sevilla 13 enero 1911**

Con toda felicidad ha dado a luz a un niño, doña Dolores Riedel López-Pinto, esposa de nuestro querido amigo don Ángel Amores Domínguez. Al recién nacido le será impuesto el nombre de José Manuel.

*Nota de El Vigía:* Con el bachiller cursado en el Colegio de los P.P. Jesuitas de Sevilla y la carrera de derecho en la universidad hispalense, José Manuel Amores y Riedel ejercía el cargo de Procurador –obtenido con la calificación de sobresaliente– cuando en 1936 se produjo el alzamiento militar. Con carácter voluntario se presentó en la Capitanía General y diez días después, iniciaba en el aeródromo de Tablada el curso de ametrallador bombardero. ¡Al fin! inesperadamente y por sorprendente camino, iba a entrar en aviación; algo que anhelaba,desde que dos años atrás "Rudy" Bay le diera el "bautismo del aire" y que por falta de tiempo, lo tenía en suspenso. La actividad febril impuesta por la guerra redujo al máximo la enseñanza: Cuatro explicaciones en tierra, y ¡a volar! en la escuadrilla de Br-XIX y dada la escasez de personal, también en unidades legionarias y en las "avionetas de Sevilla".

Ya como alférez provisional se incorpora a la 2ª Escuadra de Aviación (Tablada) y en diciembre a los Junkers del 1-G-22; donde, en seis meses de mucha tralla, se hizo acreedor de la Medalla Militar colectiva. Un toque de distinción, que luciría con orgullo en la manga izquierda de la guerrera del uniforme

Llamado a la escuela de El Copero y efectuados los cursos Elemental y de Piloto de Avión de Guerra; con el empleo de teniente, marcha destinado por un año a los espectaculares Savoia 79 del 3-G-28, donde adquiere una gran experiencia; luego, a los mediocres "Caproncinos" (Ca-310 del 9-G-18) en los que cumple tan solo dos meses (22 servicios) ya que, apto para el mando de Escuadrilla y habilitado para el empleo de capitán, pasa a mandar la 1ª del 4-G-12, conocida popularmente como "Cadena de Romeos" en la que termina la guerra con casi 600 horas de vuelo.

Con la organización del Ejército del Aire regresa a Tablada; ahora al 23 Grupo de Caza y sin pasar por la escuela de la especialidad, vuela Fiat CR-32; hasta que, aprobado el ingreso en la Academia de Aviación, en abril de 1940 se incorpora a esta en León. Teniente efectivo luego de veinte meses, es destinado como profesor de vuelo a la Escuela de Transformación de Jerez. Una tarea enriquecedora –muchas horas y variados tipos de aviones– en la que transmitirá a los alumnos su amplia experiencia.

En 1942 luego de su matrimonio con María Dolores Zurita, es destinado al E.M. de la Zona Aérea de Baleares, donde tiene la oportunidad de dirigir el salvamento de aviadores de países combatientes en la Guerra Mundial, caídos en el Mediterráneo.

Fiel a aquel sabio dicho de: *"Solo rompe aviones quien los vuela"*, el 2 junio de 1943 tomando tierra en un Manises, por lo que se ve, bastante deteriorado, con el Savoia 81 (21-82) mete la pata en un hoyo de 70 cm profundidad y 80 de diámetro. No existiendo ineptitud profesional, negligencia, ni infracción de normas reglamentarias se le exime de toda responsabilidad.

En 1944, vuelve a "su" Tablada de siempre, a los Savoia 79 del 13 Grupo (11 Regimiento) y al año siguiente al E.M. de la R.A. del Estrecho.

Ascendido a comandante, marcha a Marruecos al E.M. de aquella Zona Aérea haciéndose cargo del aeródromo de Tetuán y volando en la 41 Patrulla de Reconocimiento. Pero todo no es volar, deportista como era, es designado para asistir en Granada a un curso de esquí.

De la dilatada década de los 50, nos haremos eco de su participación en el espectacular desfile aéreo que con más de 250 aviones, se celebró en aguas de Cádiz, coincidente con la Revista Naval que presidió el generalísimo Franco,

Vinculado de siempre al Aero Club, en 1951 asume la dirección de la Escuela de Pilotos y junto al llorado capitán Diego Díaz Trechuelo, inicia, la enseñanza de vuelo.

### Hace 95 años

## Exhibición

**Cuatro Vientos 22 enero 1916**

SS.MM. los Reyes, acompañados de SAR el príncipe Leopoldo de Battenberg y el Infante don Alfonso de Orleans, tan inteligente como piloto aviador, según tiene demostrado, han presenciado los vuelos efectuados por el notable y habilísimo piloto suizo Edmond Audemars La ejecución de varias filigranas aéreas han puesto a prueba la solidez y funcionamiento del Morane que, según se nos ha informado, proyectado en Francia, monta un motor Hispano Suiza de 140 CV y, esta es la noticia, próximamente será construido en España, concretamente en Santander, con destino a nuestra Aviación Militar. Sus Majestades muy complacidos felicitaron al piloto y a los señores Pombo y Acedo, que capitanearán el ambicioso proyecto.

## Hace 65 años
# Desgracia

**Huesca 6 febrero 1946**

Según nos comunican de Fraga, en su término municipal se ha producido un penoso accidente que ha costado la vida al coronel jefe de E.M. de la 4ª Región Aérea, Teodoro Vives Camino (48), al cabo primero mecánico Manuel Latorre y a la niña Amparito Vives Pons, sobrina del citado coronel. A través de fuentes oficiales, hemos podido saber que a bordo de la "Cigüeña" L.16-19, regresaban de Barcelona a Zaragoza, cuando por causas que se desconocen –la meteo era buena, el aparato segurísimo y la experiencia del piloto demostrada plenamente– se estrelló en la subida del puerto, a escasos metros de la cumbre, tras la cual se extiende la vasta llanura de Los Monegros.

Al recoger los restos todo aparecía carbonizado, con la única excepción de un devocionario propiedad del coronel titulado *"Creo en Dios"*, y un rosario de la señorita Vives.

Su afición y tenacidad, la pone a prueba con el autogiro C-19, último vestigio existente en España del genial La Cierva. Arrumbado, durmiendo el sueño de los justos, en una esquina del barracón del Aero, consigue, tal y como lo hiciera nueve años atrás, el ingeniero-piloto Fermín Tordesillas, que lo restauren en Maestranza y ponerlo a punto. Con las explicaciones que acerca de su vuelo le da Fernando Flores, se lanza al aire y con él participa en los grandes Festivales Aéreos que se celebran en Cuatro Vientos (1953 y 1954) y en el que tiene lugar en Oviedo este año también. Pero, donde el autogiro realmente causó sensación, fue en Suiza a donde por carretera, claro, acudió en 1955. Era la contribución española al Festival Aéreo Internacional que con motivo del 50 aniversario de su Aviación, se celebró en Ginebra. Montado el 22 de junio, en el vuelo de prueba una parada de motor le fuerza a tomar fuera de campo. Reparada la avería, en las exhibiciones que efectuó los día 25 y 26 triunfó, siendo premiado su piloto con la Insignia de Oro de la Asociación de Aviadores Suizos.

Refiriéndose al viaje terrestre, Amores se reía recordando como, programado al minuto, la excesiva demora en un paso fronterizo, les hizo pasar grandes apuros. Pues resulta que un funcionario de la Aduana francesa, no les quería dejar pasar; no por alguna irregularidad en los papeles, sino para que su jefe no se perdiera el espectáculo del viejo y venerable cacharro ¡merveilleux, merveilleux! exclamaba.

Ya en 1953, con el empleo de teniente coronel, había realizado el Curso de Vuelo Sin Visibilidad en la Escuela de Polimotores de Jerez, a la que dos años después va destinado como 2º Jefe de Instrucción. Designado para efectuar prácticas en las líneas aéreas civiles, en los DC-3 y DC-4 de Iberia, cubre todas las rutas nacionales, europeas e incluso transatlánticas.

En 1959 durante cuatro meses participa en la base portuguesa de Montijo en un curso de lucha antisubmarina, realizando vuelos de reconocimiento marítimo en los PV2-C Harpoon.

Jefe de FFAA del Ala de Bombardeo Ligero nº 25 toma parte en la Operación Dulcinea que merece la felicitación del jefe del Estado y actúa como observador en los ejercicios de desembarco que la 6ª Flota norteamericana lleva a cabo en Almería.

Ya en los 60, la Federación Aeronáutica Internacional le distingue concediéndole el Diploma *Paul Tissandier*.

De los numerosos desfiles aéreos en que participó, recordaremos aquel celebrado en Burgos en 1961, con motivo del XXV aniversario de la Exaltación de Franco a la Jefatura del Estado, en el que, en un vuelo de "bigotes" con una formación de "Pedros" (Heinkel), como el resto de las Unidades cumplió. De ahí, que la correspondiente felicitación dijera: *Por el elevado espíritu del personal, preparación de sus mandos y perfección en las formaciones, aún con las condiciones meteorológicas adversas y retraso en el horario, evidenciando con ello la competencia de los jefes y magnífico entrenamiento de las tripulaciones.*

Alcanzado en 1962 el empleo de coronel, es nombrado jefe E.M. de la Zona Aérea de Canarias y más tarde, de la Base Aérea de Gando y comandante del Ala nº36 luego denominada 46. En aquellos días, invitado por la XVI Fuerza Aérea de la USAF, visita distintas bases en EE.UU. De allí, regresa "a casa" como jefe de la base aérea de Tablada con responsabilidad sobre 1.000 hombres, una barriada con más de 400 familias, dependencias con 800 obreros y empleados, aeródromo militar y aero club.

En enero de 1971 pasó al Grupo B. Su vocación aeronáutica, cifrada en 3.500 horas de vuelo, no arrinconó su querencia por el Derecho. Su actuación como presidente o defensor en numerosísimos Consejos de Guerra, merecieron una Mención Honorífica.

Ya en la reserva, el 23 de marzo de 1976, aquel caballero, tan competente como entusiasta y simpático aviador, emprendía en su Sevilla natal, el más trascendental de sus vuelos, a la Gloria.

## Hace 70 años
# Muestra

**Madrid 1 febrero 1941**

Presidido por el ministro del Aire general Vigón y numerosas autoridades, en el Palacio Cristal del Retiro ha tenido lugar la inauguración de la Exposición de Vuelo Sin Motor y Aeromodelismo, patrocinada por el gobierno alemán. Tras las palabras del embajador de este país y del ministro, y la interpretación de los himnos nacionales, cursaron una detenida visita al recinto. Adornado con plantas y banderas españolas y alemanas, en el hermoso recinto se exhibían los bustos del generalísimo, José Antonio y de los gloriosos aviadores Haya y García Morato. Alrededor de un paracaidista, de la cúpula pendían espectaculares un planeador elemental *Schulgleiter*, el monoplaza de transición Grunau *Baby* además de los veleros de alto rendimiento *Kranich* y *Weihe*. La avioneta nacional GP-1, un veterano planeador tipo *Falke* y un completo taller de aeromodelismo completaban la muestra que tuvo un gran éxito.

## Hace 95 años
# Récord

**Cuatro Vientos 15 enero 1916**

El capitán aviador Luis Moreno Abella, ayudante de S.A. el Infante D. Alfonso de Orleans, ha batido el récord nacional de altura. Pilotando un biplano Farman MF-7 se elevó a 3.300 metros sobre Madrid (4.000 sobre el nivel del mar) en una hora y dieciséis minutos.

## Hace 70 años

# Bárbara agresión

**Tetuán 5 febrero 1941**

Cuando esta mañana el Junkers 52 (22-48) de la Escuadrilla de Entrenamiento y Transportes del E.M, volando de Ifni a Tetuán, se encontraba sobre el mar a unos treinta km de la costa africana, a la altura de Casablanca, sorpresivamente ha sido objeto de la bárbara agresión de dos cazas franceses Curtiss P-36, que dispararon un par de ráfagas sobre el pacifico trimotor.

Como es de suponer la conmoción que se ha producido entre la tripulación y pasajeros ha sido intensa; tanto más, al comprobar que le había costado la vida al cabo mecánico Pablo Acha Fenés.

A los mandos se encontraban los comandantes Isidoro López de Haro y Enrique Cárdenas; éste, abandonando precipitadamente su asiento, corrió a la torreta superior, para como otros desde las ventanas, mostrar pañuelos blancos a los agresores con el fin de que cesara el ataque. Ya fuera por esto, o porque las ráfagas eran de advertencia –¡trágica advertencia!– el caso es que formados los cazas a ambos lados de su víctima, por señas le indicaron que se dirigiera a Rabat donde tomó tierra.

Formando parte de la tripulación, junto a los ya citados, se encontraban el sargento radio Ismael Rodriguez Pascual y el cabo mecánico José Gómez Claros; viajando también el teniente coronel Servert, el comandante Huarte Mendicoa, dos capitanes S.T. y dos civiles (un ingeniero de minas y un catedrático).

Tras el aterrizaje, el Junkers con las ruedas pinchadas quedó paralizado en un extremo del campo. Inmediatamente llegaron militares franceses que, sin poder creer la trascendencia de la "intimidación" –se contaron más de 20 impactos– evacuaron el cadáver de Acha y a López de Haro a quien una esquirla había herido en la espalda.

Se espera que, tan pronto sea reparado el avión, pueda regresar a la Península

*Nota de El Vigía:* Cuatro días después, aquel avión que se bautizaría como "Cabo Acha", pilotado por el comandante Enrique de la Puente –el célebre "Pontón"– se incorporaba a su escuadrilla en Cuatro Vientos. Terminaba una pesadilla que el hoy teniente honorario José Gómez Clarós (foto), felizmente entre nosotros, gozando de sus envidiables 92 años, como testigo presencial de los hechos, nos narraba pormenorizadamente. En el próximo número de "Aeroplano", sin limitación de espacio, daremos cuenta pues de su fecunda vida aeronáutica militar y civil.

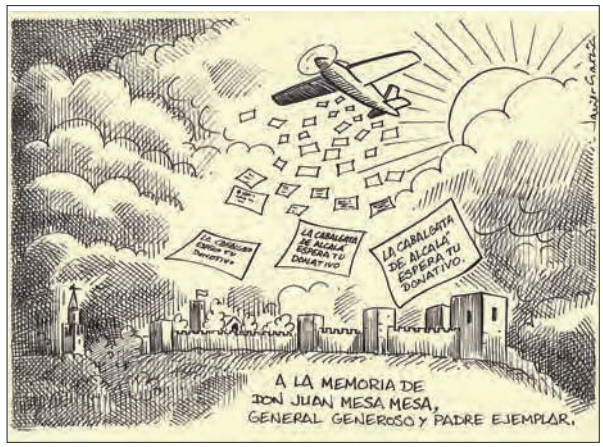
## Hace 52 años

# Reyes Magos

**Alcalá de Guadaira 6 enero 1959**

Conforme al programa establecido, preparado con un mes de antelación, esta madrugada, SS.MM los Reyes Magos, acompañados de sus correspondientes pajes vistosamente ataviados, personalmente han hecho entrega de los regalos a muchísimos niños, en sus propias casas de este municipio sevillano. Lógicamente, la emoción de los pequeños fue inenarrable. Tan feliz idea, había partido del capitán del Ejército del Aire Juan Mesa Mesa y un grupo de jóvenes amigos.

*Nota de El Vigía:* Tal fue el éxito alcanzado, que al año siguiente se organizó una vistosa cabalgata con banda de música y todo, precedida días antes, de la lógica cuestación, realizada por un montón de chicas acompañadas de la música y con el ya comandante Mesa, sobrevolando Alcalá en una avioneta desde la que se arrojaron miles de pasquines anunciadores.




Emocionado, sin duda, por el entusiasmo con que acogían los Reyes, aquellos niños, padres y abuelos, en la cabalgata de 1970 Mesa encarnó al Rey Gaspar. Perfecto en su papel, muy pocos adivinarían que se trataba de un prestigioso aviador, quien en sus inicios, había salvado su vida en paracaídas, para contraer matrimonio con María Luisa, una mujer que adoraba y que felizmente le dio ¡13 hijos!.

El general de división "Juanito" Mesa nos dejó, –ahora hará un año– el 27 de marzo de 2010.

En cuanto a la tradición de los Reyes Magos, desde hace muchos años, nuestra Aviación Militar ha vibrado en tal festividad. Prescindiendo del camello y haciendo uso del aeroplano –que es más rápido– tenemos constancia de la emocionante y festiva llegada de Gaspar, Melchor y Baltasar a distintos aeródromos donde la chiquillería les esperaba. Por contra, no queremos dejar de recordar a aquel Ju-88 de Albacete, que en vuelo a Tetuán, en busca de juguetes aquellos años de carestía, al sufrir un trágico accidente, privó a algunos niños de regalos y de padres. Nuestro querido coronel Matías Luengo fue uno de ellos.

## Hace 40 años

# Formándose

**Davis Monthan (Arizona) USA febrero 1971**

Despedidos por el embajador USA en Madrid, Mr. Robert C. Hill, se encuentran ya en esta base los ocho capitanes del ej´ercito del aire español que se instruirán en el pilotaje del poderoso cazabombardero "Phantom" hasta alcanzar la aptitud de profesor. Veámoslos en la imagen. De izquierda a derecha Santiago San Antonio, Miguel Ruiz Nicolau, José Antonio Mingot, Fernando de Arteaga, Francisco Mira, Santiago Fernández de Bobadilla, Juan Antonio Remírez de Esparza y Joaquín Castro.

Vaya desde estas líneas nuestro deseo de felices vuelos.

## Hace 60 años

**San Javier enero 1950**

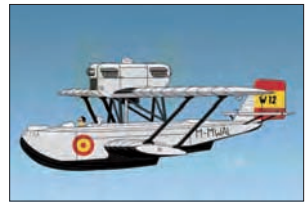
*Colección S. Guillén.*

Con esta alegre estampa, felicita las Pascuas y Año Nuevo, la Dirección General de Aeropuertos, Sector de Obras de San Javier.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*



*J. Bustamante.*

### Hace 80 años
## Récord tras récord

**Cuatro Vientos 16 marzo 1921**

Tan solo han transcurrido ocho días desde que el capitán Ramón Franco, ascendiendo a 5.891 metros a bordo de un Havilland (DH-9) "Hispano", conseguía la

marca de altura nacional, cuando hoy, a las 15 horas 58 minutos –prácticamente a la misma hora que aquel– el capitán Eduardo Álvarez Rementería (foto) con 6.210 metros ha batido el record anterior.

### Hace 85 años
## Derribado

**Melilla 26 marzo 1926**

Cuando la Escuadrilla "Bristol" que interinamente manda el capitán Fernández Pérez, a quien acompañaba el sargento bombardero López Jiménez, efectuaba un vuelo de reconocimiento sobre el valle de Kebir, el certero impacto de un proyectil rebelde produjo una grave avería en su aparato. En tan apurada situación, viose obligado a aterrizar cerca de la posición de Afrau, pero el fuerte viento lo lanzó al mar a unos quince metros de la playa.

Inmediatamente salieron soldados en su auxilio y tras empeñada y reñida lucha, lograron recoger a los aviadores en carros de asalto; el capitán padece algunas heridas en el rostro y el suboficial tan solo contusiones. Del aparato que sufrió importantes desperfectos, pudo rescatarse más tarde el motor.

### Hace 85 años
## Puntualizando

**Madrid 29 marzo 1926**

*No a la casualidad ni a la suerte. A la ciencia y al valor se debe el glorioso vuelo de Palos a Buenos Aires.* Esta es, en síntesis, la conclusión del extracto de la Memoria que los capitanes Ramón Franco y Mariano Barberán presentaron el 22 de julio de 1925 a la Dirección de Aeronáutica, y que hoy se hace pública en el diario ABC.

De su lectura se desprende que nada dejaron confiado al azar. Todo se meditó y preparó convenientemente, deduciéndose que el éxito de la empresa era normal y lógico resultado de su magna preparación.

Con ello, se quieren acallar ciertos comentarios de mal gusto, inspirados sin duda por la envidia.

### Hace 90 años
## Pioneros

**Madrid 15 marzo 1911**

En el aeródromo de Cuatro Vientos, ante el general Marvá, la Comisión Técnica y los representantes de la casa constructora, señores Damborenea y Loygorri, ha tenido lugar la recepción oficial del biplano Henry Farman (Gnome de 70 HP) con el que, bajo la dirección de los instructores franceses Geo Osmond y Louis Dufour, ha dado comienzo el primer curso para pilotos de Aviación. Los privilegiados alumnos, todos pertenecientes al Cuerpo de Ingenieros, son los capitanes Alfredo Kindelán Duany, Emilio Herrera Linares y Enrique Arrillaga López, y los tenientes Eduardo Barrón Ramos de Sotomayor y José Ortiz Echagüe, quienes ilusionadísimos, están realizando las prácticas.

### Hace 80 años
## Entrega

**Madrid 7 marzo 1931**

A las 11 de la noche vistiendo de paisano, se ha presentado en Prisiones Militares el capitán de Artillería piloto aviador José de la Roquette Rocha, quien el pasado 15 de diciembre, tras la frustrada sublevación republicana en Cuatro Vientos, transportó por vía aérea al general Queipo de Llano fugitivo a Portugal.

El capitán La Roquette se encontraba en París de donde, vía Irún, llegó a la capital en el rápido. Al parecer, según hemos podido saber, su intervención se redujo a la ya citada, para evitar que al ser detenido el general fuera juzgado severamente, negando que estuviera implicado en el movimiento, cuya organización ignoraba.

### Hace 60 años
## Honores

**Tetuán 15 marzo 1951**

El pueblo entero se ha echado a la calle para presenciar los honores que con gran solemnidad, no exenta de profunda tristeza, han rendido fuerzas de todas las Armas al teniente general Varela, Alto Comisario de España en Marruecos, fallecido ayer.

Cuando el cortejo fúnebre se dirigía al puerto para embarcar en el cañonero "Sarmiento de Gamboa" que, escoltado por los destructores "Lepanto", "Alcalá Galiano" y Gravina", partiría con destino a Cádiz, aviones de bombardeo han arrojado ramos de flores sobre el féretro.

### Hace 85 años

## Refuerzo y camaradería

**Melilla 27 marzo 1926**

Procedente del aeródromo francés de Tazza, última escala de su vuelo que partiendo de Cuatro Vientos, tomó también en Sevilla y Larache, ha llegado la escuadrilla del comandante Fernández Mulero. Integrada por seis biplanos del tipo AME-VIA construidos en los talleres de Cuatro Vientos –de ahí su nombre: Aviación Militar Española– la componen el capitán Maza, los tenientes Tourné y Sanjurjo y los suboficiales Andrés y Pérez Porro (foto).

Nuestros aviadores se deshacen en elogios acerca de sus colegas franceses quienes los atendieron espléndidamente, programándoles una excursión en automóvil a Fez donde fueron muy agasajados.

Acompañando a la escuadrilla, en aparatos Breguet, han venido tres pilotos franceses quienes, tras cumplimentar al Comandante General, esta noche han sido obsequiados con un banquete en la base de Mar Chica.

### Hace 60 años

## Personaje

**Madrid 20 marzo 1951**

De viaje por España, ha pasado por esta ciudad el profesor Willy Messerschmitt (57) quien visitó las factorías de CASA en Getafe y AISA en Carabanchel, donde no ocultó el placer que experimentaba, al verse otra vez, tras larga ausencia, en talleres donde se realiza el tipo de trabajos a los que dedicó su vida entera.

A preguntas de los periodistas dijo que había lanzado a los aires de Europa una treintena de modelos de aviones; entre ellos, el mítico caza de la Luftwaffe Me-109, que en abril de 1939, batió el record mundial de velocidad –755 Km/h– marca no superada hasta que aparecieron los aviones a reacción. También relató, como empleó por vez primera motores a reacción en un avión militar; fue el Me-262, cuyo diseño inició en 1938, para volar en 1941; sus pruebas fueron laboriosas y trágicas: nueve pilotos perdieron la vida en ellas. La velocidad máxima al principio no pasaba de 870 Km; pero aplicándose a perfeccionarlo, en 1944 consiguió que alcanzara 1.074. Esta velocidad no fue homologada, y pasarían cinco años antes de que la FAI registrase oficialmente una velocidad parecida, lograda por un avión norteamericano.

El célebre ingeniero viajará a Sevilla con objeto de presenciar los desfiles procesionales de Semana Santa y más tarde a Barcelona.

### Hace 65 años

## Agradecimiento

**Getafe 14 marzo 1956**

Para conocimiento y satisfacción de los interesados, el coronel Carlos Rute Villanova, jefe del Ala 35 y de esta Base, ha hecho llegar a estos, el escrito recibido del Major General USAF A.W Kissner, que dice así:

*Me es difícil poder expresar en palabras la profunda gratitud que siento por el papel que Vd, el teniente coronel Asensi y todos los oficiales y demás personal de esa base desempeñaron durante la búsqueda y salvamento de nuestro avión perdido.*

*Me he dado cuenta de la espléndida cooperación prestada al personal de las Fuerzas Aéreas de los EE.UU. en Getafe, y estoy seguro de que todos ellos se asocian a mí para darle las más profundas gracias por todo lo que Vds. hicieron.*

*En nombre de los supervivientes, de los familiares de los muertos y también en nombre de todos los amigos de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos, le gradecería hiciese una mención especialmente del siguiente personal de las Fuerzas Aéreas Españolas por su magnífica intervención en esta operación.*

*Comandante D. César Elvira de Pisón, Capitanes D. Manuel Requena Jiménez. D.Benito Jaramillo Contreras, D. Antonio Vela Carretero, D. César de la Cal Revilla, D. Luis Pérez Slocker, D. Alejandro García González, D. José López Villaseñor. D. Dionisio Zamarripa Gamboa y D. Aurelio Sánchez Martín; Tenientes D. Ernesto Ruiz López Rua y D. Rafael Giner Morell.*

*Nota de El Vigía:* Se trataba de un C-47 de la USAF, que el 24 de febrero, en vuelo desde la base francesa de Chaetauroux con destino Barajas, desapareció. Dos días duró su búsqueda llevada a cabo por aviones españoles y norteamericanos, guardia civil y vecindario de los pueblos de la sierra. Tres muertos y otros tantos heridos, fue el penoso balance del accidente.

### Hace 50 años

## A la guerra

**Valladolid 25 marzo 1961**

Movilizada el Ala 3 de Cazabombardeo, con motivo de los sucesos en África Occidental española, el pasado día 18, con fuerte viento de cara, sus T-6 partieron para Jerez, que alcanzaron tras 2,40 horas de vuelo. Dicho fenómeno atmosférico, retrasó toda una semana la marcha a Sidi Ifni; espera que, gracias a la tradicional hospitalidad jerezana, para los jóvenes tenientes, especialmente, resultó de lo más gozosa.

Hoy, junto a los "Messer" de El Copero y un DC-3 de acompañamiento, viento en cola han alcanzado Sidi Ifni en 3,40 horas.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"CANARIO" AZAOLA

### Hace 95 años
## Jura de Bandera

**Madrid 6 abril 1916**

Ante la Familia Real, en el campamento de Carabanchel han prestado juramento a la Bandera los reclutas de la guarnición de Madrid y sus cantones. Durante el acto, todos los aeroplanos de Cuatro Vientos estuvieron volando por encima de las tropas efectuando evoluciones y virajes de perfecta precisión.

Uno de ellos, al comenzar el desfile, arrojó con paracaídas cuatro banderas marcando la dirección en que había de efectuarse aquel.

### Hace 90 años
## Exposición

**Madrid 1 abril 1921**

En los locales de la calle de la Princesa, donde estuvieron ubicadas las cocheras del tranvía y hoy pertenecen al Centro Electrotécnico y de Comunicaciones, S.M. el Rey, ha inaugurado un interesante Museo de material de guerra de todas clases, empleado por los alemanes en la última campaña mundial.

Nuestro agregado militar en Berlín teniente coronel don Luis R. de Valdivia, a cuya iniciativa y actividad se debe esta instalación, explicó al Rey y acompañantes los detalles de cuanto allí se ha recopilado, exhibiendo por ultimo dos películas.

En el aspecto aeronáutico, además de abundante armamento y una cámara fotográfica capaz de obtener vistas desde 7.000 metros de altura, llamaban poderosamente la atención cuatro espléndidos aparatos. Dos hidroaviones; un monoplano Hansa Brandenburg W29 y un biplano biplaza de la misma marca tipo W12 equipados ambos con Benz 150 CV, así como dos biplanos terrestres de reconocimiento; el biplaza L.V.G. C-VI ( Benz 200 CV) y el Rumpler C-IV (Maybach 240 CV).

El Monarca salió muy complacido de la visita, felicitando efusivamente al organizador de la misma, único oficial extranjero que incorporado al Gran Cuartel General Alemán, asistió a las operaciones desde el principio de la guerra, hasta la firma del armisticio.

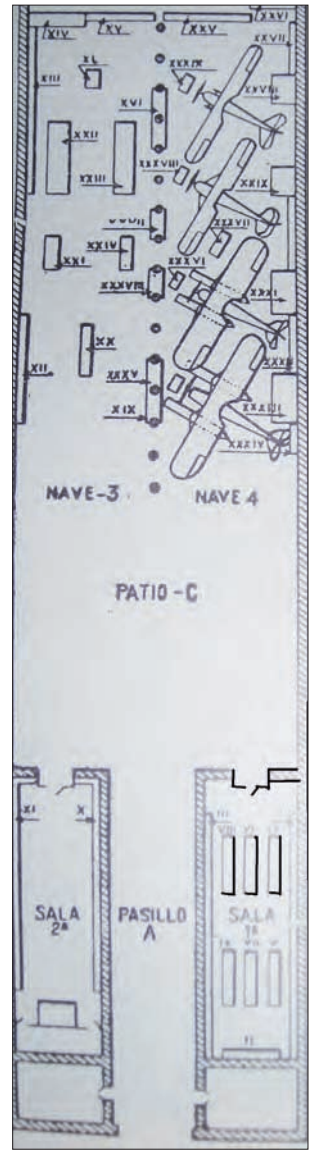
### Hace 80 años
## Recibimiento

**Irún (Guipúzcoa) 16 abril 1931**

Repletos ya los andenes de la estación, precedido por la Banda Municipal, el Ayuntamiento en pleno, portando banderas republicanas y socialistas, se ha sumado al recibimiento a Ramón Franco que llegaba de París. Cuando a las ocho cuarenta y cinco en el surexpreso de la *Côte D' Argent*, el público lo ha visto asomado a la ventanilla junto a su esposa, su inseparable mecánico Rada y los compañeros Falcón, Rexach y Reyes, ha prorrumpió en estruendosas ovaciones, dando toda clase de vivas. Al descender Franco del convoy, le han pedido que hablara, pero no ha podido hacerlo. Tan emocionado estaba, que no podía ocultar las lágrimas que le brotaban a borbotones. Limitándose a gritar un "¡Viva la República!" Poco después, cuando los emigrados han transbordado al tren que los llevaría a Madrid, el público ha reanudado sus ovaciones y vítores y ante una nueva petición de oír su voz, entre otras cosas ha dicho:

*"Ya tenemos la República en España, traída por nosotros, por el pueblo. Ahora tenemos que conservarla, aunque sea preciso para ello perder la vida".*

*Nota de El Vigía:* Cinco días después, como Director de Aeronáutica, el comandante Franco visitaba la base de Getafe, donde fue tomada la presente fotografía.




El Museo será visitado primeramente por el personal y unidades del Ejército y de la Marina y luego se permitirá la entrada al público.

### Hace 90 años
## Nuevo aeródromo

**Melilla 6 abril 1921**

El Alto Comisario general Berenguer, acompañado de los generales Silvestre y Navarro, visitó ayer a mediodía el nuevo aeródromo que se construye en las inmediaciones de Nador. A su llegada, tras una serie de caprichosas evoluciones, aterrizaron cinco aparatos de la escuadrilla de Zeluán.

Los aviadores mostraron al general Berenguer planos y fotografías obte-

nidas en varios ráids realizados a cábilas de Alhucemas. A la tarde regresó a la plaza presenciando el desfile de la guarnición, durante el mismo sobrevoló la ciudad un aparato pilotado por el capitán Fernández Mulero.

### Hace 85 años
## Banquete

**Sevilla 8 abril 1926**

En el aeródromo de Tablada se ha celebrado el banquete con que el capitán general de la Región, en nombre del Ejército y de la Marina, obsequia a S.M. el Rey para festejar el regreso de los tripulantes del *"Plus Ultra"*.

A su llegada, el Monarca ha recorrido el campo revistando las escuadrillas, ante las cuales se hallaban formadas las respectivas tripulaciones. Al llegar frente a los aviones portugueses conversó con los aviadores de dicho país y con el almirante Gago.

Poco después en una de las naves de hangares, engalanada con gallardetes y en cuyo frente se había colocado el emblema de la Aviación Militar, comenzó el ágape amenizado por una banda militar que ejecutó un brillante concierto.

Asistieron 548 comensales entre los que se hallaban todos los aviadores de la guarnición de Sevilla y los que han llegado de Cuatro Vientos, Getafe, Granada Los Alcázares y Barcelona.

A los postres el Infante D. Carlos brindó por Su Majestad, expresándole la adhesión de la guarnición de Sevlla y su felicitación por el éxito del vuelo, en el que cabe al Rey parte muy importante, ya que desde los primeros momentos alentó esta empresa con desbordante entusiasmo. Dirigiéndose luego a los aviadores, les dio la bienvenida y la enhorabuena. Con sendos parlamentos a cargo del almirante portugués Gago Coutinho y del ministro de Marina, finalizó tan patriótico acto.

### Hace 80 años
## Falsa suposición

**Madrid 14 abril 1931**

A las seis de la tarde de ayer, apareció volando sobre la Puerta del Sol y la calle Alcalá una avioneta en cuyas alas se leía la matrícula M-CAPA.

El público, dando por hecho que el aparato iba tripulado por el comandante Franco, prorrumpió en grandes aplausos. En sus evoluciones, descendió sobre los ministerios de Instrucción Pública y Gobernación, hasta unos diez metros de sus tejados, viéndose como el aviador correspondía a las manifestaciones de entusiasmo que su presencia producía, sacando una mano y agitando un pañuelo. Esto, aumentó la creencia de que se trataba de Franco arreciando las aclamaciones que llegaron a su grado máximo.

### Hace 80 años
## Nombramiento

**Madrid 22 abril 1931**

Por decreto de la fecha, ha sido nombrado jefe del Servicio de Aviación, el comandante de Artillería, jefe de Escuadra de Aviación D. Ángel Pastor Velasco.

Natural de la población alicantina de Villena (1887), en 1913 realizó el curso de piloto; destinado al aeródromo de Arcila (Marruecos) más tarde fue comandante del mismo y jefe de la escuadrilla allí establecida. En 1917 pasó a Tablada al mando de la base y Escuela de Pilotos, sufriendo un grave accidente, de resultas del cual le quedó su característica cojera. Así y todo volvió a volar, ahora en El Rif como jefe del Primer Grupo de Escuadrillas y aeródromo de Tetuán.

Ascendido en 1927 a Jefe de Escuadra, fue nombrado jefe de la Oficina de Mando de Aeronáutica en el Ministerio de la Guerra. Tras otros destinos relacionados con Material, en diciembre de 1930 tomó parte en la fallida sublevación de Cuatro Vientos, huyendo en vuelo a Portugal y regresando del extranjero al proclamarse la República.

### Hace 70 años
## Biplaza

**Tablada 3 abril 1941**

Pilotado por el comandante Julio Salvador, con un vuelo de 20 minutos ha tenido lugar la prueba inicial del HA-132L, que no es, sino un CR-32 convertido en biplaza. Recordemos, que fue el célebre cazador, a la sazón director de la Escuela de Caza, quien ante la carestía de aviones avanzados de enseñanza, con ánimo

de resolverla, señalando en un Fiat el lugar exacto, había sentenciado: *Aquí, habría que a hacer un agujero.*

*Nota de El Vigía:* Designado HS-132L por la Hispano Suiza y ES.5 en la nomenclatura militar, la fábrica sevillana transformó en biplazas veintinueve de procedencia italiana y dos construidos por si misma.

Alumnos del curso de Transformación (Jerez septiembre 1945), Rafael Sánchez Mena (atrás) y Bársen García-López Rengel aparecen en uno de los citados entrenadores.

### Hace 50 años
## Demostración

**Gando 8 de abril de 1961**

Preocupado el general Ángel Salas como jefe de FF.AA. del Mando de la Defensa Aérea, por la indefensión de Canarias, ha querido demostrar por sí mismo que los F-86 podían volar a Gando. Partiendo de Morón, acompañado de su ayudante el teniente coronel Luis de Azqueta, a las dos horas justas tomaban tierra en la base canaria. Es de señalar, que han invertido el tiempo máximo de vuelo llevado a cabo hasta el momento, en una misión con este tipo de avión.

*Nota de El Vigía:* Al día siguiente volaban de Gando a Smara regresando a la Península el 10 de abril.

### Hace 50 años
## Accidente

**Alcantarilla 12 abril 1961**

Cuando a bordo de la I-115 (E.9-27/ 79-91) el capitán profesor de la A.G.A José Pérez-Cruz Sánchez, y el cabo 1ª alumno piloto de complemento Enrique Castaño Lorente procedentes de San Javier se disponían a tomar tierra en este aeródromo, han sufrido un grave accidente, en el que ha resultado el primero, herido de consideración.

Según hemos podido saber, al sacar flaps, tan solo salió el derecho, por lo que la avioneta, iniciando un inesperado tonel a la izquierda, metió el plano contra el suelo estrellándose irremisiblemente Dicho accidente, ha puesto en "cuarentena" a todas las E.9 hasta que la comisión investigadorea dictamine al efecto.

*Nota de El Vigía:* Hijo de aviador, "Pepe" Perez-Cruz, nº 2 de la 6ª Promoción AGA, tras el curso de reactores, se convirtió en un auténtico "*Tigre*" (foto) de los "Sabres" del Ala 2 (Zaragoza), Con ellos participó en el histórico desfile y.. ¡despegue! de los 88 "Sabres" el 3 de mayo de 1959, del que dejó escrito para la posteridad un interesantísimo relato. Profesor en la AGA tras convalecer largos meses del accidente citado, por fortuna continuó volando en Aviaco y luego Iberia, jubilándose en 1992.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Incendio

**Tetuán 26 mayo 1921**

A las diez y media de la noche se ha declarado un incendio en el barracón alto del aeródromo, el fuerte viento ha motivado que el fuego se ha propagara con extraordinaria rapidez, quemándose por completo el alojamiento de oficiales y tropa, así como dos aparatos Breguet sin motor, otro completo equipado con Fiat, tres juegos de alas y un coche.

Merced a los extraordinarios esfuerzos del destacamento y personal de Aviación, que bajo la dirección de sus oficiales con presteza acudieron, se consiguió extinguir el fuego, salvando todo el material restante. Ha sido nombrado un juez para depurar lo ocurrido.

### Hace 65 años
## Boda

**Tenerife 12 mayo 1946**

En la Parroquia de la Concepción, con la asistencia de las primeras autoridades militares, ha tenido lugar el enlace matrimonial de la bella y distinguida señorita Carmen Arriaga Brotons, hija del comandante de Marina de esta provincia, con el joven teniente de Aviación don Pablo García de Sola y Pérez-Seoane

Finalizada la ceremonia religiosa, los novios salieron del templo por un pasillo de honor, formado por aviadores y junto a parientes y amigos trasladáronse a la residencia de los padres de la desposada, donde se celebró el banquete. Los uniformes grises de Aviación y los blancos de la Armada, contrastaban con el alegre colorido de los más elegantes modelos femeninos; la numerosísima concurrencia, reflejo del don de gentes y simpatía de los contrayentes, ha brindado por su felicidad.

### Hace 90 años
## La Patrona

**Melilla 30 mayo 1921**

En el aeródromo de Zeluán se ha celebrado la bendición de la imagen de la Virgen de Loreto, Patrona de la Aeronáutica Militar

Pronunciaron discursos el delegado de Fomento Sr. Pérez Petinto y el general Silvestre, contestándoles el jefe de la Escuadrilla, capitán Fernández Mulero. El acto continuó con la exhibición llevada a cabo por tres aparatos y terminó con el lunch ofrecido por los aviadores a las autoridades.

### Hace 65 años
## Insólito detalle

**Buenos Aires 25 mayo 1946**

Agregado Aéreo a la Embajada de España en Buenos Aires, el teniente coronel Isidoro López de Haro y Pérez-Mussoll, aparece en la fotografía ostentando los cordones de agregado y la banda militar también conocida como *de la victoria.*

*Nota de El Vigía:* Sin duda el perspicaz lector, habrá observado como el marqués de Chinchilla, conocidísimo en Aviación como *"El sori"*, orgulloso de su alas, obtenidas ya en 1925, para no ocultarlas con aquella vistosa banda color carmesí, luce el "Rokiski" sobre la misma. Espléndida idea que podía ser recogida por nuestros generales, cuando vistiendo de gala luzcan banda de Gran Cruz.

### Hace 50 años
## Melodrama

**Madrid 26 mayo 1961**

En el cine Gran Vía se estrenó anoche, el film "Alerta en el cielo"; dada la relevancia que por razones obvias, tuvo su primer pase en Zaragoza, remitimos a nuestros lectores a la crónica que días atrás nos envió nuestro corresponsal en la capital de Aragón.

"La vistosa exhibición celebrada esta tarde en el cielo de esta ciudad, ha sido prólogo al estreno de "Alerta en el cielo" que, rodada en el sector americano de la base y en sesión de gran gala, ha tenido lugar esta noche en el salón Coliseo.

El carácter benéfico –la Lucha Contra el Cáncer– movió más aún a la sociedad zaragozana que ha vivido una brillante jornada. La vistosa guardia de honor, integrada por la policía aérea con-

## Hace 50 años

# Festival

**Sevilla 2 mayo 1961**

Organizado por el Real Aero Club de Sevilla, con motivo de la inauguración de la primera Escuela de Paracaidismo Deportivo de España, con la asistencia de S.E el Jefe del Estado y varios ministros, en la base aérea de Tablada se ha celebrado esta tarde, el III Festival Aéreo. Su apertura corrió a cargo de una patrulla de Heinkel 111 del Ala 25 (caps Del Río, Carrillo y tte Ostos) que en vuelo rasante evolucionó. Le sucedió una exhibición de la Dornier C-127 brillantemente ejecutada por Ernesto Nienhuisen. Fue luego Sebastián Almagro, quien remolcado por una Dornier (cap Fernández Pérez) hizo las delicias del público con el vuelo silencioso a bordo del Lo-100, que finalizó con una toma que dejó el velero a pocos metros del Jefe del Estado. La emoción creció con el tan sevillano *Saeta*; que, en manos de Perico Santa Cruz arriesgando controladamente, hizo cuanto quiso con tan maniobrero reactor. El siguiente número corrió a cargo de un Sabre del Ala nº 5 de Morón pilotado por el capitán Cortés, que con una potencia muy superior, gustó al personal. El clímax lógicamente lo alcanzó la Patrulla Acrobática "Ascua" de Manises (caps Fernández Sequeiros, Almodovar, ttes Valderas, Patiño y bda Perza) ¡Una maravilla! de conjunción y espectacularidad. Poco quedaba ya por ver cuando una pareja de *Starfighter* USAF de la base conjunta de Morón, llegó a asombrarnos; uno a toda mecha, con una pasada rasante que apenas lo vimos, el otro encabritado con todo fuera mostrando su vuelo lento, a poco mas de ¡300 Km/h!

El festival lo cerraron los "paracas"; primero, la Agrupación de Paracaidistas de Alcantarilla con el teniente coronel Salas al frente, a la que siguió la patrulla acrobática integrada por doce, dirigidos por el capitán Piñón, ¡fantásticas sus evoluciones!, para posarse al fin, al pie de la tribuna.

En la preciosa demostración de tanto avión fabricado en esta tierra, se echó en falta a los Messer; a los "Buchones" de la Hispano, para entendernos. Su actuación por imperativos de tiempo hubo de suprimirse. A la mañana, en el curso del Ejercicio "Sevilla" desarrollado ante el Caudillo y las más altas autoridades militares (foto) en las estribaciones de las sierras de Cazalla y Aracena, habían logrado un 100 por 100 de impactos –sus 32 cohetes– sobre el blanco, ¡todo un récord!

junta, daba paso a una sala adornada con plantas y banderas españolas y norteamericanas. En las plateas, las primeras autoridades militares y civiles con sus esposas y el coronel Preston jefe del sector americano, acompañado de numerosos oficiales en uniforme de gala.

El film, dirigido por Luis Cesar Amadori, refleja con hondo y sincero realismo, la triste historia de un niño zaragozano que atacado por la leucemia, prolongó su vida algún tiempo, gracias a los auxilios que le prodigaron las Fuerzas Aéreas norteamericanas de la base conjunta que luego de exhaustiva búsqueda, le proporcionaron el medicamento que sirvió para que, en su pasajera mejoría, viviera un sueño delicioso, como un verdadero cuento de hadas. Tras su "bautismo del aire" en un S-55, nombrado cabo honorario de la USAF primero y coronel por un día, al hilo del melodrama aparecen los F-102 , F-104, B-47 y los F-100 de los *Skyblacers* en exhibición. Por cierto –un fallo del montaje– mezclada en algún momento, con los "Sabres" de nuestra Patrulla Acrobática, a la que no citan. De pasada, en la plataforma pueden verse F-86 y T-33 del Ala de Caza nº 2.

La película que ha despertado aquí una gran emoción y mantenido al público en tensión permanente, fue premiada al final con aclamaciones y aplausos"

*Nota de El Vigía:* En la fotografía, vemos a Pablito Calvo acompañado de Alfredo Mayo en su interpretación de coronel jefe de la base conjunta. Recordemos que este gran actor, en numerosas ocasiones ha protagonizado, "bordándolo" el papel de aviador militar de la época, –durante la guerra fue oficial provisional de Aviación–.

"Escuadrilla", Héroes del Aire, "No le busques tres pies", "Un paso al frente", e incluso sin vestir uniforme, "Patrimonio nacional", son claros ejemplos.

## Hace 40 años

# Traslado

**Málaga 4 mayo 1971**

Enterrado el comandante García Morato en el cementerio de San Miguel, era deseo de su familia, habida cuenta de la devoción que el heroico aviador tenía a Nuestro Padre Jesús de la Misericordia y Nuestra Señora del Gran Poder, que sus restos reposaran en la capilla que la Real, Ilustre y Venerable Hermandad, tiene en la Parroquia del Carmen. Accediendo a ello el Obispado y el Ayuntamiento, en solemnísimo acto presidido por el Ministro del Aire y el Alcalde de esta ciudad, ha tenido lugar el traslado. Para acompañar y rendir un justo homenaje al que fuera su Comandante, procedentes de todas regiones españolas, se han reunido aquí los supervivientes de aquella legendaria Escuadra de Caza.

En la fotografía (de izq a dcha) en primer plano los generales Javier Murcia y Joaquín Ansaldo. Portan el féretro, el coronel Luis de Azqueta, un aviador a quien no se distingue y José Luis Jiménez-Arenas Martín.

## Hace 15 años

# Filatelia

**Sevilla 4 mayo 1996**

Con motivo de celebrarse en esta ciudad la Exposición Mundial de Filatelia, "Aviación y Espacio 96", la Fabrica Nacional de Moneda y Timbre ha emitido (encuadrados en una hoja bloque) cuatro sellos de temas aeronáuticos con un valor individual de 100 pesetas.

Por su parte, la República de Cuba, participante en dicha exposición ha puesto en circulación cuatro sellos dedicados a aeronaves de fabricación española, tales como el autogiro La Cierva C-4, el Junkers 52, y los CASA 201 "Alcotán" y 202 "Aviocar" con valores de 15, 65, 75 y 85 pesos respectivamente.

Fé de erratas: En El Vigía correspondiente al número del mes de marzo (pág. 306) refiriéndome al récord de altura, daba el nombre de Eduardo Álvarez Rementería, cuando debería ser Alberto Álvarez Rementería.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Accidente

**Melilla 3 junio 1921**

Según nos comunican de Dar Drius, en el campo de aterrizaje se produjo hoy un sensible accidente. Cuando el capitán jefe de la escuadrilla, señor Fernández Mulero, trataba de poner en marcha un aparato, una de las palas de su hélice le alcanzó en el brazo izquierdo. Aunque en principio se temió una mayor gravedad, créese que el brazo lesionado no ha sufrido fractura.

### Hace 85 años
## Hallazgo

**Axdir 4 junio 1926**

A vanguardia de la columna del centro y al suroeste de sus avanzadas, se ha encontrado y reconocido un avión tipo A.M.R. con motor Renault, que los indígenas tenían escondido debajo de unas higueras. Tanto el aparato como el motor son del tipo anticuado, sin valor militar y completamente inútil.

### Hace 70 años
## Reinauguración

**Barcelona 29 junio 1941**

Con motivo de la reinauguración de su Escuela de Pilotaje, el Aero Club de Cataluña ha organizado en el aeródromo de Prat de Llobregat diversos actos culminados con un atractivo festival aéreo. Presidió los mismos, el capitán general de la Cuarta Región Militar, teniente general Kindelán, acompañado de las primeras autoridades, haciendo los honores, el jefe de la base y presidente del Club teniente coronel Manso de Zúñiga. Tras una misa de campaña en sufragio de los socios caídos por Dios y por España, se ha celebrado el festival a cargo de la Centuria del Aire de FET y de las JONS, de los pilotos de la Escuela y finalmente, de dos escuadrillas pertenecientes al Regimiento de Caza de la base, destacando el arriesgado vuelo del alférez Antonio Navarro con un Messerschmitt Me-109. Todos fueron muy ovacionados por el numeroso público, que en autobuses especiales se desplazó de esta ciudad y felicitados personalmente por las autoridades.

En la fotografía, una patrulla de "Chatos" (Polikarpov I-15) sobrevuela la avioneta GP-1 con la que se lleva a cabo la instrucción.

### Hace 75 años
## Anhelo cumplido

**Hanworth 24 junio 1936**

Del Reino Unido nos llega esta fotografía, en la que el exiliado Rey don Alfonso, sonríe satisfecho tras haber realizado un vuelo en el autogiro, pilotado por su propio inventor, el genial Juan de la Cierva; quien también voló al infante don Juan.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente, comentaría aquel gran patriota que fue Luis Bolín, acompañante en aquella fecha de los egregios personajes, ha tenido que ser en los tristes días del exilio, cuando don Alfonso, espíritu abierto a todos los progresos de la ciencia, y a quien siempre le atrajo la aviación, haya podido volar libremente. Puesto que durante su reinado, con la excepción de un vuelo en el dirigible "España" (1913) y en un hidro con Gallarza, dieciséis años después, un exagerado celo por su seguridad, lo tuvo prohibido.

### Hace 70 años
## Demostración

**Madrid 26 junio 1941**

Al ofrecimiento del agregado aéreo a la Embajada de Alemania, a nuestro Jefe de Estado Mayor del Aire, de la demostración de un moderno avión de combate, *en un aeródromo próximo a la capital, a fin de que con facilidad puedan verlo los camaradas españoles*, el coronel Eduardo González Gallarza le ha propuesto el de Alcalá de Henares, donde tendrá lugar la exhibición del bimotor Dornier Do-215 (NW+TV), que desprovisto de armamento, será pilotado por el comandante Petersen.

### Hace 50 años
## Desgracia

**Jerez 28 junio 1961**

Nos comunican de Trebujana que cuando la avioneta Piper (EC-AMI) ensayaba trabajos de fumigación solicitados por la empresa Aerotécnica al INTA, por causas que aun se desconocen, cayó a tierra destrozándose. La pilotaba el capitán del Ejército del Aire Juan Antonio Josa Díaz (33) quien lamentablemente perdió la vida.

Según hemos podido saber, había despegado de la base aérea a las cinco de la mañana tomando tierra en la finca "Monasterio" para repostarse de liquido insecticida .

*Nota de El Vigía:* Hijo del teniente coronel de Ingenieros Francisco Josa Domínguez, "Pocholo", como se conocía a Juan Antonio familiarmente, había nacido en Melilla hace ahora 85 años. Ingresó en la A.G.A. en 1946 con la 2ª Promoción (foto) y con coraje hubo de sobreponerse a la pérdida de su hermano "Quiqui" Francisco

(27), al estrellarse el "Rata" que pilotaba en la base de Tablada.

Teniente ya, el "tirón" africano le llevó a Melilla, destinado a la Plana Mayor del Segundo Regimiento de Marruecos y como secretario de la base aérea de Tauima, desde donde regresa a la Península para, en la Escuela de Caza de Morón, soltarse" en el Fiat CR-32. De nuevo en Tauima, ahora en el 27 Grupo, que sufre la crisis de material, marcha a Herraiz, al mando del destacamento de aquel aeródromo eventual bautizado con el nombre del glorioso aviador, que murió prisionero de Abd el Krim. Con ejercicios de protección de caza y ametrallamiento, participa en las maniobras conjuntas con el Ejército de Tierra en Muley y Rachid. Más tarde, realizados los cursos de Trafico Aéreo y Transmisiones, con el empleo de capitán es destinado al Servicio de Transmisiones y Protección de Vuelo de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental. En 1955 se incorpora como profesor a la A.G.A. y obtenida en Matacán la aptitud para profesor de vuelo, durante tres años cumple tal función en San Javier, hasta su pasó al Grupo de Experimentación en Vuelo; haciendo un paréntesis, obtiene la licencia IFR, en la Escuela de Polimotores de Jerez y en Torrejón de nuevo, experimenta todos los aviones que produce nuestra industria aeronáutica y cuantos trabajos son requeridos al INTA. Al capitán Josa, además de considerársele como uno de los mas expertos pilotos, se le apreciaba por su simpatía, campechanía y hombre de bien.

## Hace 45 años
# Carta abierta

**Madrid 10 junio 1966**

Como ya es sabido, cuando el pasado 27 de mayo una formación de seis "Mystere IV" de l'Arme de l'Air francesa, desde su base de Cazaux se dirigía a Sevilla, debido a un error de navegación que motivó el agotamiento de combustible, sus pilotos por orden de su jefe se lanzaron en paracaídas. Como es lógico, todos los medios informativos se hicieron eco del "affaire" y los corresponsales en el país vecino, refiriéndose tanto a la cólera de De Gaulle, como a la irresponsabilidad de los aviadores, ridiculizaron la actitud de los pilotos.

Compadecido de la apurada situación en la que se encontraba el jefe de la escuadrilla capitán Guers, el general del Ejército del Aire Luis Serrano de Pablo, le ha dirigido una carta abierta, que hoy publica el diario ABC, de la que entresacamos algunos párrafos.

*Usted capitán Guers posee seguramente unos "standards" psicomáticos superiores a los corrientes como les ocurre a todos los reactoristas del mundo ; pero aún así, usted es un hombre, y no otra cosa, por lo que sus aptitudes, limitaciones, afectividades exaltaciones y cuantas teclas emocionales pueda inventariar en su persona, son humanas y no angélicas ni demoníacas…*

*… Lo que le ha ocurrido a usted es simplemente que se ha perdido en vuelo –momentáneamente se entiende– y que si ese maldito queroseno le aguanta diez minutos más, hubiera usted posado su escuadrilla en San Pablo como si tal cosa.*

*Ningún aviador arrojaría la primera piedra contra usted por haberse perdido. ¿Qué aviador cualquiera que sea su nacionalidad y época puede asegurar no haberse perdido momentaneamente alguna vez en su vida?*

*Pero desde aquí, desde este trocito de España que es Madrid, alguien con el espíritu al menos, quiere ayudarle a sostener la cruz; esa pesadísima cruz del descrédito profesional, que, como una cruel lotería, está presta a caer sobre los que ejercen oficio de ángeles y no son más que hombres".*

*Nota de El Vigía:* Dicha carta, reproducida en todos los medios, levantó una auténtica polvareda. El propio capitán Guers, escribió al caballeroso aviador una larga misiva, contándole la odisea que coincidía con sus suposiciones. Fue homenajeado en la base aérea de Cazaux por los oficiales que quedaban de los eyectados en Huelva (Guers había perdido la carrera). Nueve años después, cuando el general Serrano de Pablo pasó a la situación B, el Major General Giraud le visitó en su domicilio madrileño, para hacerle entrega de una carta de agradecimiento, junto a una gran medalla del l'Arme de l'Air con entrañable dedicatoria.

## Hace 45 años
# Increíble

**Torrejón 13 junio 1966**

Cuando esta noche, el F-104 "Starfighter" (C.8-12) pilotado por el capitán Fernando de Arteaga Danvila, hacía su aproximación GCA; un mal entendido con el controlador, le ha llevado a descender más de lo debido, llevándose por delante un poste de tendido eléctrico. La velocidad y el afilado plano, justamente en el extremo donde se une al "tip" derecho, como un cuchillo lo rebanó y la pericia y serenidad del piloto, han conseguido que aquél bólido aéreo tomase con toda normalidad. Era la noche de San Basilio y a partir de entonces el avión recibió tal nombre.

*Nota de El Vigía:* Miembro de la *Promoción del Rey* (la 11ª A.G.A.), Arteaga hoy feliz en su retiro gaditano, fue el auténtico cazador. Se inició con el "Messer" español (el *Buchón*) voló el *Sabre*, el *Mirage III*, el F-104, el *Phantom*, y el F-5, ya de coronel jefe del Ala 21 de Morón. Para "rizar el rizo" en 1968 participó en el rodaje de *La Batalla de Inglaterra*, en la que totalizó 170 horas de *Buchón* y unas pocas de *Spitfire*. ¡Que tío!

## Hace 45 años
# Nostalgia

**Zaragoza 28 junio 1966**

Para celebrar los 27 años de paz, organizado por los del 6º Laran-Lara, con invitación extensiva a sus compañeros de los Grupos 3º, 4º y 5º; en definitiva, a todos los que volaron los Savoia 79 en los días de la guerra, se han reunido en esta ciudad en torno a su respetado y querido jefe, el hoy teniente general jefe de la Región Aérea Pirenaica Francisco Vives Camino.

De un extremo a otro de España han llegado docenas de aviadores procedentes del Ejército, las líneas aéreas o la vida civil, dispuestos a cumplir la siguiente *Orden particular:*

*10,30: Alarma en el Gran Hotel.*

*11,00: Salida en caravana hacia el Aeródromo.*

*12,00: Santa misa y Ofrenda de la Imagen.*

*13,00: Recuerdo de otros tiempos*

*13,45: 1er Servicio (Ataque al aperitivo)*

*14,30: 2º Servicio (destrucción de las viandas)*

*17,30: Fin de la alarma (Salida para Zaragoza)*

*18,15:)*

*20,30 ) Descanso en Zaragoza*

*20,30: Alarma urgente en el Gran Hotel y salida inmediata hacia la Base Aérea*

*21,00: 3er Servicio (Bombardeo nocturno termonuclear de todos los objetivos a la vista)*

*XXXX Recogida de muertos, heridos y tocados.*

Lógicamente en el menú (*Objetivos a destruir*) se incluyen las Olivicas negras, Tapeo a base de bien, Entremeses aragoneses, Cordero a la Pastora, Bollo Tonto, Finas frutas y Café-Café; todo ello regado con los tan añorados caldos del Campo de Cariñena.

Sin duda, el ingenioso y fluido verbo "del comandante" el tan querido "Paco" Vives, rememorando días pasados emocionará al personal que ya estará programando la próxima.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**León 20 junio 1911**

Hijo de doña Carmen Cadórniga González y del comandante de Infantería don Alfredo Álvarez Crespo, ha nacido en esta capital un niño que recibirá el nombre de Enrique.

*Nota de El Vigía:* Siguiendo la tradición familiar, tras su paso por la Academia General Militar y la de Artillería e Ingenieros, luego de un breve destino, en 1935 realizó el curso de Observador de Aeroplano; en un paréntesis, *Apto para el lanzamiento de paracaídas*, según Oficio de la Presidencia del Consejo de Ministros, sin instrucción previa alguna, junto a otros siete "lanzados", entre ellos algún compañero de curso, saltó desde un Fokker de L.A.P.E. en la gran Fiesta que se celebró en Barajas el 12 de junio de aquél año.

Con la estrella de observador en el emblema, pero sin las ansiadas hélices, le sorprendió el alzamiento militar, recibiendo orden de trasladarse al Cuadro Eventual de Artillería del Alto del León, pero reclamado por Aviación, se incorporó al aeródromo de Burgos y en la tarde del 1 de agosto, como observador de un Breguet XIX de la escuadrilla destacada allí, prestó su primer servicio de guerra. Desde entonces, bien en estos o en los "Dragones" no paró; luego, en Sevilla pasa a los "Junkers" y desde los aeródromos de Salamanca, Cáceres, Navalmoral de la Mata, León … interviene en todas las operaciones del frente de Madrid y Tajo: 105 servicios. Ya en 1937 con base en Veladas actúa en los frentes de Madrid y Jarama. En Cáceres, se incorpora a la escuadrilla del capitán Haya, con la que realiza en Matacán una semana de prácticas de vuelo sin visibilidad, y desde Tablada, de día y de noche presta servicios de bombardeo y aprovisionamiento al Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza.

Badajoz, Casas Viejas, Olmedo, Burgos y Zaragoza son sus próximas bases. Asciende a capitán de Artillería y tras llevar a cabo en Olmedo entrenamiento de vuelo sin visibilidad, de aquel *no vivir*, pasa destinado como profesor a la Escuela de Especialistas de Tetuán; tan solo seis meses, puesto que ya en 1938 regresa a la Península para hacer el curso de pilotos en Badajoz, el de caza en Gallur, e incorporarse a la "Cadena" 1-G-2, como jefe de una de las escuadrillas de He-51 con la que actúa desde Córdoba hasta que a fin de año vuela a Castejón vía Logroño. Cooperando siempre, con sus pequeñas bombas y ametrallamientos, a la fiel Infantería, se despliega en Pomar, en Lérida y por ultimo en el Prat de Llobregat. En los días finales de la guerra interviene con su Grupo en una exhibición sobre Barcelona y en la espectacular revista aeronaval que presidió el Generalísimo.

Admirado por los jóvenes "balillas" de su escuadrilla le fueron concedidas dos Cruces Rojas al Mérito Militar y una Cruz de Guerra, pero el agotamiento le llevó dos meses a la Casa de Reposo de Marbella.

Repuesto ya, se incorpora al Grupo 24 de Caza (23 Regto) más tarde 32 Escuadra de Rabasa y 26 Grupo León.

En 1940 y durante mas de siete años, ejerce el cargo de profesor en la Academia de Aviación de León. Ascendido a comandante en 1943 y a teniente coronel cuatro años después, es destinado a la Dirección General de Protección de Vuelo; como Jefe de Rutas, agregado a las tripulaciones de las líneas aéreas españolas se le autoriza a viajar fuera Península, a fin de conocer prácticamente las normas habituales en extranjero sobre control de trafico aéreo.

En 1949 a petición propia, deja el Ejército del Aire. El resurgimiento industrial en España recién había comenzado y su valiosa experiencia la aplicó en el asesoramiento a importantes empresas de la construcción, de la minería y la industria, siendo por otra parte pionero del comercio exterior con países del Este. Fallecido en Madrid el 6 de agosto de 1980, todavía, no ha mucho, aquellos pilotos a quienes mandó en la rueda de valientes que se conocía por "Cadena", lo recordaban por su simpatía y sobre todo, por lo *echao palante* que fue.

### Hace 90 años
## Héroe

**Madrid 26 agosto 1921**

Como colofón a las maniobras que con la presencia de Su Majestad el Rey y numerosos generales, se han celebrado en el campamento de Carabanchel, ante las tropas de Infantería, Caballería y Artillería que habían tomado parte en el supuesto táctico, el Monarca ha impuesto la Cruz Laureada de San Fernando al capitán de Aviación D. Julio Ríos Angüeso, quien llegó acompañado por el general Echagüe, el coronel Soriano y demás jefes del Servicio. El capitán general Primo de Rivera, llevó al Sr Ríos hasta el centro de la formación. Su Majestad avanzó hasta el intrépido aviador, y con voz vibrante, expresó la significación del acto en el que la Patria premiaba al bizarro soldado, por su heroico comportamiento.

A continuación, impuso la Cruz Laureada en el pecho del capitán, abrazándole efusivamente. Las fuerzas de la División tributaron al laureado los honores de ordenanza, desfilando después ante el.

La citada condecoración ha sido regalada a Ríos por los compañeros del Cuerpo de Aviación, quienes con anterioridad le tributaron un cariñoso homenaje.

Durante el acto, ocho aeroplanos efectuaron sobre el campamento arriesgados vuelos.

### Hace 90 años
## Enseñanza

**Burgos 18 julio 1921**

Participando en las pruebas aéreas a celebrar con motivo del Centenario de la Catedral, han llegado al aeródromo de Gamonal

los primeros aviones. Desde Cuatro Vientos con escala en Grajera para proveerse de gasolina, lo hizo en primer lugar el Avro que pilotaba el capitán de Artillería don Francisco Mata Manzanedo, quien antes de su aterrizaje evolucionó sobre la ciudad. A la tarde tomaban tierra el Avro del sargento de Artillería don Antonio Sánchez y el "Bristol" del piloto británico De Havilland.

Dichos aviadores constituirán el profesorado de la Escuela de Aviación instalada recientemente en el aeródromo de esta ciudad.

### Hace 75 años
## Mala suerte

**Logroño 24 julio 1936**

*Capitán Rubio*

Si ayer tuvimos la desoladora noticia de la muerte en Andalucía de los tenientes Medina y Bada, fusilados cuando cumpliendo un servicio de reconocimiento, hubieron de aterrizar forzosamente con su Breguet en terreno enemigo; hoy, la fatalidad la hemos tenido en el cercano aeródromo de Agoncillo.

Regresaban, en un aparato similar al citado, los capitanes Miguel Rubio Larrañaga (32) (jefe de la Escuadrilla de Logroño) y Luis Calderón Gaztelu (34) de una misión de bombardeo, cuando una bomba que había quedado enganchada en el lanzabombas, se desprendió al aterrizar, haciendo explosión y causando la tragedia. Si bien Calderón falleció en el acto, Rubio aún con tremendas heridas, vivió unas pocas horas en las que aún sufriendo lo indecible, recibió los auxilios espirituales declarando que: *"moría contento, pues era una gloria el dar la vida por la salvación de España"*. Hizo encargos muy expresivos y tiernos para cada uno de sus familiares y, preguntando si quería dejar alguna disposición testamentaria, contestó: "*No tengo dos pesetas, pero si algo poseyere, es de mi mujer y de mi hijita; decirles que todo mi corazón , mi cariño y mis recuerdos son para ellas*".

*Capitán Calderón*

### Hace 70 años
## Expedicionarios

**Madrid 25 julio 1941**

Como los lectores ya tienen noticia (R.de A y A. 10-2.006 - 851) ayer a las 22,30 horas partieron por FFCC de la estación del Norte, los componentes de la 1ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia. Entusiásticamente despedidos por el ministro del Aire, Jefe del Estado Mayor, gran número de jefes y oficiales y público en general. Constituida por dieciséis pilotos y un escalón de apoyo en tierra con más de un centenar de individuos hoy, festividad de Santiago, estos bravos aviadores a cuyo frente va el comandante Ángel Salas Larrazabal y el comandante José Muñoz Jiménez como Inspector, han cruzado la frontera en Irún desde donde continuarán viaje a Berlín.

*Nota de El Vigía:* Como recuerdo a aquella 1ª Escuadrilla, que dejó en Rusia, muertos o desaparecidos seis de sus componentes, traemos la divisa que ostentó; que no es otra que la de la heroica "Patrulla Azul" que bajo el mando del comandante Joaquín García Morato se cubrió de laureles en España, a la que añadieron el número II que indica su segunda campaña contra los soviets.

### Hace 85 años
## Homenaje

**Toledo 10 julio 1926**

En brillantísimo acto celebrado en el Alcázar y presidido por el general Primo de Rivera acompañado del ministro de la Guerra duque de Tetuán y las más altas autoridades civiles, militares y eclesiásticas, el Arma de Infantería ha homenajeado a los heroicos aviadores comandante Ramón Franco y capitanes Eduardo González Gallarza y Rafael Martínez Esteve.

En el patio formaban el batallón de alumnos con traje de gala y armas, los 287 nuevos oficiales en traje de diario y comisiones de todas las Regiones, con un total de 800; amen de numerosísimos invitados, dominando muchísimas señoras y señoritas. Una escuadrilla de Getafe y seis aparatos de Cuatro Vientos, en uno de los cuales llegaron Gallarza y Esteve, dando realce al acto, evolucionaron sobre el Alcázar y sus alrededores.

Luego de la entrega de los Reales despachos, el general Losada jefe de la sección de Infantería, en sentidas palabras ofreció el homenaje del Arma a los aviadores a quienes el presidente del Consejo, entre grandes aplausos, entregó unos artísticos pergaminos y la placa que les dedica su promoción.

Tras la lectura por el capitán Chaves de la poesía *Gloria de los héroes*, desfiló el batallón de alumnos en columna de honor, cantándose el himno de la Academia. A continuación, en el Museo de Infantería se inauguró la *Sala Franco* que preside el monumento a este y donde se hallaba ya colocada la lápida cerámica, obra del artista Ruiz de Luna, dedicada a las víctimas de la Aviación Militar Española. El general Primo de Rivera descubrió el monumento elogiando la estatua obra del comandante Garrán al que felicitó efusivamente, indicándole la conveniencia de que pusiera en el busto del bravo aviador la medalla "Plus Ultra" .

Por ultimo, un espléndido banquete admirablemente servido para 1.100 comensales y los obligados discursos, pusieron el broche de oro a tan brillantes y emotivos actos.

En la fotografía, el general Primo de Rivera posa junto a los homenajeados.

### Hace 85 años
## Chapuzón

**Santander 5 agosto 1926**

Como ya saben nuestros lectores (R de A y A. julio-agosto 2001-pág 633) cuando el *Matinsyde* de caza, pilotado por el capitán Carlos Pastór Krauel "cebolleaba" sobre la bahía, alrededor de los cruceros, el norteamericano "Menphis" y el de nuestra Armada "Méndez Núñez", al rozar sus ruedas con el agua, tras un ligero salto, se estrelló aparatosamente. Ha sido un milagro que el aviador, salvo algún coscorrón, saliera ileso del trance. No así el aparato, cuyos restos como puede verse en la foto, eran recuperados horas después.

## Hace 60 años
# Estirando

**Tablada 4 agosto 1951**

Empeñado en valorar la permanencia en vuelo del "Rata, esta mañana, forrado de periódicos para combatir el frío, a bordo del C.8-16 despegó el teniente Eduardo Álvarez Rementería, quien recorriendo el triángulo Sevilla-Málaga-Tetuán-Sevilla, ha llegado a permanecer tres horas y treinta minutos en el aire. ¡Todo un record! Una vez en tierra y parado el motor, la gasolina que le quedaba ni siquiera alcanzó para llenar un cubo. *Eso no ha sido volar, sino palomear*, comentó un viejo mecánico.

*Nota de El Vigía:* En poco más de dos años, Rementería totalizó 307, 28 horas de "Rata"; su carrera aeronáutica la continuaría en Iberia donde, volando el DC-10 se jubilaría por edad en 1981.

## Hace 50 años
# Salvado

**Zaragoza 14 julio 1961**

Realizando esta mañana el capitán Fernando Vives Plaza y el brigada Santiago Estela Escudero, una misión del plan de instrucción del Ala de Caza nº 2 (Zaragoza), luego de sobrevolar Panticosa con sus veloces "Sabres" en ascenso, vieron unos F-102 USAF.

– *¡Vaya aviones!,* le comentó con admiración el punto a su jefe, a lo que este le respondió: *Yo me conformo con este. Me encanta;* pero… segundos después se quedaba sin mando hidráulico; descontrolado el C.5-116 –que tal era su matrícula– cruzose peligrosamente y muy cerca, por encima de su pareja que, en principio, creyó que estaba jugando, hasta que le notificó la avería. Poco después entraba en barrena.

– *¡Tírate, tírate!* le gritó Estela y al comprobar que el interruptor alternativo indicaba 0, decidió eyectarse. Si bien el altímetro marcaba 10.000 pies, estaba muy bajo sobre la pronunciada Sierra de Guara, por lo que ni tiempo tuvo de cumplir todos los procedimientos; por ello el tubo de la máscara le golpeó dolorosamente en la cara. Abierto el paracaídas cayó sobre un árbol, quedando colgado de los pies a metro y medio del suelo y cerca de donde los restos del reactor ardían. Estela orbitó sobre el lugar pero no le vio, por tanto creyó que había caído con el avión, notificando al asentamiento radar para que determinaran el punto de colisión.

Vives luego de desengancharse, con un respetable morrón, pegando silbidos que fueron contestados, encontró un individuo que lo llevó hasta una caseta. Al rato llegó un helicóptero USAF que sin posarse, lo trasladó a la base. Por fortuna tan solo había sufrido contusiones y magulladuras.

*Nota de El Vigía:* El "Tiriri", como se conoce a Fernando Vives, nieto del creador y y primer jefe de la Aviación Militar española. Fue felicitado por su buen hacer ante aquella emergencia, por el teniente general Jefe de la Región Aérea Pirenaica a través del comandante del Ala de Caza nº 2 Carlos Castro Cavero.

*"Con motivo del accidente ocurrido el día 14 de los corrientes me complazco en felicitar tanto al capitán que se lanzó en paracaídas, como al brigada por la eficiente actuación de ambos, debiendo hacer llegar a los interesados esta felicitación".*

## Hace 60 años
# Tragedia

**Bilbao 4 julio 1951**

Tras un calor sofocante, pasadas las siete y media de la tarde de ayer, se desató una fuerte galerna que sorprendió a la Bücker 131 (EE.3-136) revoloteando a escasa altura del casco urbano de Algorta. Un fuerte "meneo" le llevó a dar de ruedas contra el tejado de la casa "Juanena" –en la bajada al "Puerto Viejo"– estrellándose a continuación contra una pared rocosa lindante con una pequeña huerta. A consecuencia del tremendo impacto, falleció en el acto el pasajero civil D. Pedro Madariaga, resultando con heridas de extrema gravedad el teniente del Ejército del Aire Manuel Del Río Bolado, quien ha fallecido a las cuatro y cuarto de la madrugada en el establecimiento asistencial al que fue trasladado.

Se da la circunstancia, que "Manolo" Del Río de 30 años de edad, perteneciente a la 1ª Promoción A.G.A. había de contraer matrimonio hoy con "Nati" González Bayona; por lo que, para asistir a la ceremonia, se habían desplazado desde Zaragoza en la "Bücker" siniestrada, sus compañeros y amigos, los tenientes "Tito" Ortiz Olave y "Martinón" como se conoce Eugenio José Mª Martínez, Martínez.

Ni que decir tiene, que tanto el accidente, como las causas que le rodean han causado en la Villa y en Algorta una intensa emoción.

## Hace 70 años
# Diplomados

**Sevilla 14 julio 1941**

En la Escuela de El Copero, se ha celebrado el acto de entrega de títulos a la nueva promoción de pilotos. Lo presidió el general Infante D. Alfonso de Orleans, a quien vemos en la foto acompañado de los tenientes coroneles Pardo Prieto, Rute Vilanova (jefe de la citada Escuela) y el teniente Escario, ayudante del general.

## Hace 15 años
# Sellos

**Buenos Aires 13 julio 1996**

Con motivo de celebrarse la Primera Exposición Iberoamericana de Aerofilatelia "Aerofila 96", el Correo Argentino ha puesto en circulación cuatro estampillas dedicadas a otros tantos aviadores célebres y los aparatos en los que alcanzaron la fama; estos son: Charles A. Lindbergh–Ryan "Spirit of St. Louis"; Eduardo A. Olivero–Savoia Marchetti S-59 "Buenos Aires"; Ramón Franco–Dornier Wal "Plus Ultra" y Alberto Santos Dumont–14 bis.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del SHYCEA*

### Hace 90 años
## Capuchino alado

**Madrid 16 septiembre 1921**

En la Subsecretaría de la Presidencia nos han informado del curioso ofrecimiento hecho al Gobierno por el fraile capuchino Emiliano María Revilla quien, por vía aérea, ha llegado a la capital procedente de Burgos, en cuyo aeródromo ha realizado el curso de piloto aviador,

El citado clérigo, se ofrece a prestar sus servicios como sacerdote-aviador en Melilla, con el fin de asistir espiritualmente a los heridos en las posiciones avanzadas trasladándose de unas a otras rápidamente.

Además de los servicios de capellán, está dispuesto a desarrollar en África un plan de penetración religiosa.

### Hace 75 años
## Héroe

**Zaragoza 20 agosto 1936**

Cuando el pasado día 14 los valerosos aviadores de nuestro glorioso Ejército actuaban intensamente en el frente de Tardienta, un aparato enemigo, en un intento de impedir la acción destructora de los aviones de bombardeo, se interpuso. El brigada Ramón Senrra, haciendo alarde de una gran acometividad, no dudó en lanzarse en su Nieuport de caza, contra él.

Después de unas emocionantes y arriesgadas evoluciones y de un intenso fuego de ametralladora, logró alcanzarlo con sus balas y envuelto en llamas cayó en barrena en nuestras líneas.

La noticia de la hazaña produjo extraordinario júbilo en esta capital; tanto mas, cuando a ultima hora de la tarde los restos del Nieuport Ni-52, fueron exhibidos por sus calles. Tras el camión que los transportaba varios cientos de personas no cesaban de aplaudir y vitorear a España y al Ejército.

Cuando mayor era la alegría, fue descubierta en la plaza de la Constitución la presencia de unos aviadores entre los que se encontraba el suboficial Senrra. El publico los ovacionó en medio de clamorosos vivas a la Aviación y muchos se acercaron para felicitarle, llevándolo después en hombros por el paseo de la Independencia hasta la Capitanía General.

Hoy, como premio a su heroísmo, en el salón de actos de la Junta Recaudatoria Civil de Defensa Nacional, se ha hecho entrega de un cheque de diez mil pesetas al brigada Ramón Senrra. (Extracto de Heraldo de Aragón)

### Hace 90 años
## Globos

**Madrid 1 septiembre 1921**

El ministro de la Guerra ha traído de Melilla la impresión de que para realizar los servicios de información y vigilancia del enemigo hay algo que utilizar más adecuado que el servicio de aeroplanos, y este algo es la vigilancia del enemigo por globos militares.

No es un secreto para nadie que el aeroplano, por su extraordinaria movilidad, es más útil en los menesteres de verdadero combate que en los de simple información. La misión del aeroplano es bombardear, castigar al enemigo parapetado o en situación de esquivar las balas de los cañones o de los fusiles. La misión del globo fijo es descubrir los emplezamientos de baterías, concentraciones enemigas y condiciones del terreno.

Ya en la guerra de 1909 (foto), la sección de globos prestó al mando inestimables servicios de información y levantamiento de croquis y planos. Ahora, seguramente, a estos servicios añadirá el de descubrir exactamente las fuerzas concentradas, y esos cañones emplazados en el Gurugú, que es preciso, urgente, desmantelar y destruir.

En breve pues, saldrá para Melilla la Compañía de Aerostación del Parque de Guadalajara.

### Hace 75 años
## Donación

**Zaragoza 1 septiembre 1936**

Con un donativo de 200 pesetas por parte de D. Cipriano González Ortega, se inicia la suscripción popular para la compra del avión que llevará el nombre de "Zaragoza".

### Hace 75 años
## 2.000 proyectiles

**Madrid 30 septiembre 1936**

Nos comunican del Frente del Norte, que nuestra Aviación ha iniciado un bombardeo en masa de la ciudad de Oviedo, habiendo lanzado ayer exactamente dos mil proyectiles. El impresionante ataque de nuestros aviadores, ha desconcertado totalmente a los sitiados, produciendo un movimiento de pánico que los jefes facciosos difícilmente pudieron contener. La impresión en este sector es optimista. Cortados los dos intentos de avance enemigo sobre Vizcaya, la situación se ha despejado, pues los facciosos se han replegado, atacados por nuestra Artillería y Aviación, con bastantes pérdidas. (Extracto de ABC Madrid)

## Hace 75 años
# Nombramiento

**Madrid 7 septiembre 1936**

Por sendos decretos firmados hoy, ha sido nombrado subsecretario del Aire el coronel de Aviación don Ángel Pastor Velasco y jefe de las Fuerzas Aéreas el comandante don Ignacio Hidalgo de Cisneros

## Hace 65 años
# Volando

**Buenos Aires 30 septiembre 1946**

Dejándose llevar por su pasión por el vuelo, la cámara sorprendió en esta ocasión al teniente coronel Isidoro López de Haro, marqués de Chinchilla y Agregado Aéreo a la embajada de España, en el parque del Retiro, dando un paseo a sus hijos. Tras él aparecen Mª José, Antonio "Titito" y José Ramón "Sorito".

*Nota de El Vigía:* Siguiendo la tradición, Titito se hizo ingeniero aeronáutico y "Sorito" –que proviene de Sori, el tan popular apodo de su padre– ya en el curso de piloto civil en Argentina, hizo bueno el dicho "de tal palo tal astilla", al demostrar sus excelentes cualidades

para el vuelo, refrendadas mas tarde en Villafría, en la Milicia Aérea Universitaria. Ingresó en Iberia, alcanzando la cima y como comandante de "Jumbo" se jubiló al cumplir la edad. Voló a la eternidad en Mallorca, ahora hace poco mas de un año.

## Hace 55 años
# Intercambio

**Manises 12 septiembre 1956**

Con dos saltos de 1,10 y 1,00 horas, procedentes de Istrana vía Istres, acompañados de un DC-3 del Ala 35, han tomado tierra en esta base los ocho "Sabres" del Ala de Caza nº 1 que invitados por la Aeronáutica Militar Italiana se desplazaron el pasado día 6 a la sede de la 51 Aerobrigata de Caza.

Al mando del teniente coronel Hevia integraron la expedición el capitán Balanzategui y los tenientes Peraita, Cánovas, Núñez Flores, González Conde, Juste y Álvarez del Castillo. Con independencia de la Patrulla Acrobática, que el pasado junio voló a Italia para participar en la MAF-56, ha sido citada la formación, la primera que se desplaza al extranjero. Nuestros pilotos de caza se deshacen en elogios acerca de la hospitalidad y los agasajos de que han sido objeto por parte de sus amigos italianos, capitaneados por el coronel Enrico Pucci Edvidge.

## Hace 75 años
# Visita

**Madrid 7 septiembre 1936**

El Presidente de la República realizó en la tarde de ayer domingo, una detenida visita al aeródromo de Getafe.

Recibido por el jefe del mismo Sr. Pastor, comenzó pasando revista al personal del aeródromo; luego revistó los aviones. Dado su considerable número, el Sr. Azaña y su séquito hubieron de hacerlo a bordo de automóviles. Ante ellos, formaban nuestros heroicos pilotos, algunos recién llegados del frente de combate,

A continuación se trasladó al pabellón de oficiales, donde le fueron presentados a su excelencia, los aviadores que allí se encontraban; entre ellos, el teniente García de la Calle, heroico cazador que en pocos días ha derribado cinco aparatos enemigos. Todos informaron al Presidente de los últimos reconocimientos practicados durante sus vuelos en los frentes, refiriéndole interesantes datos recogidos de sus observaciones.

El Sr. Azaña saludó con gran efusión a todos los oficiales, felicitando muy especialmente al teniente La Calle por sus recientes proezas, brindando con champaña por la República, por el Arma de Aviación, por la Libertad y por "*vosotros* –dijo emocionado– q*ue la defendéis con el heroísmo y la abnegación que yo tanto admiro*". Sus palabras fueron acogidas con grandes aplausos y entusiastas vivas.

Después, tras revistar a las fuerzas del Cuerpo de Aviación que desfilaron con el mayor entusiasmo ante el Presidente, se dirigió al pabellón destinado a las clases para saludarlas, e igual que lo hiciera ante la oficialidad les expresó toda la admiración y gratitud.

En la fotografía, un grupo de bravos aviadores que tan brillante colaboración prestan a las fuerzas del Gobierno en los distintos frentes serranos. (EXTRACTO DE ABC MADRID)

## Hace 80 años
# Suerte

**Cuatro Vientos 1 septiembre 1931**

Anteayer teníamos noticia del accidente sufrido en este aeródromo por el sargento Elías Juanas, quien dando el "bautismo del Aire" a la señorita Elisa Prieto, "Mis Aero Popular", incrustó su DH-6 en el tejado de uno de los edificios. Hoy traemos la imagen del percance que afortunadamente, a pesar de su espectacularidad, no tuvo graves consecuencias.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
### Religioso

**Melilla 19 octubre 1921**

Con objeto de prestar servicio en su sagrado ministerio, se ha incorporado a su destino el capellán de la escuadrilla de aviación, fraile capuchino Emiliano María Revilla. Según hemos podido saber, el verdadero nombre de este decidido burgalés de 41 años, es Eloy Gallego Escribano.

### Hace 90 años
### Mascota

**Melilla 18 octubre 1921**

Actuando ya los De Havilland "Rolls" (DH-4) en acciones de guerra sobre el Rif, he aquí

la original mascota que, desafiando tantos peligros, ostenta el aparato del teniente José Mª Ibarra; según hemos podido saber, ha sido idea del capitán "Pepe" Carrillo tan simpático y ocurrente, como competentísimo y osado aviador.

### Hace 90 años
### Visita

**Cazalla 20 octubre 1921**

Procedentes de Alfaro, en vuelo de instrucción han llegado al Campo de la Rosa tres biplanos militares pilotados por el capitán Mata Manzanedo y los tenientes Vich, Estévez, Frutos, Díaz y Garrido. Su llegada –de la que ya se tenía noticia– ha sido presenciada por un inmenso gentío. Los aviadores han sido obsequiados con un "lunch" y para esta noche está previsto un baile en el casino en su honor. Mañana volarán sobre ésta y el viernes a las nueve partirán para Pamplona donde pasarán varios días.

### Hace 90 años
### Donativo presos

**Zaragoza 1 octubre 1921**

Los reclusos de la prisión preventiva en la sala primera y segunda, han remitido al capitán general una carta patriótica, incluyendo un donativo destinado a la suscripción abierta para donar un aeroplano al Ejército.

### Hace 85 años
### Acontecimiento

**Madrid 29 octubre 1926**

Si ayer, los participantes en el Congreso Iberoamericano de Aeronáutica, visitaron en Carabanchel la factoría Loring, donde, entre las demostraciones aéreas, se exhibió el autogiro pilotado por el comandante Ramón Franco; hoy, coincidiendo con la inauguración de los talleres, lo han hecho a Construcciones Aeronáuticas de Getafe. Encabezados por el jefe del Gobierno ministros y numerosos aviadores, los visitantes recorrieron sus instalaciones donde trabajan 400 obreros y se construye una serie de 26 sexquiplanos Breguet XIX; Luego salieron al exterior para presenciar el vuelo de una escuadrilla de aeroplanos que realizó difíciles y preciosas evolucio-

### Hace 75 años
### Esforzados

**Barcelona 7 octubre 1936**

En la *Maisón Dorée* en la plaza de Cataluña, abrumado por las felicitaciones, abrazos, saludos y apretones… encuentro a Rodolfo Robles, el valeroso alférez de Aviación, a quien no dejan ni tomar una taza de café; al fin, liberándose de sus admiradores, nos dedica unos minutos.

Pertenecía –me dice– a la guarnición del Prat y el 1 de junio, sospechando lo que se nos venía encima, la oficialidad verdaderamente republicana –coronel Sandino, capitanes Bayo, Meana y Ponce, teniente Adonis y yo– realizó una gran limpieza de elementos desleales.

Llegaron las jornadas del 19 y 20 de julio y cada uno de nosotros no

voló menos de seis u ocho horas diarias. ¡Agotador, pero lo hacíamos por la República!

En el frente aragonés – agrega– en armamento y calidad el enemigo es muy inferior al Ejército leal. Y de moral, ni que decir. Claro; como que nosotros luchamos por un ideal, y ellos por el dinero y la coacción. Ningún aparato enemigo vuela a menos de tres mil metros; de ahí que, por su cota, nuestras fuerzas reconozcan a los aparatos leales y rebeldes.

Finalmente, nos habla con admiración de González Gil, afiliado como él al partido socialista, piloto e ingeniero aeronáutico. ¡Un genio malogrado! pues al estallar la rebelión, desatendiendo los consejos de sus amigos, junto con las milicias, marcho al frente, muriendo en los primeros combates de la Sierra madrileña. Extraído de La Gaceta del Norte (Bilbao).

En la foto, antes de salir para un servicio, vemos a Robles junto a su ametrallador Castedo.

*Nota de El Vigía:* Refiriéndonos a Rodolfo Robles, no nos resistimos a dar a conocer la poesía que, en 1980 –44 años después– dedicó a su amigo Juan J. Maluquer, recordando la "misteriosa" salida del "Breguet" –cerquita cerquita del suelo– de aquella imprevista barrena, que les llevó a pensar que todo estaba perdido.

*"De la mano de Dios, voy por el mundo,*
*Soslayando peligros de tal suerte*
*Que de Dios son mi fe, mi amor profundo,*
*De la mano de Dios hasta la muerte".*

nes, alguna de alta acrobacia, así como la prueba por el capitán Gallarza de un Breguet recién construido, como el que le llevó a Filipinas. Mediada la tarde, los visitantes fueron obsequiados con una esplendida merienda; momento en que el gerente de la sociedad Sr. Ortiz Echagüe, entregó al jefe del Gobierno tres carteras, conteniendo cada una 1.500 pesetas, con destino a los mecánicos Pérez, Arozamena y Calvo que participaron en la "Patrulla Elcano". El general Primo de Rivera al hacer entrega pronunció unas breves palabras, ensalzando a los obreros españoles "Sois –dijo– quienes traducís vuestra profesión para servicio de la Patria"; estos vitorearon al marqués de Estella y los invitados abandonaron el aeródromo a ultima hora de la tarde.

### Hace 80 años

*Portada ABC.*

### Hace 75 años

## Sorprendente, Morato fusilado

**Madrid 27 octubre 1936**

Un evadido de la ciudad de los califas, recién llegado a ésta, ha hecho un interesante relato sobre la actuación del aviador Morato:

Extracto de ABC (Madrid). "Durante varios días, sin inmutarse ante el fuego que se le hacía, un trimotor nuestro bombardeó Córdoba.

Un día, los facciosos decidieron acometerle, elevándose el capitán Morato; pero siendo infinitamente mejor el nuestro, eludiendo la persecución continuó bombardeando, hasta que terminada su misión, inició la caza del cazador.

Lo que sucedió entonces fue de un dramatismo extraordinario. Certero el nuestro, consiguió incendiar el aparato enemigo, no teniendo mas remedio Morato que arrojarse en paracaídas, en tanto el bombardero, dio la vuelta para regresar a su base.

Con un banquete se celebró el que Morato había salvado su vida. Al terminar, tras el saludo fascista y los inevitables gritos de ¡Arriba España! Alguien dijo que era preciso, en su próxima aparición, abatir al trimotor. Entonces, ante el estupor de todos, se levantó Morato para decir: *"Ignoro quien ha sido mi adversario pero sea quien fuere, es un caballero. Me ha perdonado la vida con una generosidad que no puedo olvidar y a la que he de corresponder. Pudo acometer mi paracaídas y no lo hizo, por ello, contra él no me elevaré jamás".*

El asombro no fue para dicho. Ni tomando en serio o en broma sus palabras, fue posible disuadir a Morato de su propósito.

Como epílogo de ello, el capitán Morato fue fusilado el día siguiente".

### Hace 70 años

## Recompensa

**Berlín 18 octubre 1941**

En acto celebrado en la Embajada de España, su Agregado Aéreo, teniente coronel Pazó, en nombre del Ministro del Aire general Vigón, ha hecho entrega al Dr. Ernst Heinkel, de la Cruz de tercera clase del Mérito Militar con distintivo blanco. Con ella se quiere rendir homenaje al famoso constructor, en reconocimiento al magnífico resultado que dieron los aviones de su marca, en la pasada Guerra de Liberación

### Hace 70 años

## Prácticas

**Tenerife 17 octubre 1941**

Destacadas en Gando dos escuadrillas expedicionarias de Fiat CR-32, provenientes de los 21 y 22 Regimientos de Caza (Getafe y Sevilla), con objeto de familiarizar al personal en el vuelo sobre el mar y reconocer los campos enclavados en el Archipiélago, el tan activo teniente coronel Escribano, jefe accidental de la Z.A.C. y A.O.E., aceptando una invitación del Cabildo organizó una visita a esta isla.

Al mando de una escuadrilla mixta, compuesta por 5 Fiat, 2 hidros Dornier Wal y un Junkers 52, anteayer voló hasta Los Rodeos. Previamente, ante la expectación y entusiasmo de los isleños, evolucionó sobre el puerto de Santa Cruz, realizando los cazas una demostración, tanto de su maniobrabilidad como de la audacia de sus pilotos. A la tarde-noche, el Cabildo obsequió a los aviadores con un cocktail seguido de baile en el Casino.

Hoy de regreso ya, han sobrevolado Santa Cruz de la Palma y La Gomera, antes de aterrizar en su base en Gran Canaria.

En la foto, María Luisa Ferrer de Armas, hermana de Alfonso –uno de los pilotos expedicionarios– y "madrina" de estos, aparece junto a la cola de un Fiat, que hasta las Canarias llevó el legendario emblema de Morato.

### Hace 30 años

## Arriesgados

**Villanubla 27 octubre 1981**

Habiendo partido de Dobbins AFB en Georgia y con escalas en Westower AFB, Saint John´s, Lajes y Tancos; acompañados de dos C-130, el "Duckbutt" de la USAF y otro del Ala 31, al mando del teniente coronel José Carlos García-Verdugo, han aterrizado en esta base los ocho "Caribou" adquiridos de segunda mano en USA.

Para tripulaciones no habituadas a ello, emocionantes fueron sin duda, los dos "saltos" transatlánticos de 10 h. 30 min. hasta Azores y 7 h, 45 min. hasta tierra lusa, en unos aviones con 20 años a cuestas.

Anochecido ya, y con chubascos tormentosos llegaron a Lajes, donde con la ayuda del GCA. entraron. Algo digno de verse, puesto que un veterano controlador declaró: *"Desde la Segunda Guerra Mundial, no había visto nada tan hermoso, como la toma de tierra de ocho viejos aviones bajo la lluvia".*

### Hace 90 años

## Incertidumbre

**Zaragoza 4 octubre 1921**

Si ayer el aeroplano *Zaragoza 1*, que pilotaba el capitán Moreno Abella, marqués de Borja, con observador teniente D. Vicente Barrón, por rotura en el timón se vio obligado a aterrizar en el aeródromo eventual de Daimiel; hoy, el alcalde ha recibido un telegrama firmado por el capitán aviador Sr. Acedo y el teniente piloto Sr. Paredes que tripulan el *Zaragoza 2*, en el que saludan al pueblo zaragozano y notifican que salieron con dirección a Melilla, después de haber tenido que aterrizar por concluírseles la gasolina en Villahermosa (Ciudad Real).

El alcalde les ha contestado con otro telegrama dirigido a Melilla, en el que tras expresarles la gratitud y el saludo de todos, les desea un gran éxito en la campaña.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 75 años
## Abandono

**Madrid 6 noviembre 1936**

Por disposición del ministerio de Marina y Aire, los aeródromos de Cuatro Vientos y Getafe y las industrias aeronáuticas a ellos anejas, fueron evacuados hace varias semanas, retirándose de allí absolutamente todos los elementos constructivos, de reparación y de comunicaciones. Los pabellones y depósitos vacíos, que era lo único que restaba de las instalaciones, fueron destruidas anteayer por orden del mismo ministerio. (De ABC Madrid)

### Hace 65 años
## Enseñar deleitando

**Madrid 5 noviembre 1946**

*Avión*, la revista de divulgación aeronáutica que vio la luz el pasado 5 de Mayo, ha iniciado en su número 9 una instructiva, amena y divertida sección Titulada *Escuela de Pilotos de Avión*; en ella, se narran las peripecias de los futuros pilotos Puig y Pons y su bigotudo "proto" el capitán Sepúlveda.

*Nota de El Vigía:* Para el lector curioso, diremos que los títulos de sus capítulos fueron: Incorporación, Trabajos y sudores, Teoría y práctica, Bellezas de un día de asueto, Virajes, Planeo y despegue, Toma de tierra, Ver tierra, La suelta, Novatadas, Resbalamientos, Caballitos, Acrobacia y Pilotos elementales.

### Hace 75 años
## Fuga

**Madrid 11 noviembre 1936**

A última hora de la tarde se presentó en Alcalá procedente del aeródromo enemigo de Escalona, un brigada, conduciendo un "Junkers" cargado de bombas (foto). El suboficial, compañero y amigo de Urtubi, que realizó una hazaña análoga, manifestó que era su propósito desde el comienzo de la guerra civil, en que se le obligó a luchar contra las instituciones republicanas, pasarse a nuestras filas, pero que no le había sido posible hasta hoy, a causa del régimen de terror que impera en el campo faccioso. Esta tarde, aprovechando la circunstancia de que se le dejó solo unos instantes en el "Junkers" para rodarlo hasta otro sitio del campo, se elevó con el fin de sumarse al Ejército leal, sin reparar en el peligro que suponía el aterrizaje con el aparato cargado de bombas. El brigada, que ha sido ascendido a alférez por el ministro de Marina y Aire, refirió, entre otras interesantes cosas, que todos los aparatos"Junkers" que envía Alemania al territorio español, sobrevuelan Francia durante la noche.

El brigada recibió con gran emoción los abrazos y felicitaciones de muchos compañeros y como se le ofrecieran algunos días de descanso, renunció a todo reposo, diciendo que prefiere comenzar inmediatamente los vuelos con nuestra Armada Aérea. (De ABC Madrid)

*Nota de El Vigía:* Se trataba del sargento Ananías San Juan, segundo piloto del capitán Mario Ureña.

### Hace 50 años
## Fatalidad

**Morón de la Frontera**
**3 noviembre 1961**

Esta tarde se ha producido un accidente que ha conmocionado a la base. Tras un vuelo en la AISA I-115, (E.9-175) los tenientes Juan Manuel Martínez Sagrera y Manuel Peña Sánchez, ambos reactoristas del Ala de Caza nº 5, se disponían a aterrizar, cuando al sacar los flaps, fatalmente solamente ha salido uno. Irremisiblemente la avioneta se ha puesto en invertido, posición en la que se ha estrellado contra el suelo perdiendo la vida sus ocupantes.

*Nota de El Vigía:* Manolo Peña, un orensano listo y simpático, con quien trabé amistad durante su curso básico en Matacán, había sido nº 1 de la XII Promoción AGA,–en la foto, tomada en la entrega de despachos de la XI, aparece como abanderado, con el Príncipe D. Juan Carlos, atrás, que formaba parte de la escolta–. Realizó el curso de reactores en Talavera la Real, pasando destinado al Ala de Morón.

### Hace 25 años
## Aventamiento

**Cuatro Vientos 20 noviembre 1986**

Fallecido en Madrid el coronel honorífico del Ejército del Aire Ramón Alonso Miyar, esta mañana desde el "Pitts" (EC-CZV) pilotado por su nieto, el comandante de Iberia y campeón acrobático Ramón Alonso Pardo, su hijo y padre de este, el coronel de Ingenieros Aeronáu-

ticos Félix Alonso Guillén, ha aventado sus cenizas sobre el primer aeródromo de España. Una pareja de T-6 de la FIO, con Carlos Valle, su presidente y "Quique" Bueno, han dado escolta al biplano, alabeando en el momento en que el deseo del anciano aviador se cumplió.

*Nota de El Vigía:* Fundada en Madrid a finales de 1919 la *Hispano Británica*, S.A. para llevar a cabo sus actividades: Escuela Civil de Aviación y Paseos Aéreos, adquirió un Nieuport 80, al que al año siguiente se le adjudicó la primera matrícula del registro español: AAAA. Como directivos, formaban parte de la sociedad, Armando y Félix Alonso Miyar. Lamentablemente la desgracia de cebó en estos entusiastas, de ahí que su padre no quisiera saber nada de que Ramón, el hermano menor (Oviedo 27.3.1895), se hiciera piloto; título, que al fin obtuvo en Francia, (25.6.1920) volando Farman en la escuela de Tousus-le-Noble,

La guerra del Rif requería aviadores y proveniente de El Tercio –empezando desde abajo– en 1922 se incorporó a la Aviación Militar en la escuadrilla de Tetuán, donde realizó innumerables servicios de guerra, sufrió algún accidente sin consecuencias graves y se hizo merecedor de citaciones y condecoraciones.

De vuelta dos años después a la Península, vuela en Cuatro Vientos y en el Grupo de Reconocimiento de Getafe; asiste en Los Alcázares a los cursos de ametrallador y bombardero y con el empleo de alférez, es destinado a la Escuadra de Instrucción.

Luego la Escuadrilla del Sahara (Cabo Juby) Tablada, Getafe. Melilla… y los cursos de paracaídas y observador y de nuevo Melilla y Tetuán.

Adherido desde el primer momento al alzamiento militar, interviene en el Puente Aéreo del Estrecho, incorporándose después a los Savoia 81 de la Aviación Legionaria Italiana. En una de las acciones de guerra sobre Teruel, con fuerte reacción antiaérea, resultó gravemente herido por una granada, y se hace merecedor *Por su magnifico ejemplo de elevadas virtudes militares* de la muy preciada Medalla de Plata al Valor Militar concedida por el Gobierno aliado.

En 1938 al pasar los citados Savoia a manos españolas, se le encomienda el mando de la 6ª Escuadrilla del 17-G-21 y ya en la paz, el 113 Grupo de Villanubla (16 Regto); aquel que diezmó el violento ciclón que en 1941 azotó la mitad norte de la Península. Vuelve a marchar a África como Jefe de la Plana Mayor del Regto Mixto nº 2 (Melilla) de donde pasa a mandar el aeródromo de Tánger. Realiza el curso de Vuelo Sin Visibilidad y se incorpora a los He-111 del 14 Regto (Zaragoza). Destinado a la Subscretaría del Ministerio, atrás quedaba una intensa vida aeronáutica cifrada en 2.180 horas de vuelo, muchas en servicios de guerra. Ascendido a coronel honorífico, Ramón Alonso Miyar dejaba tres generaciones de aviadores.

## Hace 75 años
# Reintegración

**Mallorca 23 noviembre 1936**

Destituído de su cargo de agregado aéreo a la Embajada de España en Washington, por sumarse al Alzamiento, el comandante Ramón Franco, que llegó a Lisboa el pasado 27 de octubre, ha tomado hoy posesión de la jefatura de las Fuerzas Aéreas de Baleares, con el empleo de teniente coronel.

*Nota de El Vigía:* Lejos de aquellos días de gloria, reconvertido en republicano acérrimo, aquel heroico y tan admirado "Chacal" no fue bien recibido por sus compañeros, que desde la base de Pollensa cumplían sus servicios de guerra **–de ahí ese morro torcido; que, aunque totalmente en broma, exhibe en la foto–**. Los "babillas" sí que le admiraban y su trato con ellos fue muy cordial.

## Hace 70 años
# Héroe

**Mallorca 27 noviembre 1941**

Cuando pilotado por el alférez Francisco García Díez, evolucionaba sobre la bahía de Palma el avión de caza Fiat CR-32, matrícula 3-268; una grave avería de motor –biela fundida e incendio en el carburador– le forzó a aterrizar desesperadamente en la playa de C'an Pastilla, no lejos del aeródromo de Son San Juan. El choque con una cerca de piedra, produjo la explosión del depósito de gasolina y que el aparato ardiera en pompa. Ante tan dramático espectáculo, el arrojo heroico del labrador Nadal Martorell fue determinante. Con gran esfuerzo, incluso quemándose, consiguió extraer al aviador de entre los restos del avión. Trasladado al hospital, presentaba fractura de una rótula, quemaduras de segundo grado en cara y manos, lesiones en todo el cuerpo y conmoción cerebral. Calificado su estado de grave, a fin de someterle a una serie de injertos, por vía aérea será evacuado a Madrid, requiriendo una larga hospitalización en el madrileño Hospital Gómez Ulla.

*Nota de El Vigía:* Unos años después, el 4 de noviembre de 1949, en la Plaza de Armas del aeródromo de Son San Juan, tenía lugar un entrañable y emocionante acto. Tras el juramento de fidelidad a la Bandera de los nuevos reclutas, se procedió a imponer la Cruz de Beneficencia al heroico Sr. Martorell. Leída por el jefe de E.M. la Orden de concesión, y después de que el coronel Antonio Llorente agradeciera públicamente el heroísmo que demostró el abnegado paisano, el almirante jefe de la Base Naval Luis Vierna, ayudado por el ya capitán Francisco García Díez, prendieron de su cuello la preciada condecoración (foto); Nadal, visiblemente emocionado, abrazó llorando al almirante, y al aviador, quien le debe su vida. El acto finalizó con el marcial desfile de la tropa ante la presidencia, donde se situó el condecorado.

"Paquito" García Diez, como cariñosamente era conocido en Aviación, había nacido el 28 de enero de 1918 en Acevedo, un pueblo de la montaña leonesa. Al finalizar el bachiller, en 1934, siguiendo la tradición paterna inició en Valladolid la carrera de medicina que la guerra suspendió. Luego de combatir en tierra, atraído por la aviación, solicitó formar parte de ella. Se hizo piloto con el 14º curso y tras graduarse a principios de 1940 en la escuela de Caza de Reus, pasó destinado al efímero 26 Grupo de León y al disolverse este, al 28 de Palma de Mallorca; donde si bien tuvo la fortuna de conocer a Marieta Fluxa, –más tarde su mujer–, sufrió el accidente ya reseñado, que le supuso posponer hasta 1943 el ingreso en la Academia de Aviación. Con la modernización del Ejército del Aire que trajeron los Acuerdos con USA, realiza los cursos Básico y de Reactores. Suelto en el "Sabre", como comandante y teniente coronel mandó el 41 Escuadrón de Caza (Palma de Mallorca ) y más tarde del 201 de Torrejón, donde por último se integró en el 981, de la jefatura del Mando de la Defensa Aérea. A lo largo de sus años de actividad, tomó parte en múltiples misiones y maniobras con F.F.A.A. de Europa y USA.

Coronel en 1976, García Díez, que a nivel familiar siempre mantuvo contacto con su salvador, vio con satisfacción como el Ejercito del Aire agradecido, le concedía en 1978 la Cruz del Mérito Aeronáutico.

El 30 de marzo de 1981 dando un ejemplo de valentía y resignación cristiana falleció en el Hospital del Aire de Madrid.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años

## Centenario

**Madrid 15 diciembre 1911**

Hijo de doña Herminia Menchaca y don Manuel Bengoechea, ha nacido un niño quien será bautizado con el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Decidido a seguir la carrera de las armas, Manuel Bengoechea Menchaca formó parte de la ultima promoción de la Academia General Militar hasta su disolución en 1931, continuando sus estudios en la de Infantería (Toledo).

En los convulsos días de 1936, víctima de un atentado con bomba de mano, perpetrado en el café Acuarium de Madrid, resultó herido grave, sorprendiéndole en el hospital, el alzamiento militar. Detenido por el Frente Popular, ingresó en la cárcel y protagonizando una odisea, se refugió en la embajada de Méjico; consiguiendo salir de Madrid y en un mercante francés alcanzar Marsella. Presentado en el Gobierno Militar de Irún, con el empleo de teniente, participó en la guerra civil, encuadrado en unidades del Ejército de Tierra. Ya en la paz, realiza los cursos de piloto, observador y caza. Es destinado al 21 Regimiento, asciende a capitán y pasa a la Academia Aviación de León, donde sufre un curioso accidente, al desprendérsele en el aire el tren de aterrizaje de su Fiat CR-32; resultó herido.

En 1942 se incorpora a la 2ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, (foto) tomando pronto, al caer derribado el capitán Noriega, el mando de la misma, que desempeñó de forma admirable.

A lo largo de los 9 meses y 19 días de dura campaña, voló 120 horas, apuntándose cinco derribos. Recompensando su valor, le fueron concedidos el ascenso a comandante por méritos de guerra, una Cruz Roja del Mérito Militar con pasador "Rusia y la Cruz de Hierro de 2ª clase.

Destinado al E.M. del Aire, más tarde, con el empleo de teniente coronel pasó a la Escuela Superior y se diplomó en Estado Mayor. Apasionado de los deportes, toma parte en un curso de esquí que se celebra en la Escuela Militar de Montaña y posteriormente es nombrado 2º jefe de la Milicia Aérea Universitaria. Realiza el curso de Vuelo Sin Visibilidad, en el que alcanza la aptitud para profesor, pero su nuevo destino será la Jefatura de Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aviación Civil.

Como consejero de la Compañía Iberia, tuvo la oportunidad de viajar en el Super Constellation "Santa María" con ocasión del vuelo inaugural Madrid - Nueva York. Promovido al empleo de coronel, durante cuatro años desempeñó el cargo de Agregado Aéreo a la Embajada de España en Londres, y a su regreso toma el mando de la base aérea de Alcalá de Henares y Ala nº 28, de donde pasó a San Javier como director de la Academia General del Aire. Durante su mandato, recibió el nuevo Estandarte Nacional ofrendado por la ciudad de Murcia y el reconocimiento de la Beech Aircraft Corporation por las 25.000 horas de vuelo sin accidentes de la "Mentor", al tiempo que alcanzaba una meta anhelada, la realización con los T-6 llegados de Matacán, del curso básico en la propia Academia.

Este cronista no puede dejar de recordar la exquisita cortesía de "Manolo" Bengoechea, con motivo de la visita que hiciera a aquella, incluido un inolvidable vuelo en la "Mentor". Ascendido a general de brigada, fue nombrado Director de Enseñanza del Ejército del Aire, un puesto de responsabilidad al que accedía justamente como persona más adecuada, y lo demostró; desgraciadamente por poco tiempo, ya que joven aún, y con una brillante carrera a sus espaldas, una cruel enfermedad segó su vida el 18 de septiembre de 1965.

### Hace 55 años

## Acróbatas

**Albacete 9 diciembre 1956**

En el Festival que, a favor de la *Campaña de Navidad y Reyes de los Humildes*, se ha celebrado en la base aérea de Los Llanos y del que ya tienen noticia nuestros lectores (RdeAyA 12-2001), el número "fuerte" corrió a cargo de la patrulla de "Sabres" formada por los capitanes Salom, Herraiz, Alvarez de la Vega y Esteban Rodríguez-Sedano. En la foto, vemos a este último, el tan popular como diestro "Comín", recibiendo un trofeo de manos del general de la Región.

### Hace 75 años

## La Patrona

**Burgos 10 diciembre 1936**

Crónica de la Oficina de Prensa y Propaganda: Hoy también ha sido fiesta grande para nuestro Ejército: Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación. Hemos sido testigos de los festejos organizados en el frente de Madrid, especialmente en el aeródromo de Getafe, donde se celebró una misa de campaña; después un desfile de fuerzas y a continuación un vino de Cádiz para los oficiales y para todas las tropas de los frentes de Madrid.

Hizo los honores el jefe del aeródromo y asistieron casi todos los jefes que mandan fuerzas en este Ejército. Hubo vítores a España y entusiasmo.

Durante la misa, se produjo un incidente elocuente. Se presentaron tres aparatos de caza rojos en el momento de la consagración. El ruido

de los motores descubrió su presencia. Ni uno solo abandonó su puesto ni su actitud orante, ni nadie dio importancia a la presencia peligrosa de los aparatos hasta terminar la misa y el desfile. De "El Heraldo de Aragón"

### Hace 75 años
## Donativos

**Zaragoza 30 diciembre 1936**

El delegado de la autoridad militar en el Ayuntamiento, señor Loscertales, manifestó que había recibido varias aportaciones particulares con destino al nuevo aeródromo "General Sanjurjo"; entre ellas , la de don Patricio Gutierrez, sucesor de Casañal, que regala toda la cristalería del barracón para oficiales, y la de Fomento de Obras y Construcciones, que hace donación de todos los jornales que costó la explanación del campo.

Por otro lado, continúan recibiéndose donativos pro avión "Zaragoza" conviniendo resaltar los de los niños de las escuelas de Villalengua que han enviado 25 pesetas; el de los párvulos de la escuela de Luceni 9,55 pesetas; y el de la Asociación Aragonesa de Tratantes de Ganados 447 pesetas.

### Hace 75 años
*Bardasano. ABC 5 diciembre 1936*

### Hace 70 años
## Recompensas

**Getafe 16 diciembre 1941**

En solemne acto del que ya informamos a nuestros lectores, (RdeAyA 12/2.006) tuvo lugar la imposición por parte del Caudillo

de 30 Medallas Militares a otros tantos jefes. oficiales y suboficiales. Hoy traemos a estas páginas la contraportada de la revista Semana en la que puede verse al Generalísimo condecorando al laureado teniente coronel Juan Antonio Ansaldo, apreciándose tras él, al coronel José Lacalle y al teniente coronel Félix Bermúdez de Castro.

### Hace 70 años
## Huérfanos

**Madrid 11 diciembre 1941**

Celebrando el Ejército del Aire el día de sus Caídos, luego de una solemne misa de "réquiem" oficiada en la iglesia de Nuestra Señora de Loreto, a la que asistió la excelentísima señora doña Carmen Polo, esposa del Caudillo, el ministro del Aire general Vigón y otras personalidades, en un salón contiguo al templo, se ha verificado el acto intimo de imposición de Medallas Emblemas del Patronato de Loreto a los huérfanos acogidos a él durante el curso del presente año.

El Presidente del Patronato, coronel don Társilo de Ugarte, en sentidas palabras se dirigió a las madres, viudas y huérfanos de los inolvidables compañeros caídos en Aviación y refiriéndose a las medallas dijo:

*Es el verdadero atributo aviatorio que deben lucir y venerar sobre el altar de su corazón con el orgullo y dignidad correspondiente, los hijos, madres y esposas legados a nuestro cuidado por los bravos y dignos Caballeros del Aire que Dios alejó eventualmente de nosotros.*

*Llevad, mis preciadísimas y respetables damas del Patronato y vosotros queridísimos huerfanitos del alma, esa bendita Medalla en todos los actos apropiados para ello, con el cariño y respeto que merece, como bendito presente del ser que habéis perdido, como cauce devoto de vuestras oraciones por mediación de la Santísima Virgen de Loreto y cual título honroso que os confiere la Aviación Española, patentizando el amor, respeto y preferencia que habéis de encontrar siempre, en cuantos lugares domine o subsista siquiera, la mas insignificante representación del Ejército del Aire.*

Tras la imposición, llevada a cabo por Doña Carmen Polo, secundada por las señoras de Serrano Suñer, Sáenz de Buruaga, Aymat y Gonzalo, los niños fueron obsequiados con diversos recuerdos

*Nota de El Vigía:* El emblema que ofrecemos, es el correspondiente a Doña Mª del Carmen Rubio, hija del glorioso aviador capitán Miguel Rubio Larrañaga, caído en acción de guerra el 24 de julio de 1936.

### Hace 20 años
## Felicitación Navideña

**Los Llanos 24 diciembre 1991**

Descabalgados para la ocasión de sus Mirage F-1, en plena nevada manchega los "Chicos" del 141 y su perro pulgoso, se retratan para la felicitación navideña. Se muestran satisfechos por el trabajo bien hecho, puesto que el Ala 14 acababa de alcanzar las 100.000 horas de vuelo y 5.000.000 de horas de mantenimiento. ¡Todo un récord!

De izquierda a derecha: Fernando de la Cruz, Cándido Bernal Fuentes, Juan Pablo Sánchez Lara, Manolo Friera, Francisco Baños, Julio de Vargas Vidal, Juan Ignacio Alonso García "El sofli", José García García, Manolo Ojeda y Carlos de Ysasi Ysasmendi Krauel.

### Hace 75 años
## ¿Olvido?

**Bilbao 17 diciembre 1936**

En escrito de la fecha, dirigido al Ingeniero de los Servicios de Aviación del Departamento de Defensa de Euzkadi, el director del Puerto de Bilbao le informa: *...que desde hace ya algún tiempo se encuentra junto al contramuelle de Algorta, en el punto conocido con el nombre de Arriluce y abandonado al parecer a los rigores del tiempo y del lugar, el hidro que al regresar de Francia, sufrió una avería que le obligó a amerizar en Baquio. Lo que comunico a los efectos consiguientes.*

*Nota de El Vigía:* Al parecer, se trataba de aquel Sikorsky RS-1 de extrañas formas que reparado posteriormente en Santander, al no llevar aún pintadas las bandas rojas, trágicamente fue derribado por "Chatos" de la República.

### Hace 75 años
## Ascenso

**Valencia 19 de diciembre de 1936**

La Gaceta de la República de hoy, publica una Orden por la que se le concede el empleo de capitán al teniente Leocadio Mendiola Núñez, como reconocimiento a su brillante actuación en cuantos servicios se le han encomendado en las operaciones actuales.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años
## Expectación

**Salamanca 9 febrero 1927**

La presencia de una patrulla de aparatos militares en El Teso de la Feria, a la salida de la ciudad por el Puente Romano, ha atraído a millares de salmantinos que han querido ver de cerca el mundo de la aviación. A bordo de aquellos ágiles y potentes "Havilland" habían llegado figuras ilustres de la campaña de El Rif, como el comandante Apolinar Sáenz de Buruaga, los capitanes Luis Moreno Abella, marqués de Borja, y su hermano Alberto, José García Muñoz, Arturo Menéndez y con ellos, nuestro paisano, el prestigioso fotógrafo al servicio de Aviación, Leopoldo Alonso.

Los vuelos de exhibición y los bautismos del aire, alternaron con los que se llevaron a cabo para obtener un plano aerofotográfico de la ciudad y las proyecciones benéficas de la película "Estampas españolas", rodada por Leopoldo Alonso, fueron correspondidos con los numerosísimos agasajos de que fueron objeto los aviadores.

### Hace 85 años
## Homenaje

**Guadalajara 5 febrero 1927**

Organizado por sus antiguos compañeros del Colegio de Guerra, con brillantez se ha celebrado un homenaje al comandante Eduardo González Gallarza.

Llegado en automóvil, fue recibido por autoridades y comisiones, quienes junto con alumnos y alumnas huérfanos de guerra, se dirigieron a la estación ferroviaria para recibir a los antiguos alumnos que venían de Madrid. La comitiva se encaminó luego al palacio del Infantado, donde se dijo una solemne misa, oída por todos con recogimiento. Acabada esta, en el patio de los Leones el presidente de la Asociación, comandante de Inválidos Sr Blas Gómez, pronunció un sentido discurso e hizo entrega al comandante Gallarza de una artística placa, contestando este con emocionadas palabras, mientras evolucionaban varios aparatos sobre el edificio.

A continuación, en el Ayuntamiento tuvo lugar una recepción y un "lunch", ofreciendo el homenaje el alcalde interino, quien con un sentido y elocuente parlamento, dio la bienvenida al heroico aviador.

A mediodía, luego de cursar la comitiva una visita a los colegios de Huérfanos, en los salones del Ateneo Obrero se celebró un banquete de 400 cubiertos, terminado con discursos.

La apretada jornada finalizó en el teatro del Casino, donde se interpretó un concierto, a cargo de un cuarteto formado por antiguos alumnos, leyéndose en el intermedio cuartillas humorísticas y poesías. El público a la salida, tributó al aviador una cariñosa ovación.

### Hace 80 años
## Desgracia

**Barcelona 5 febrero 1932**

Cuando en el aeródromo de El Prat, se procedía a la puesta en marcha del aparato 13-26, perteneciente a una de sus escuadrillas, se ha producido una explosión. A consecuencia de la cual han resultando con quemaduras en cara y manos los cabos Calzada y Palacios, quedando el Nieuport Ni-52, totalmente inutilizado.

### Hace 85 años
## Coscorrón

**Melilla 13 enero 1927**

Deseoso el capitán Antonio Cañete, de obtener el docto parecer del teniente Carlos de Haya,–que se revelaba ya como un "manitas"- consiguió que este, al igual que lo habían hecho Vallés y Martínez Merino, probara también el "Gaviota".

Se trataba del hidro-planeador proyectado por él y construido en los talleres de la Base de Hidros del Atalayón.

Un supersticioso, lo achacaría sin duda a la fecha; pero el caso es que, tras el despegue remolcado por una rápida canoa automóvil, hallándose a cinco metros de altura al "Gaviota" se desplomó, sufriendo Haya diversas contusiones de carácter leve, que así y todo le llevaron al hospital.

### Hace 80 años
## Publicidad Radiadores Corominas

*Motoavión Febrero 1932*

### Hace 75 años
## Entusiasmo

**Córdoba 3 enero 1937**

Al conocerse esta tarde que los bravos aviadores de nuestro aeródromo habían derribado dos bimotores que intentaban bombardear la capital, se ha producido un júbilo extraordinario.

Miles de personas en espontánea manifestación popular, se han trasladado al hotel donde se hospedan los valientes caballeros del aire, expresándoles su gratitud y rindiendo el homenaje a que se han hecho acreedores por su actuación brillantísima, entregándoles pliegos con varios miles de firmas recogidas en dos horas, en casinos, cafés y en la misma calle. No contento el público con aplaudir a rabiar, vitoreando a España y a la Aviación española, fueron sacados en hombros a la calle y llevados triunfalmente por la Avenida del Gran Capitán, donde uno de los aviadores dirigió la palabra a aquella multitud agradeciendo en nombre propio y de sus compañeros las demostraciones de simpatía del pueblo cordobés y

agregando que tanto ellos como todos los aviadores que luchan en el Ejército nacional, no hacen otra cosa que cumplir con su deber y cooperar a la salvación de España.

### Hace 75 años
## Recluta

**Nueva York 6 enero 1937**

La Prensa acusa al abogado judío Samuel Shacter quien en combinación con el señor Méndez, agregado consular del gobierno de Valencia, se esfuerza en la recluta de pilotos americanos.

Ray Bolton, quien vuela para el Servicio Meteorológico, afirma haber recibido una oferta de inscripción contra el pago mensual de 1.500 dólares, más un premio de 1.000 dólares por cada avión enemigo derribado.

El aviador Bert Acosta, quien junto a otros tres pilotos americanos estuvo durante tres meses al servicio del ejército de la República, declaró que él y sus compañeros fueron contratados por las personas citadas, añadiendo que la Unión Soviética es la animadora interesada en la revolución roja en España.

### Hace 75 años
## La Gloriosa

**Valencia 20 enero 1937**

Si ya el pasado día 14 *La Gloriosa* –como popular y justificadamente se conoce a la Aviación leal– personificada esta vez por los rápidos bombarderos *Katiuska,* "metió" dos bombas de 100 kilos en el crucero faccioso *Almirante Cervera,* al que obligó a refugiarse en Ceuta. Hoy, en un alarde de temeridad, han bombardeado el citado puerto, incendiando los depósitos de petróleo. La densa humareda negra, se puede apreciar desde una considerable distancia.

### Hace 75 años
## Alas laureadas

**9 febrero 1937**

*….Ayer, sobre los distintivos circulares de la brava Aviación nacional, se cruzaron espadas nimbadas de laureles; emblema del heroísmo, que también decorará el pectoral de un piloto incógnito, cuya valentía causó asombro de valientes. Las alas laureadas de España triunfante abatieron más de una docena de medrosos vuelos marxistas.*

*¡Oh mi gloriosa Patrulla Azul, si habrá participado en tan gran victoria!*

*Ayer, los cazas nacionales satisfechos, prodigaron sus graciosas cabriolas sobre las muelles explanadas de los aeródromos del frente.*

Miguel Sanchís

*Nota de El Vigía:* El lector se habrá percatado, que el cronista Antonio Olmedo –de cuyo ditirámbico texto, publicado en el ABC sevillano hemos extraído las más enfervorizadas líneas- se refería a la gesta del Jarama, en la que el capitán José Calderón y su gente, y el comandante García Morato y los suyos, en sublime gesto de valentía, consiguieron el dominio del aire; no sin hallar el primero, junto a parte de su tripulación, gloriosa muerte.

### Hace 75 años
## Derribo

**Motril 10 febrero 1937**

Los Fiat de la Aviación Legionaria que patrullaban por este sector han derribado un bombardero "Katiuska", que con el tren metido, pudo tomar tierra en una plantación de caña de azúcar, a un par de kilómetros de este municipio. Sus tripulantes, de nacionalidad soviética, no habiendo sufrido daño alguno, campo a través han podido alcanzar las líneas propias.

*Nota de El Vigía:* Habiendo quedado en relativo buen estado y pensando en su aprovechamiento, del Parque Regional Sur, al mando del capitán ingeniero José Pazó (en la foto) se desplazó un equipo, que con no pocas dificultades –se hizo necesario el derribo de una casa para permitir el paso del convoy– el bimotor fue trasladado hasta el puerto de El Varadero, desde donde, por vía marítima, fue enviado a Sevilla.

Dirigida la reconstrucción por el propio Pazó, aprovechando partes de otros aviones del mismo tipo derribados con anterioridad, se consiguió ponerlo en vuelo; siendo el citado aviador, quien sin la menor instrucción ni procedimientos, de forma totalmente intuitiva, le realizó en septiembre de 1937 el primer vuelo. Había nacido el 20W-1, que con "Varita", "Satanás" Rubio y Martínez Mata, cuando este sustituyó al primero, realizó interesantísimos servicios de reconocimiento y bombardeo estratégico.

### Hace 75 años
## Para la enseñanza

**Sevilla 25 febrero 1937**

Con la descarga en el puerto de seis aviones Arado Ar-66, llegados a bordo del buque "Girgenti", se ha cumplimentado el primer pedido de aviones alemanes de enseñanza. Iniciada once días atrás con la recepción de aparatos Bücker; cinco Bü-131A, siete Bü-131B biplazas y seis Bü-133 *Jungmeister* monoplazas (foto).

### Hace 75 años
## Pro avión Euzkadi

**Bilbao 5 febrero 1937**

Continuando la entusiasta campaña llevada a cabo por los nacionalistas, en el Coliseo Albia se celebró ayer tarde una gran velada, a fin de engrosar la suscripción *Pro Avión Euzkadi*, y en homenaje a los valientes aviadores de las bases vizcaínas.

La presencia del presidente, José Antonio Aguirre, y numerosos consejeros, resaltó un acto en el que las danzas vascas, himnos, cartomancia, música selecta, prestidigitación, himnotismo y los monólogos del aplaudido Varela, fueron muy del agrado de la concurrencia.

### Hace 70 años
## Recuerdo

**Madrid 11 enero 1942**

Con gran solemnidad se ha celebrado en el Paseo de Coches del Retiro la entrega de cinco banderines a sendas centurias del Frente de Juventudes, que en adelante se denominarán con nombres de heroicos caídos por Dios y por España. Una de ellas recuerda al teniente aviador Luis de Alcocer Mo-

reno, primera baja de las Escuadrillas Expedicionarias a Rusia. Actuó de madrina su hermana la señorita Carmen Alcocer.

### Hace 40 años

## Con las botas puestas

**Sevilla 1 febrero 1972**

Acababa de realizar Perico Santacruz el vuelo de prueba en un "Super Saeta" y tras dejarlo en la plataforma, ante el hangar y bajar de su cabina, anunció a los asistentes que no se encontraba bien. Trasladado rápidamente a un centro asistencial, nada se pudo hacer por su vida. La pasión por el vuelo, que practicaba como la más habilidosa de las aves, la estiró hasta el ultimo momento.

Presidente del Aero Club de Sevilla; primero en el Ejército del Aire,

### Hace 60 años

## Activos/Desactivos

**San Javier enero 1952**

Empleado en la Academia General del Aire para el contacto con polimotores y su posterior "suelta", la fotografía nos muestra a los caballeros cadetes, de la 6ª Promoción, Fernando Ostos, "Pepe" Pérez Cruz y Sisinio de Castro, a bordo del fiel trimotor.

*Nota de El Vigía:* Veinte años después, un día de febrero de 1972, este cronista captó en Cuatro Vientos esta deprimente línea. La contemplación de aquellos "Junkers" sin planos ni motores, infundía tristeza. De los 170 T.2B que CASA había construido, ya habían causado baja 135, superviviendo el último, hasta el 4 de octubre de 1978.

donde formando parte de la 5ª Escuadrilla Expedicionaria combatió en Rusia, más tarde como probador de la Hispano, su maestría con el "Saeta", con el "Buchón" o cualquier avión que se se le pusiera, fue exaltada en cuantas exhibiciones en España y el extranjero participó. El rodaje de la película *La Batalla de Inglaterra*, pudiéramos decir que fue su cénit. Respetado y adorado por aquella "troupe" de cazadores que el mismo seleccionó, en el Reino Unido se ganó la admiración de los flemáticos británicos –que a quienes les "tira" la aviación, no lo son tanto– y de los yankees de *Confederate Air Force* que lo galardonaron.

Hoy, recordándolo, algo sobresale ¡que ya es decir! sobre sus virtudes aeronáuticas, la excelentísima persona que fue.

### Hace 90 años

## Cesión

**León 14 febrero 1922**

Al objeto de posesionarse de los terrenos ofrecidos por el Ayuntamiento para la instalación de una base de aviación, ha llegado a ésta, el general director de Aeronáutica D. Francisco Echagüe, acompañado del teniente coronel de Ingenieros D. Leopoldo Jiménez. Luego de entrevistarse con el alcalde D. Isidro Alfageme, visitaron la zona, que se halla situada en las proximidades de la ermita de la Virgen del Camino. Muy complacido, el general anunció que pronto se iniciarán los trabajos.

### Hace 65 años

## Desgracia

**San Sebastián 22 febrero 1947**

Según se ha podido saber, en la villa de Azpeitia, concretamente en la cumbre del monte Urloitza, se ha estrellado un avión militar. Puestos al habla con la autoridad competente, se nos ha informado que se trata del Heinkel He-111, B.2-106, destinado en la Escuela Superior del Vuelo, el cual, procedente de Salamanca-Matacán, tras sobrevolar Burgos se dirigía a Logroño.

En el siniestro han perdido la vida el teniente coronel jefe del citado centro de enseñanza, Joaquín Reixa Maestre, el teniente radio Manuel Arellano, sargento Faustino Sánchez, cabo 1º mecánico Felix Pascual y cabo Rufino Martinez.

Aunque se ha abierto la oportuna investigación, se cree que un error de lectura del radial gonio, les desvió de su ruta produciendo la desgracia.

*Nota de El Vigía:* El avión, que había pertenecido a la Luftwaffe, fue internado tras su aterrizaje en Reus el 8 de Mayo de 1945.

### Hace 50 años

## Suerte

**Caudé 16 febrero 1962**

Pedido por este Polígono de Tiro un nuevo transmisor de radio; solícito, con la ilusión de darse un garbeo en la "Bücker", lo trajo esta mañana de Manises el teniente Eduardo González-Gallarza Morales. Tras la entrega y el parloteo con alguno de sus compañeros aquí destacados, ya de regreso, a modo de despedida, le quiso dar una alegría al cuerpo con un tonel de salida. ¡Lástima! que acostumbrado a la potencia del "Sabre" que vuela en el Ala de Caza nº 1 –incluso en su afamada Patrulla Acrobática– la maniobra se convirtió en un "higo" que si ha podido ser mortal, por fortuna se ha saldado con algunas heridas, incluso fracturas y el rapapolvo de su padre, el teniente general.

La fama de "salvavidas" que siempre tuvo la "Bücker", una vez más se ha puesto de manifiesto.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Centenario

**Sevilla 8 febrero 1912**

Ha dado a luz un niño, primero de sus hijos, doña Salud Pablo-Romero Artaloitia, esposa de don Carlos Serra Pikman, marqués de San José de Serra; al recién nacido le será impuesto el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Carlos Serra y de Pablo Romero alternó su formación universitaria en Sevilla e Inglaterra. Apasionado por las proezas de la aviación que en su juventud ocupaban grandes titulares de prensa y exaltados relatos en la radio, el ser afortunado testigo de acontecimientos, como la triunfal llegada a Sevilla por el río, de los héroes del "Plus Ultra", la bendición del "Jesús del Gran Poder" y la salida del "Cuatro Vientos" le decidieron, y a los 23 años se inició en aquel mundo, en el tan boyante Aeroclub de Andalucía, con un profesor de lujo: Fernando Flores Solís.

Cuando al año siguiente estalló el Alzamiento, fiel a su pensamiento: *Nunca, jamás, puede haber excusas que te impidan pelear en la vida por tus ideales y por aquello en lo que tu crees*, de inmediato se presentó en el Regimiento de Artillería en el que, aún pudiendo haberse "librado" (hijo único de padre viudo) había hecho el servicio militar. Al estar en posesión del título de piloto civil, las autoridades consideraron más útil su labor en Aviación, dirigiéndolo al aeródromo de Tablada. No se equivocaron; puesto que ya el 21 de julio, realizaba su primera misión, a la que seguirían muchas más, en aquellas indefensas, valientes y eficaces avionetas militarizadas del Aeroclub. Luego, cuando se constituyó la 3ª Escuadrilla de *Junkers*, pasó a volar en los trimotores.

Sus cualidades y habilidad para el pilotaje lo llevaron a la caza, y en abril de 1937 volaba en la 1-E-2, los esbeltos Heinkel 51 aportados por Alemania. Fogueado en ellos, tan pronto llegaron nuevos Fiat, fue reclamado para formar parte del Grupo Morato, concretamente del 2-G-3, donde meses después como capitán provisional, llegó a confiársele el mando de Escuadrilla. A lo largo de los combates, consiguió tres derribos (2 *Ratas* y 1 *Chato*) y compartiendo con otros dos compañeros, un *Katiuska*.

Al alcanzarse la paz, podía sentirse satisfecho, además de las numerosas felicitaciones, se había hecho acreedor de dos Medallas Militares colectivas y una individual; por contra, diez de sus compañeros de Grupo habían caído.

Participa en los Desfiles de la Victoria, y en el de Madrid, donde la Caza nacional, con 54 Fiat CR-32 y 8 He-112, escribió en el cielo el nombre de Franco, Serra a la izquierda del comandante Salas, se situó en cabeza, y con Alcocer, Mendoza y Azqueta, formó el palo vertical de la F.

Decidido a integrarse en el Ejército del Aire, hizo su transformación en la Academia de Aviación, y cuando Alemania atacó a la URSS, sumándose al espíritu patriótico que la Operación Barbarroja despertó, dispuesto a *Devolver la visita*, como se decía, se alistó para participar en la lucha contra el comunismo. Encuadrado en la 2ª Escuadrilla Expedicionaria, o *Escuadrilla Azul*, en marzo 1942 partió para Rusia donde a lo largo de siete meses, intervino en 36 servicios de caza libre, 46 de protección y 11 combates en los que se adjudicó un derribo seguro y otro probable. Su comandante Julio Salvador, en la Propuesta de Recompensas escribió del capitán Serra: … *ha continuado siendo magnífico elemento sobresaliendo por todos los conceptos. No ha tenido ocasión, dado el régimen de operaciones ha que ha estado sometida la Escuadrilla, de dar el rendimiento que hubiera querido y podido, pero ha sido un modelo de oficial y de espíritu combativo Por los méritos contraídos y por constituir un bien para el servicio, se le propone el ascenso por Méritos de Guerra*. La Luftwaffe por su parte le había concedido la Cruz de Hierro de 2ª clase.

En 1947, convencido de que en la vida civil podría servir mejor a España y a sus propios ideales, con el empleo de comandante solicitó el pase a la situación de supernumerario. Siendo poseedor de la Medalla Militar, avanzó un empleo más, y añorando sin duda la Aviación, participó activamente en el mundo empresarial, social y político. Funda y gestiona numerosas empresas, algunas agrícolas y otras industriales y de servicios. Ostentó la presidencia de la Asociación de Alféreces Provisionales y ocupó cargos directivos en entidades tan sevillanas como el Real Aero Club, el Real Club Pineda y la Hermandad de Jesús del Gran Poder.

Fue Diputado y Procurador de Las Cortes Generales en varios periodos, pero de la que los andaluces guardan un grato recuerdo por su buen hacer, fue su presidencia de la Diputación Provincial de Sevilla. A lo largo de su trayectoria civil, recibió varias Gran-

### Hace 90 años
## Homenaje

**Toledo 18 marzo 1922**

Con la asistencia de casi todos sus compañeros de promoción; entre ellos, el infante D. Alfonso de Orleans, y numerosas personalidades militares, se ha celebrado un homenaje al laureado aviador capitán Julio Ríos Angüeso.

El acto consistió en depositar en en el Museo de la Academia de Infantería un artístico pergamino, obra primorosamente artística del miniaturista Sr. Ordóñez Valdés, que conmemora la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando y que relató con elocuencia, el capitán Torres Fontela, el más antiguo de la promoción.

Después, la comitiva se dirigió al hotel de Castilla donde se celebró un gran banquete.

Pronunciaron vibrantes discursos el coronel director de la Academia y el Gobernador Militar. El héroe contestó emocionado para agradecer el homenaje y acabó abrazando al Infante, quien cerró los parlamentos con breves y sentidas palabras, encomiando el acto heroico del capitán Ríos.

des Cruces, así como la Medalla de Oro de la Provincia de Sevilla. Respetado y querido, este cronista que tuvo la dicha de tratarlo, hoy lo recuerda –aunque no era dado a contar "batallitas"– como un valiente y un gran señor, sencillo y bueno. Falleció en su Sevilla natal el 12 de octubre de 1992.

## Hace 90 años
## Coraje

**Tetuán 10 marzo 1922**

Cuando ayer un Breguet XIV de la Escuadrilla de Larache bombardeaba posiciones enemigas, una avería produjo el incendio en el carburador. Su piloto el teniente Enrique Palacios, haciendo gala de gran serenidad y pericia, cortó el paso de gasolina para que agotado el combustible en la referida pieza, las llamas no se extendieran a todo el aparato, e hiciera explosión el depósito. Con penoso trabajo y arriesgado por el fuerte poniente y hallándose sobre campo enemigo, el piloto logró tomar tierra no antes de que su observador, el teniente Tourné, hubiera arrojado las granadas de forma que no causasen daño al poblado amigo de Benkarrich. Poco después, una vez sustituidos los cables quemados por trozos de aluminio medio fundidos, consiguió el aviador, no obstante el temporal, llegar sin novedad a este aeródromo.

## Hace 90 años
## Virtuosos

**Madrid 31 marzo 1922**

El diario ABC publica hoy un articulo del que por su interés extractamos los siguientes párrafos.

*La indiferencia española, que constituye una enfermedad nacional, no ha permitido aún a los tenientes Lecea y Spencer, que gocen de la popularidad que merecen y den el rendimiento de que son capaces, esos dos estupendos profesores de aviación, que volando los mejores tipos de aparatos franceses, ingleses e italianos en los que durante estos dos años han alcanzado más de quinientas horas de vuelo y de 3.000 aterrizajes...*

*...Así Lecea en Avro y Spencer en Caudrón dejan con sus evoluciones asombrados a los mismos pilotos*

*españoles y extranjeros que los contemplan, equiparándolos con los "ases" mundiales. No se trata solo de rizar el rizo ni realizar en el aire determinada evolución sino que todo su vuelo es tan soberanamente artístico y tan perfectamente natural que han creado una nueva forma de belleza.*

*Es preciso que se organice en Madrid una fiesta de aviación en la que estos dos "ases" al mismo tiempo que hacen un beneficio a cualquiera de las suscripciones pendientes, puedan ser admirados por sus compatriotas, desde el Rey hasta el último ciudadano. Así se verá que España sigue dando hombres extraordinarios en todas las manifestaciones de la vida moderna, como las dio antaño, y hoy que honramos a Cajal, genio de la Ciencia y descubrimos a Fleta, genio del bello canto, debemos descubrir también a estos dos genios del aire que son Spencer y Lecea.*

*Nota de El Vigía:* Al seleccionar una foto de Pepito Lecea, como se conocía a José Rodríguez y Díaz de Lecea, no nos hemos resistido a publicar, la que muestra su informalidad en el vestir los primeros meses de la Guerra Civil. Aquel aviador, original donde los haya, ya hizo popular su bravura en la campaña de El Rif donde se hizo acreedor de la Medalla Militar; pionero en la caza de avutardas con avión, como saben nuestros lectores. Fue ministro del Aire.

## Hace 90 años
## Hidros

**Melilla 29 marzo 1922**

Procedentes de Los Alcázares han llegado tres hidroaviones Savoia 16 que antes de amerizar en la estación construida recientemente en Mar Chica, evolucionaron sobre la ciudad. Poco después, con el capitán Roberto White y los tenientes José Muñoz y Ramón Franco a los mandos, partieron para su primer servicio de guerra.

Con un peso de dos toneladas, puede permanecer en el aire cinco horas y media, y van armados con una ametralladora que dispara 120 cartuchos por minuto; estos son luminosos en la proporción de uno a cuatro de los ordinarios, lo que permite seguir la trayectoria del proyectil y corregir el tiro.

## Hace 60 años
## Inauguración

**Albacete 6 marzo 1952**

Con la toma de tierra del avión que pilotaba el general González Gallarza, se ha inaugurado la nueva pista del aeródromo de Los Llanos, que con una longitud de 2.250 por 60 metros, puede ser considerada como una de las mejores de España.

El ministro del Aire, llegó acompañado del general Subsecretario y el Director General de Aeropuertos. Recibidos por el Jefe de la R.A. de Levante y todas las autoridades provinciales y locales, luego de pasar revista a las fuerzas que le rindieron honores, el obispo bendijo las nuevas instalaciones entre ellas el Pabellón de Oficiales donde se sirvió un "lunch".

## Hace 60 años
## Ánimo

**San Javier 3 marzo 1952**

Tras un mes de febrero trágico –dos HS-42 y un "Junkers"– saldado con seis víctimas y cuatro heridos graves, el ministro del Aire general González Gallarza, acompañado por el Jefe del E.M. general Fernández Longoria, ha acudido a la Academia General del Aire. Recibidos por el coronel Fernández Pérez, en primer lugar se dirigieron a la enfermería donde visitaron a los C.C. (6ª Prom) Roberto Seoane, Juan Pombo, Enrique Normand, y al cabo 1º mecánico, José Ortiz; heridos todos, en el último de los percances citados. Luego recorrieron distintas dependencias, incluso algún aula, donde se estaba impartiendo una clase teórica. Más tarde, desde la torre de mando, (foto) los visitantes presenciaron diversos ejercicios tácticos y otros aéreos, en los que tomaron parte todos los aviones del centro.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 75 años
## Ascensos

**Valencia 16 abril 1937**

El ministerio de Marina y Aire ha ascendido a capitán al teniente de Aviación Felipe del Río Crespo, perteneciente a las Fuerzas Aéreas del Norte. El referido oficial lleva derribados en aquel sector seis aviones enemigos.

También han sido ascendidos a capitanes por meritos de guerra, los tenientes pilotos Ananías San Juan, Emilio Galera, Alfonso Jiménez y José Cuartero González.

### Hace 75 años
## Loa

**Bilbao 24 abril 1937**

Anteayer, como ya saben nuestros lectores (ver El Vigía, R de A y A abril 2002) cayó en combate el capitán Felipe del Río. Hoy, el rotativo El Liberal publica en primera, una loa, de la que, en homenaje a tan bizarro aviador, extraemos algunos párrafos.

*Frescos todavía, apenas ceñidos a las sienes, los laureles recién cortados le han servido de mortaja. Cuando ya el clamor de su heroísmo se hizo ofrenda y cuando su nombre toma relieve glorioso y aparece en esa lista magnifica de nuestros pilotos más esforzados, cuando el ministro de Marina y Aire lo inscribe con los diplomas preciados de su distinción, ya le acechaba la muerte. La gloria se le metió en el motor y con ella ascendió hasta la altura para realizar el último vuelo. Después de besarle en la frente, caricia reservada a los héroes, la gloria deja fría esa misma frente en la que hacía poco quedó prendida la mejor guirnalda.*

*Veintidós años tenía Del Río. Las vidas que se extinguen entre las nubes, las que escalan los cielos con sus propias alas, son siempre jóvenes. Ícaro no admite entre sus adeptos mas que vidas tempranas. Cando la guadaña se tiende en el aire para apresar a los pilotos, siempre siega carne joven; tan joven como Felipe del Río que ha sentido en pocos días como a su juventud le crecían esas mismas alas que el dominaba y como rizaba luego el rizo de la muerte…*

*Del Río, con motores en el corazón y con alas en sus manos ha caído en la tierra vasca. Ha caído como Roldán, que también dejó aquí, yerta, su juventud. Los centinelas del aire tienen que entregar muchas veces una vida por cada una de sus alertas. El aire que es inmensidad, los devora después de suscitar en ellos la tentación de la altura. He aquí un héroe que tal vez cuando se arrojó al espacio pudo ver desde lejos su tierra para entregarle su postrera mirada. La tierra vasca ha sido su tumba, y con ella, sobre ella, ¡con que ansiosa emoción de solidaridad y gratitud abrazamos a Santander, su pueblo natal, aunque Del Río desde niño, residiese en Bilbao!....*

*Felipe del Río ha muerto con sus laureles recién cortados. Todavía el domingo ultimo trazó en el aire la marcha triunfal de heroísmo. Con ella se ha abierto su tumba y muere con la gloria por plataforma y su nombre por pedestal. Tres aviones enemigos cayeron el mismo día que él en estos frentes del norte. Antes de morir el mismo quiso poner en su mausoleo las coronas de acero que hay que rendir a su figura.*

### Hace 75 años
## Boda

**Logroño 27 abril 1937**

Haciendo uso de una breve pero merecida pausa a los servicios de guerra, que a bordo de los hidros está llevando a cabo, en la capilla del convento de los Corazonistas, se ha celebrado el enlace matrimonial del capitán de Aviación José Álvarez Pardo, con Margarita Prieto.

Deseamos al tan competente como simpático "Rubichi" y a su guapísima esposa, muchos años de felicidad.

### Hace 70 años
## Volando

**Sevilla 18 abril 1942**

En plena Feria, dando una vuelta por la "Calle del Infierno", un grupo de aviadores se topó con un aeroplano. ¡A él!, se dijeron, y encabezados por el teniente Alberto Álvarez Rementería, récordman de permanencia en "Rata" el pasado verano, –quien aparece de paisano– los vemos en pleno vuelo.

*Nota de El Vigía:* Lamentando no identificar a todos, cualquier ayuda será agradecida.

### Hace 75 años
## Fiesta improvisada

**Zaragoza 15 abril 1937**

Ayer hubo dos horas de fiesta callejera. Fue a la caída de la tarde. Soplaba un viento helador que empujaba grandes nubarrones negros a entablar batalla con el sol camino de su ocaso. Y, sin embargo, las calles se llenaron de gente curiosa primero, admirada después y en todo momento jubilosa. Era que nuestros caballeros del aire hacían juegos malabares desde sus aparatos con la ley de la gravedad.

Unas cuantas escuadrillas llenaron el cielo zaragozano con su ruido

y con sus piruetas. El espectáculo emocionaba y de algún grupo partió en ocasiones un aplauso irreprimible. Nuestros cazas y nuestros bombarderos pasaron y repasaron sobre la ciudad convirtiendo el aire en circo de maravillosas acrobacias. Ojos absortos y emocionados seguían las magnificas batudas aviatorias. Era la fiesta improvisada con que regalaban a la retaguardia los caballeros del aire, desdeñadores del riesgo y triunfadores de la muerte.

Ya el sol en poniente fueron desfilando los aparatos hacia el aeródromo...(Extractado de el Heraldo de Aragón).

### Hace 75 años
## Derribo

**Bilbao 18 abril 1937**

Cuando el Dornier Do-17 (27-2) de la VB/88 de la Legión Cóndor, efectuaba un vuelo de reconocimiento sobre la ciudad, la patrulla de "Chatos" del campo de Lamiaco, compuesta por Del Río, Baquedano y Rodríguez Panadero, lo ha interceptado derribándolo. A bordo del bimotor han perdido la vida, el primer teniente Hans Sobotka y los suboficiales Otto Hoffmeister y Friedrich Müller.

*Nota de El Vigía:* Al cumplirse el segundo aniversario de su fallecimiento, en las estribaciones del alto de Enécuri, en Asúa, se ha inaugurado un monolito. En la foto, chicas de la Sección Femenina de Falange y de las Juventudes Alemanas, depositan flores sobre el mismo.

Como curiosidad, no podemos dejar de señalar, que el avión cayó en Galdácano, a una decena de kilómetros del mencionado Enécuri.

### Hace 65 años
## Boda

**Palma de Mallorca 14 abril 1947**

En la iglesia de San Cayetano han contraído matrimonio, el teniente de Aviación Francisco García

Diez con Marieta Fluxa, una encantadora mallorquina, y su gran apoyo tras el gravísimo accidente que sufrió en un Fiat CR-32 del 28 Grupo, hace seis años (El Vigía R de A y A. 11-2011).

### Hace 55 años
## Boda

**Covadonga 8 abril 1957**

En la basílica de Covadonga, se ha celebrado el enlace matrimonial del teniente de Aviación Ignacio Taboada Martínez de Irujo con María Rosa Arechabala y Rodrigo. Tras la obligada visita a la *Cueva de la Santina*, vemos a los recién casados vistiendo él, el frac de etiqueta del Ejército del Aire. Luego vendrían las felicitaciones de los numerosos parientes y amigos que *allá donde la Reina de nuestras montañas tiene por trono la cuna de España*, se habían reunido para celebrar el acontecimiento.

### Hace 40 años
## Devoción

**Sevilla 21 abril 1972**

Una vez mas, el ministro del Aire, teniente general Salvador –perdóneme don Julio por la indiscreción– vestido de nazareno de la cofradía de Loreto y descalzo, volvió a desfilar anoche en la procesión.

Hoy de uniforme, pilotando el "Mystere" ha regresado a Madrid.

Fue en 1942, a su regreso, sano y salvo, de Rusia, donde había combatido al mando de la 2ª Escuadrilla Azul, cuando se hermanó a la citada cofradía, ofreciendo a la venerada imagen sus alas (el "Rokiski").

### Hace 10 años
## Añoranzas

**Madrid 4 abril 2002**

En un acto entrañable, en el Museo del Aire ha tenido lugar la reunión de aquellos pilotos que años atrás habían volado el F-104 "Starfighter", o *Aquel misil que llevaba un piloto dentro.* Lógicamente,

se ha recordado al "tío Gerardo", el inigualable jefe que fue el teniente coronel Escalante de la Lastra, cuya viuda, Pilar Carrión ha hecho entrega de la veleta que, con la silueta un "Starfighter", campeaba en el tejado *Villa Conchita* su chalet, ubicado junto a la cántabra playa de Laredo.

### Hace 40 años
## Operación Mirlo

**Sevilla 5 abril 1972**

Los Príncipes de España han presidido esta mañana en la base aérea de Tablada brillantes actos de homenaje a la Aviación española: Estos se iniciaron con el descubrimiento por parte de S.A.R. de una lápida que exalta la memoria y la gesta del laureado capitán Carlos Martínez Vara de Rey. A continuación, en la tribuna levantada al efecto, tras la lectura del correspondiente Decreto, por el que se concede la Medalla Aérea al ministro del Aire teniente general Julio Salvador, Don Juan Carlos se dirigió al galardonado diciendo:"En nombre del Jefe del Estado os impongo la Medalla Aérea en prueba de vuestros relevantes servicios", abrazándolo entre los aplausos de los millares de asistentes; entre ellos, numerosos compañeros de la Escuadra de Caza de Morato en los días de nuestra guerra, y de los que tuvo a sus ordenes, en la 2ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia.

Luego, bajo el nombre de *Exhibición Aérea Mirlo*, un RF-104 fotográfico abrió el desfile, al que siguieron formaciones de reactores del mismo tipo, así como de Phantom, Mirage III, F-5 y C.10 (Saeta). A continuación realizaron un ataque simulado a tierra, una pareja de cada uno de los citados tipos de avión, excepto los F-5 que lo hicieron con cuatro y los C.10 que no actuaron. A resaltar el "pasadón" de los Phantom (capitanes San Antonio y Francisco Mira).

Hubo luego lanzamiento de paracaidistas desde los "Caribou", desfile de los aviones de transporte, lucha antisubmarina, enlace, helicópteros y el "obligado" velero de Sebastián Almagro.

La acrobacia también estuvo presente con sendas patrullas de T-6 (cap Núñez ) y "Saeta" (Gómez Bayo) de la Escuela Básica, la impresionante y perfecta exhibición individual del capitán Gil de Montes con "Trener Master" y por último el lanzamiento de la patrulla acrobática de paracaidismo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Valientes

**Larache 10 mayo 1922**

Están siendo felicitadísimos el jefe de la Escuadrilla capitán Legórburu y los de las expedicionarias de Melilla, capitanes Ureta y Manzaneque, por su acertada intervención en el último combate, ya que, con absoluta precisión, ametrallaron y bombardearon el campo enemigo, resultando el capitán observador R. León herido en las piernas.

### Hace 75 años
## Por poco...

**Burgos 10 mayo 1937**

La presencia, rumbo a esta capital, de un avión del que no se había notificado su llegada, ha desatado la alarma en el aeródromo despegando de inmediato la pareja de He-51. Nadie mejor que uno de sus pilotos, el teniente Isidro Comas Altadill –el popular "Bobito"– para ofrecernos el relato de lo que ocurrió:

*Lo ví, venía mas bajo que nosotros, que ya habíamos ganado altura suficiente para tener ventaja. Nos tiramos hacia el, y a unos cincuenta metros y bien centrado en el colimador, antes de disparar he podido distinguir su cola blanca con la Cruz de San Andrés. Para cerciorarme, en una nueva pasada, he visto claramente que era un "Douglas" que iniciaba la operación de aterrizaje. Al adelantarnos los cazas en la toma y dar la novedad, tanto el capitán jefe de la Escuadrilla, como el del aeródromo, estaban descompuestos. El avión provocador de la alarma tomaba tierra en aquellos momentos, y con gran sorpresa vi que era el DC-2 bautizado "Capitán Vara de Rey" en homenaje al piloto que lo había apresado en Tablada para evitar el bombardeo de nuestras tropas sublevadas en Marruecos. Pero cuando he alucinado de verdad, ha sido al conocer que en él viajaba el Generalísimo Franco, doña Carmen y su hija Carmencita, acompañados por el ayudante de servicio y conducidos por el capitán Navarro Garnica "El Plumas".*

*Nota de El Vigía:* En la foto, el "Bobito", cuando incorporado ya al Grupo 2-G-3 de Morato, volaba el Fiat CR-32.

### Hace 60 años
## Restricciones

**Madrid 19 mayo 1952**

La Oficina de Prensa del Ministerio del Aire ha difundido la siguiente nota:

Las dificultades creadas por la huelga petrolífera norteamericana, que han obligado a Estados Unidos, Inglaterra y otros países a establecer fuertes restricciones de gasolina de aviación, afectan también a España. En consecuencia, y mientras las circunstancias aconsejen estas medidas, la aviación española, tanto civil

### Hace 90 años
## Osado repórter

**Melilla 9 mayo 1922**

A bordo del contratorpedero "Bustamante" ha regresado el fotógrafo Campúa,; quien, como buen repórter, acaba de vivir una aventura. Acompañaba en un hidroavión al capitán Ramón Franco, cuando volando a 1.700 m de altura sobre los poblados rebeldes, a causa de una avería del motor, viose obligado a amerizar, a un kilómetro de la costa, frente al Peñón de Vélez de la Gomera. Para ello, y evitar en lo posible los disparos rifeños, el piloto con extraordinaria serenidad hizo una "caída de ala", descendiendo rápidamente.

Ya en el mar, los flotadores que habían sufrido impactos, empezaron a hacer agua poniendo en peligro de hundimiento el aparato. Sus ocupantes pidieron auxilio, acudiendo a prestárselo sendas gasolineras del "Bustamante" y acorazado Alfonso XIII.

El príncipe D. Jenaro de Borbón, que forma parte de la tripulación de este último, expidió un telegrama al Rey dándole cuenta del afortunado descenso del hidro, que fue conducido a Ceuta para reparar averías.

En la fotografía, el osado repórter antes de partir, en esta ocasión, para un servicio de bombardeo con el capitán Antonio Ferreiro.

*Nota de El Vigía:* José de María Vázquez "Campúa" (1900-1975) uno de los grandes fotógrafos españoles, era suegro del coronel (R) Antonio Fernández Gorordo y abuelo del general (R) José Antonio Fernández de María.

como militar, reducirán en una tercera parte su consumo de gasolina, con la consiguiente y proporcionada disminución de vuelos y servicios.

### Hace 60 años
## Recuerdo

**San Sebastián 18 mayo 1952**

Por iniciativa del alcalde de Elgoibar, en cumbre del monte Urloitza, a mas de 700 metros de altura, ha tenido lugar la inauguración de un monolito en memoria de los cinco desgraciados aviadores que perdieron la vida en el accidente ocurrido el 22 de febrero de 1947. Las autoridades, entre las que, representando el Ejército del Aire, se encontraban el jefe del Sector Aéreo y el teniente coronel Pombo, actual director de la Escuela Superior del Vuelo, acompañaron a las viudas del teniente coronel Reixa, del teniente radio Arellano y otros familiares. El sencillo acto consistió en una misa de campaña y responso por el alma de las víctimas.

### Hace 60 años
## Suerte

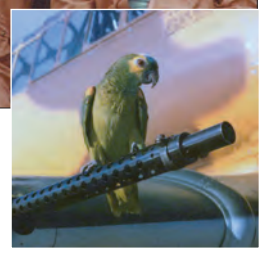
**Cuenca 8 mayo 1952**

Con gran expectación ha despegado el Bf-108 "Taifun" del 23 Grupo de Reus, que ayer, ante la sorpresa del vecindario de Landete, que celebraba fiestas, aterrizó en una llanada rodeada de montañas. Sus ocupantes, el piloto teniente Alfonso Echegaray Sala y el cabo 1ª mecánico Galdos habiendo agotado el combustible se habían visto forzados a ello.

*Nos vimos en una situación apurada* –declaró el piloto de la L.15-9–, *pero por fortuna, se ha resuelto felizmente.* Hoy repostado el aparato, ha partido para Reus, vía Valencia–Manises.

*Nota de El Vigía:* Hijo del general José Echegaray Herrero, piloto de la *Promoción de los 100* (1920), Alfonso perteneció a la 3ª Pr A.G.A. Tras realizar en EE.UU. el curso básico T-6, T-28 y T-33, y el Fighter Gunnery en F-86 Sabre, pasó destinado al Ala nº 4 de Palma Son San Juan (foto). El 22-6-1961 con el teniente José Murga de pareja, al regreso de un ejercicio "Indian summer" (interceptación de aviones, que partiendo de portaaviones de la US Navy, trataban de atacar nuestras base peninsulares) debido a un parón de motor, hubo de eyectarse –era el 10º piloto español que lo hacía– recuperado por un Bell de la Armada española, al día siguiente pudo celebrar el éxito en el salvamento y sus 31 años.

Supernumerario, en 1968 pasó a Air Spain y ocho años después se integró en Aviaco hasta su jubilación en 1990. Aquel piloto rubio, simpático, buena persona, falleció en Palma de Mallorca el 8 de mayo de 2.005.



### Hace 50 años
## Permanencia

**El Aaiun 10 mayo 1972**

Programada para un vuelo de reconocimiento en la zona Sur del territorio y regreso el mismo día, despegó esta mañana una patrulla de C.6 (Texan). al mando del capitán Dueñas (jefe del destacamento) con los tenientes Carreño, Marañón, y Cámara.

La primera etapa El Aaiun-Villa Cisneros la cubrieron en 4,30 h; en el siguiente vuelo "local", invirtieron 4,40 h; por ultimo, en la etapa Villa–Aaiún, nocturna ya, y dificultada por la mala visibilidad producida por el "Siroco", demoraron 3,15 h.

En resumen, habían totalizado 11 horas 25 minutos, un récord de actividad que nadie –que sepamos– superó en ese tipo de avión.

En la foto (de izq a dcha): los tenientes Cámara, Marañón y capitán Dueñas; para completar el cuarteto, falta Pablo Carreño, el fotógrafo en esta ocasión.

El "cabrito" y altanero loro, mascota de una de las escuadrillas saharianas, desafiante parece pensar: "Por si no fuera suficiente mi afilado pico".

### Hace 30 años
## Puertas abiertas

**Zaragoza 23 mayo 1982**

Como colofón de la Semana de la Fuerzas Armadas, y con una afluencia de público extraordinaria, se ha celebrado en la base aérea un gran festival. A destacar la actuación de las patrullas de las Alas 21 (Morón) y 12 (Torrejón). Volando la primera F-5, la mandaba el comandante Fernando Valero, con los capitanes Francisco Serrano Lázaro, Julián Arnaiz, Venancio Saavedra y Vicente Pereda. Por su parte los "Phantom", al mando del teniente coronel Santiago Valderas, la formaban: el comandante Jesús Cerdán; los capitanes José Pascual, Carlos Alonso y David Smith (USAF) y los tenientes Manuel Navas y José Frutos.

En la muestra estática, el repórter captó a estas dos guapísimas chicas, recibiendo explicaciones del capitán Ricardo Sánchez Vizcaíno, acerca del F-1. Eran Loreto Horcada Rubio (en la escalerilla) y Ana Vera. Hija póstuma la primera del comandante Ignacio Horcada Villar caído en Acción de Guerra en el Sahara (21.11.58) tiene un hermano –Fernando– teniente en el 43 Gº.

*Nota de El Vigía:* Hoy, Loreto madre de tres hijos, ejerce de médico reumatólogo en el Hospital de Navarra (Pamplona); su hermano, luego de haber mandado de coronel el 43 Grupo (los apagafuegos), recientemente ha pasado a prestar servicio en destino de carácter militar.

Ana, hija de un coronel ET, es Dama de Sanidad Militar y presta sus servicios en el Hospital Militar de Zaragoza.

### Hace 20 años
## Puertas Abiertas

**Torrejón de Ardoz 31 mayo 1992**

En el transcurso de los actos que han tenido lugar en esta base, con asistencia de 150.000 visitantes, el fotógrafo captó a este grupo formado (de izquierda a derecha) por José Antonio Delgado, "Canario" Azaola y los tenientes generales Fernández Longoria, Vives y De la Cruz Jiménez.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 75 años
## Desgracia

**Burgos 3 junio 1937**

Las confusas noticias recibidas de Castil de Peones, acerca de la posible caída de un avión en sus cercanías, lamentablemente han sido confirmadas por fuerzas de la Guardia Civil que han acudido al lugar. Se trata del bimotor militar Airspeed *Envoy* matriculado 41-1, que procedía de Vitoria y en el han fallecido todos sus ocupantes; el piloto, capitán Ángel Chamorro y el sargento mecánico Luis Fernández Barredo, así como los pasajeros, el general jefe de los Ejércitos del Norte Emilio Mola, su ayudante el teniente coronel Pozas y el comandante de E.M. Serrat. Ni que decir tiene, la impresión que ha causado la trágica noticia.

El capitán Chamorro era un experto piloto, las condiciones meteorológicas del aeródromo de salida eran muy malas, pero como los informes del aeródromo burgalés de Gamonal decían que estaba despejado, dada la pequeña distancia a recorrer, no hizo objeción al vuelo, despreciando riesgos, una postura usual, para no ser tachado de cobarde.

Al llegar a la pequeña sierra de La Brújula y encontrarla cubierta, buscando algún claro o hueco entre las nubes para poder pasar, se estrelló contra la montaña.

### Hace 75 años
## Debut y emergencia

**Vitoria 14 junio 1937**

Los 22 biplanos de asalto checoeslovacos Aero A-101 que, destinados a la Aviación Gubernamental, fueron capturados a bordo del mercante que apresó el "Almirante Cervera", luciendo la Cruz de San Andrés han recibido ya su "bautismo de fuego". Hoy, tras despegar de nuestro aeródromo, a fin de bombardear fortificaciones situadas en el Casino de Archanda –a tiro de piedra de Bilbao– un impacto alcanzó en el radiador al avión 17-12 tripulado por los alféreces Enrique Ansaldo (piloto) y Luis Dávila (observador).

La toma de tierra era inevitable, y a su pies –providencialmente– el recién tomado aeropuerto de Sondica, donde sin problemas se posaron.

A corta distancia pues y debajo de las posiciones enemigas, que resistían el avance hacia la capital vizcaína, quedó aquel grandote aeroplano sin que milagrosamente nada nuevo le ocurriera.

### Hace 75 años
## Cambio de rumbo

**San Sebastián 21 junio 1937**

Como resultado de las negociaciones llevadas a cabo entre agentes del SIM y el piloto, al anochecer, un bimotor que desde Toulouse se dirigía a la santanderina playa de Laredo, ha "cambiado de rumbo" tomando tierra en la playa de Zarauz. Se trata de un Caudrón C-448 *Goeland* (F-AOMX), perteneciente a la Compañía Air Pirenées, al servicio del Gobierno de Euzkadi; lo pilotaba José Yanguas y ante la sorpresa de los viajeros, vinculados al citado Gobierno, incluso un consejero, han sido entregados a las autoridades militares.

*Nota de El Vigía:* Trasladado el "Caudrón" a los talleres de Logroño y cambiado su color azulado por el camuflaje militar, paso a prestar servicio "para recados" a la Escuadra de Caza. Tomando el código 31-2, lució el emblema de la "Patrulla Azul" con su *Vista suerte y al toro*, hasta que, ya acabada la guerra, un lamentable accidente en el río Ebro a su paso por Agoncillo, lo destruyó.

### Hace 60 años
## Raid

**Mallorca 1 junio 1952**

Con felicitaciones y expresivas muestras de afecto, han sido recibidos en Son Bonet el comandante Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones y Pedro Salas Garau. A bordo de la avioneta Percival *Proctor III* (EC-AGL) propiedad del primero, culminaban un raid de 17.000 km, que les llevó al África Central. Iniciado el pasado 28 de abril, han totalizado 90 horas de vuelo.

### Hace 60 años
## Conmoción e incomprensión

**Cuatro Vientos 23 junio 1952**

La tarde era radiante, y a una semana de la inauguración del Campeonato Mundial de Vuelo a Vela, en el que competirán 19 naciones, numerosos veleros re-

posaban ya frente al hangar del R.A.C.E, junto a las flamantes avionetas remolcadoras AISA HM-9 (EE.5). Los volovelistas, sobre todo los extranjeros, ya habían iniciado los entrenamientos a fin de conocer las posibilidades de nuestro país con vistas al certamen.

Serían las 18,30 horas, cuando el jefe del Equipo de Apoyo, el capitán Daniel Llaca, en su afán de de cubrir un puesto vacante, a bordo del aparato EE.5-17, procedió a remolcar al velero "Air 100", pilotado por el francés Marbleu, quien tras el despegue, alcanzados los 280 metros de altura, soltó el cable y, hecha la comprobación, inició una espiral a la izquierda.

Llaca por su parte, luego de ascender durante tres o cuatro segundos, sorprendentemente entró en barrena, primero a la derecha y luego a la izquierda, llegando así hasta el suelo contra el que se estrelló en sentido vertical.

La conmoción que ha causado entre las numerosas personas que han presenciado la colisión ha sido tremenda. Su hermano, (prestigioso teniente coronel de Aviación) quien bañándose en la piscina del Club, lo contempló desde el trampolín, salió corriendo campo a través, hasta los restos de la maltrecha avioneta, para, desgraciadamente, constatar lo inevitable.

El capitán Daniel Llaca Álvarez, (2.000 horas de vuelo), como entusiasta volovelista, ostentaba la categoría de profesor. Tras la guerra, en la que con 18 años participó como infante, siendo estampillado de alférez, se había hecho piloto militar. Especializado en la caza. voló los "Fiat" en Getafe y en Canarias, a donde temporalmente fueron destacados. Luego de pasar por la Academia de Aviación de León, se incorporó a la Dirección General Aviación Civil.

*Nota de El Vigía:* ¿Qué ocurrió a un piloto competente y una avioneta recién fabricada, con tan solo 31 horas 25 minutos de vida? Las cábalas, de lo mas diversas, no se hicieron esperar.

El general Luis Serrano de Pablo en sus recuerdos (*¿La esperanza enterrada?*) cuenta que, un par de días antes del fatal accidente, su fraternal amigo Daniel Llaca le había dado un vuelo en la HM-9 *para advertirme de los intríngulis de la avioneta al remolcar veleros con ella.*

Por el mundillo aeronáutico corrió aquel dicho, que refiriéndose a las HM, decía: La 1 es mala, la 2 peor y esta, era la 9…

Sin embargo, del informe oficial emitido el 30 de junio de 1952 extractamos:

*La inspección técnica de los restos, a pesar del detenido examen y celo puesto en la misma, no ha podido recoger una prueba fehaciente que pueda ser indicio de causa atribuible al material. Al contrario, los restos atestiguan que la avioneta se encontraba en perfectas condiciones de vuelo. Por lo expuesto, este accidente puede calificarse en el grupo de los debidos a "causas indeterminadas". Sin declaración de responsabilidad, por haberse producido el hecho de manera casual, sin imprudencia, impericia ni ineptitud profesional por parte del piloto.*

## Hace 60 años
# Milagro

**Sevillla 7 junio 1952**

Cuando cerca de las diez de la mañana partían de la base aérea de Tablada los "Ratas" C.8-37 y C.8-32, pilotados por el capitán Antonio del Río Cumbreras y el teniente Antonio López Bravo, pertenecientes ambos al 26 Grupo (11 Regto) se ha producido un espectacular accidente. Aceleraban en carrera de despegue, momento en que el capitán notó que su "punto", perdido el control al meterse en el rebufo de su avión, se le echaba encima; tanto, que montada la rueda izquierda del tren, en su plano de cola, con la hélice –como si de una sierra se tratara– le cortaba limpiamente en dos el "puro". El jefe, que en aquel momento metía tubo a fondo, se fue un momento al aire para inmediatamente entrar de buje y capotar con tres vueltas de campana.

Milagrosamente, Del Rio (1.076 horas de vuelo) quien en un primer momento perdió el conocimiento, tan solo ha sufrido el natural magullamiento, algunas heridas en la cara y una pequeña fractura en la mano derecha.

Los comentarios han sido unánimes, gracias al reforzamiento del "salvacabezas" que ideó el capitán ingeniero Fermín Tordesillas, no ha habido que lamentar una pérdida irreparable; así, junto a su enhorabuena, se lo ha expresado por escrito el comandante jefe del 26 Grupo, Manuel García Páez.

## Hace 40 años
# Despedida

**Matacán 29 junio 1972**

Tras casi 18 años de actividad, la Escuela Básica de Pilotos se ha despedido de los cielos salmantinos, para trasladarse a San Javier. Es ese periodo se han formado 2.300 alumnos, totalizando nada menos que 184.500 horas de vuelo.

En el acto de despedida, presidido por el jefe de la 1ª R.A. teniente general Guerrero, a quien acompañaban las primeras autoridades de la región, se descubrió un monolito conmemorativo, y se celebró una exhibición aérea de las patrullas acrobáticas de T-6-G y "Saeta".

## Hace 50 años
# Vuelta Aérea

**Madrid 10 junio 1962**

Como ya informamos (R de A y A. 6-2007) el Ejército del Aire ha tenido una notable participación en la Vuelta Aérea a España que, organizada por el R.A.C.E., terminó hoy.

En las imágenes, podemos ver a dos animosos aviadores contándose chascarrillos; son el coronel Arturo Montel, veterano de las "Pavas" y de la "cadena" Romeo 37, y el teniente coronel José Vélaz de Medrano, quien combatió en las "Ocas" antes de pasar a la Escuadra de Caza Morato.

También vemos a pilotos del Ala de Caza nº 1 de Manises, que con tres E.9 han participado en la prueba. De izq a dcha: teniente Eduardo González-Gallarza, teniente José Saura, capitán Alfredo Chamorro y teniente Juan Lombo López. Como se sabe, Chamorro y Gallarza se han proclamado campeones en la categoría individual.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Salamanca 19 agosto 1912**

Con toda felicidad ha dado a luz un niño, doña Carolina Barrio, esposa del director del Banco de España en esta ciudad, don Félix. Plaza Iglesias. Al recién nacido le será impuesto el nombre de Fernando.

*Nota de El Vigía:* Cuando en junio de 1937, la Aviación Nacional seleccionó al alférez de Infantería Fernando Plaza Barrio, para el Curso de Tripulante de Avión de Guerra, se llevaba un muchacho en cuya Hoja de Servicios se calificaba su valor como *Distinguido*. No en vano, en los frentes de Somosierra y Villarreal, se había hecho acreedor de sendas Medallas Militares colectivas.

Terminado el referido curso, como alférez provisional de Aviación, pasó destinado al 3-G-28 que, dotado de los excelentes Savoia 79 se acababa de formar, tomando parte en numerosísimos servicios. Sin duda el mas gratificante, aquel llevado a cabo en octubre de 1938, consistente en arrojar 2.500 panes sobre Madrid.

Ya teniente, participó en las espectaculares formaciones de 280 aviones que sobrevolaron las tropas en Barcelona y en la posterior revista aeronaval celebrada en aguas de Tarragona.

La guerra había terminado, y a las recompensas alcanzadas, además de una Cruz Roja al Mérito Militar y la correspondiente Cruz de Guerra italiana, *por su relevante merito, actuación sobresaliente y extraordinario servicio prestado durante la campaña*, meses después se le concedía la preciada Medalla Militar individual.

Su ferviente deseo de hacerse piloto, se hizo realidad al incorporarse en septiembre del 39, a la Escuela de San Javier. Pero, cuando ya suelto, pleno de felicidad pegaba sus primeros revoloteos, emocionalmente un mazazo le conmocionó. El 9 de noviembre, en el dramático y escandaloso accidente de un Savoia 81, ocurrido en la provincia de Segovia, entre las ocho víctimas, se encontraba su adorado hermano José Luis y sus amigos Santiago de la Cuesta y Andrés Vicente.

Sobreponiéndose al dolor, obtenido el título de *Piloto Militar de Avión de Guerra,* fue destinado a los Savoia 79 del 11 Regimiento de Tablada, que tan bien conocía.

Aún teniendo la carrera de ingeniero agrónomo que la guerra interrumpió, entusiasmado con la Aviación y decidido a hacerse profesional, en enero de 1941, formando parte de la 1ª Promoción, ingresaba en la Academia de Aviación de León. Terminada su formación, pasó a integrarse en el 31 Regimiento de Asalto, dotado de aquellos He-51, que durante la guerra, con su famosa "Cadena" habían escrito páginas de valor y de gloria. El "Tato" –como todo el mundo conocía a Fernando– disfrutó con los vuelos en patrulla, incluso acrobáticos, y los simulacros de bombardeo y ametrallamiento en "*Cadena*".

### Hace 75 años
## Bautismo de fuego

**Soria 24 agosto 1937**

Equipado con los Savoia S-79 y formado con personal procedente de los "Junkers", el nuevo Grupo 3-G-28, al mando del comandante Luis Pardo Prieto (el célebre "Herulo") ha iniciado sus operaciones participando en la batalla de Belchite.

La Operación Barbarroja, había llevado a Rusia a la División Azul y hasta el momeo, cuatro Escuadrillas de Caza; queriendo el Mando dar la misma oportunidad a los pilotos no cazadores, se planteó la participación de unidades de bombardeo; por ello, a fin de realizar el oportuno curso, el 7 de julio de 1943 el capitán Plaza junto a una veintena de pilotos-observadores y una treintena de especialistas, marchó al aeródromo francés de Toulouse-Francazal, donde con instructores alemaneses lo llevaron a cabo en los soberbios Ju-88, pero justamente cuando finalizó, en Madrid se había decidido la retirada de la División Azul. De ahí que, adquiridos diez "Jus", luciendo en sus timones la Cruz de San Andrés volaron el 1 de diciembre a la albaceteña base de Los Llanos.

Reincorporado "el Tato" al 31 Regimiento de Asalto, dada la penuria de material y las restricciones de combustible, obtuvo en la improvisada Escuela (sic) de Getafe, los títulos "A", "B" y "C" de vuelo sin motor.

Destinado a la naciente AGA como profesor agregado a la Jefatura Estudios, a partir de entonces el ya comandante Plaza, se vincularía de forma importante a la enseñanza.

En 1946 junto a 22 comandantes (8 Medallas Militares) participa en la Escuela de Observadores de Málaga en un curso de capacitación para el ascenso, obteniendo el nº 1 y quedando allí de profesor

Realiza el curso de Vuelo Sin Visibilidad y con el título de Piloto Superior Militar es destinado como Jefe Estudios a la Escuela Superior del Vuelo y esporádicamente, como navegante aéreo, vuela con la compañía Iberia la ruta de Buenos Aires.

Para informarse sobre el Control y Tráfico, visita en Francia las escuelas de Orly y Cazaux y en Inglaterra la de Shawbury. Ascendido a teniente coronel, a menudo toma los mandos de aquel coloso Ju-290 de Matacán, bien transportando a Portugal en viaje estudios a la 5ª promoción A.G.A., o participando junto a los Ju-88 de Albacete, en las maniobras aeronavales del Atlántico, que le hacen merecedor de una expresiva felicitación.

Los acuerdos con USA le llevan a visitar las escuelas de Furstenfeldbruck y Wiesbaden, es a su regreso nombrado jefe de la Escuela de Pilotos y Sector Aéreo de Salamanca donde realiza el curso de profesor de T-6.

De Matacán pasa como jefe de Tráfico Aéreo a la Dirección Gral Aviación Civil y durante dos veranos el coronel Carlos Pombo, buen co-

nocedor de su valía, se lo lleva como 2º jefe de la Milicia Aérea Universitaria a Villafría

En 1958, con 46 años, realiza en Talavera la Real el curso de reactores y el de transformación al "Sabre", sin embargo no es hasta un año después, tras pasar por su anterior destino, cuando se incorpora en Zaragoza como jefe de F.F.A.A. al Ala de Caza nº 2.

Su ascenso a coronel le lleva a la Dirección General de Protección de Vuelo donde representando a España participa en reuniones y conferencias internacionales.

La Dirección Gral de Navegación y Transporte Aéreo, Subsecretaría de Aviación Civil y el Sector Aéreo de Madrid, serían sus últimos destinos llegada la hora del retiro como poseedor de la Medalla Militar ascendió a general de brigada.

Había cumplido; y si no llegó a mas, fue sin duda por la diplomatura de E.M. que para un estudioso e inteligente como él, hubiera sido "coser y cantar" y "alguien" se ocupó de vetársela. Así y todo, "El Tato" no perdió su simpatía, y su fallecimiento en Ávila, el 16 de diciembre de 1987, colmó de tristeza no ya a su esposa la marquesa de Ulagares y sus tres hijos, sino a sus muchísimos amigos.

## Hace 90 años
## Concurso

**Valencia 4 agosto 1922**

Ante numerosísimo y entusiasmado público, en la playa de Malvarrosa se han celebrado las distintas pruebas del Concurso de Aviación.

En la de acrobacia individual, tomaron parte los pilotos Vicente Roa, Pedro González Díaz y Felipe Díaz Sandino con "Bristol F2B"; Carmelo Las Morenas, José Rodríguez y Díaz de Lecea con "Martinsyde"; Francisco Bustamente, Alejandro Gómez Spencer y César Herraiz con "Spad". Todos realizaron verdaderas proezas sorprendiendo con sus evoluciones de verdadero riesgo y sobresaliendo por su arrojo, Lecea, quien hizo maniobras inverosímiles que el público premió con grandes ovaciones. Al aterrizar, protagonizó un susto; ya que al meter el tren en una de las acequias que atraviesan el campo, capotó quedando debajo del aparato. La alarma fue grande pero cuando salió ileso recibió una nueva y estruendosa ovación

Tras la deliberación del jurado los primeros puestos correspondieron a los capitanes Las Morenas, Roa, Herraiz, y suboficial Iglesias.

Precedida de la suelta de 500 palomas mensajeras en dirección a Barcelona, se disputó la prueba de altura, con premios de 5.000, 3.000 y 1.500 pesetas. Consistente en alcanzar 8.000 metros en el plazo de tres horas, habrían de tomar parte los capitanes Las Morenas con "Martinsyde"; Gómez Spencer, Díaz Sandino y Roa con "Bristol"; capitán Herraiz y teniente Bustamente con "Spad" y suboficial Iglesias con "SVA".

Herraiz no pudo actuar por hallarse enfermo y por distintas averías renunciaron Roa y Bustamante. A poco de elevarse Iglesias, hubo de aterrizar por no funcionar el barógrafo registrador; tampoco le acompañó la suerte a Sandino, de quien, a las tres horas, de su salida se carecía de noticias; la tardanza en el regreso causó gran ansiedad, y ya anocheciendo, se encendieron hogueras en la playa por si pudieran servirle de ayuda, Al fin, pudo notificar que se encontraba sano y salvo, tras aterrizar en la playa castellonense de El Pinar.

Gómez Spencer alcanzó los 8.000 m de altura y fue muy aplaudido al aterrizar. Pero el vencedor absoluto fue Las Morenas (foto) quien ascendiendo hasta los 8.500 metros, batió el récord de España. Pese al gabán de pieles con que se abrigaba, manifestó que "había sentido un intensísimo frio que le entumecía las manos y que hubo momentos en que la atmósfera era irrespirable".

Mientras se efectuaban estas pruebas Lecea y Bustamante realizaron espectaculares trabajos acrobáticos como el columpio, la barrena y el rizo. Premio a su destreza ambos escucharon justos aplausos

## Hace 50 años
## Exhibición

**Talavera la Real 20 agosto 1962**

Con verdadero interés –y asombro para muchos– se ha seguido en la Escuela de Reactores, la interesante demostración de un "Saeta" del Grupo de Experimentación en Vuelo, pilotado por el comandante Miguel Entrena Klett. Si no sustituir–se decía– quizás podía complementar al T-33.

En la foto, uno de los "Saetas" de preserie que actualmente se están evaluando en Torrejón.

Por ultimo, ayer tuvo lugar la prueba de velocidad en hidroaviones. Situados estos en la dársena inmediata, recorrieron 500 km hasta Los Alcázares y regreso. Con sendos Savoia 16bis participaron en la misma los capitanes Manzaneque, Franco y White que invirtieron 3,05; 3,12 y 3,21 horas respectivamente

## Hace 90 años
## Honores

**Melilla 27 agosto 1922**

En la operación realizada ayer sobre Azib de Midar, tomaron parte 33 aeroplanos. Uno de ellos, pilotado por el capitán Moreno Miró con el teniente de Caballería Ramón de Ciria, en función de observador. Este, en el momento que se había incorporado para observar el campo, fue fatalmente alcanzado por los disparos del enemigo. Uno atravesó su asiento, y otro le alcanzó en el muslo perforándole la femoral. Advertido el piloto de la intensa hemorragia que padecía, tomó tierra en el campamento de Dar Drius y en vista de la gravedad, fue evacuado al hospital de Melilla donde falleció a las pocas horas.

Esta tarde, ante un público numerosísimo y emocionado, se ha celebrado su entierro. Presidieron el cortejo los generales Ardanáz y García Aldave, el comandante del "Dédalo", el coronel Soriano y un hermano del finado. El féretro iba envuelto en la bandera nacional llevando las cintas sus compañeros. Varios aparatos han sobrevolado la ciudad, los cuales al recibir tierra el cadáver, formaron una cruz e hicieron descargas con sus ametralladoras, en homenaje al primer aviador muerto en acción de guerra.

Según hemos podido saber, el Havilland "Rolls" en el que resultó mortalmente herido, ha sido bautizado con su nombre.

## Hace 85 años
## Rapidez

**Burgos 22 julio 1927**

A las cinco menos cuarto de esta tarde salió del aeródromo de Gamonal con dirección Madrid un aeroplano pilotado por el el capitán Bellod, llevando como observador a un teniente. Realizó el viaje en una hora cuarenta y cinco minutos, regresando sin novedad a las nueve y media de la noche . Se trata de una prueba de viaje rápido.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Palma 10 julio 1912**

Hijo de doña Isabel Salom Sureda y de don Juan Esteva Canet, en la capital balear ha nacido un niño que recibirá el nombre de Francisco.

*Nota de El Vigía:* Paco Esteva hizo la guerra como artillero; resultó herido dos veces y alcanzó en 1938 el empleo de capitán de complemento. Atraído por la Aviación, cuya actuación en tantos frentes había admirado, en 1940 ingresó en la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos. Su poblado bigote daría lugar al apodo de "El Káiser" que pronto se popularizó. En las vacaciones obtiene en la Escuela de Monflorite los títulos "A","B" y "C" de vuelo sin motor, y junto a su promoción de ingenieros, en la escuela del Copero el de Piloto Elemental de Aeroplano (foto). Terminada su formación, en 1945 se le concede el título facultativo y el empleo de capitán del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Su primer destino, la Maestranza Aérea de Baleares, como jefe de los talleres destacados en la Base de Hidros de Pollensa; luego, por concurso, se incorpora a la A.G.A. como profesor y jefe de los talleres destacados de la Maestranza de Albacete en San Javier y Alcantarilla.

"Suelto" en las Bücker *Jungman* y *Jungmeister, Tiger Moth*, GP-2, Gotha 145, HS-42, Ju-52 y en los hidros He-60 y Do-24, en 1949 creyéndose en condiciones de entre namiento y práctica de pilotaje exigibles para la obtención de título de Piloto de Avión de Guerra, con el apoyo del director de la A.G.A, solicita al ministro del Aire le sean hechos el examen y pruebas para su logro. Lógicamente, le fue concedido. Tras cuatro años de ejercer de ingeniero, probar aviones y dar clases de geometría analítica, electricidad, defensa pasiva o termodinámica, al fin, la Academia le deja marcharse y en 1951 pasa a la situación de supernumerario al ser contratado por La Hispano Aviación, trabajo que compatibiliza con el de profesor del Aero Club de Sevilla.

Como ingeniero, Esteva en escasas ocasiones, o en ninguna, tendría la obligación de volar, pero dada su enorme afición, no perdía ocasión de "pinchar" un vuelo; de esta forma, se las arregló para hacer bastantes horas en los "Buchones", que dominaba. Recordemos, su alucinante exhibición en el Festival Aéreo de Sevilla 1958 y en Jerez el año siguiente. En cuanto al "Saeta", formó parte de aquel trío mágico con "Perico" Santa Cruz y Fernando de Juan Valiente, que dentro y fuera de España se encargaron de "sacarle chispas".

Cuando La Hispano contrató con el gobierno de la República Árabe Unida, la entrega de cinco "Saeta" (uno viajó por mar y el resto en dos DC-6) Esteva encabezó el equipo técnico que la factoría envió a aquel país; su función, montar los aviones e instruir a toda prisa a los pilotos egipcios, dado que el presidente Nasser quería que volasen el 23 de julio en el desfile conmemorativo de su llegada al poder.

Terminado el primer avión, el vuelo inicial lo hizo "El Káiser", quien recibido con vítores y aplausos, fue sacado a hombros de la cabina. En el desfile, acompañado como copiloto por un aviador egipcio, hizo una extraordinaria exhibición ante Nasser, quien entusiasmado, pidió que se repitiera. A la tarde, ante el asombro de nuestro personaje, el presidente condecoraba al piloto egipcio quien "oficialmente" había sido su autor.

El año siguiente desfilarían siete aviones, los cinco ya citados y dos ensamblados en Helwan. Esteva mostró el reactor español a diversas personalidades, entre ellas, al presidente de Guinea, exhibición que tuvo lugar en El Cairo, y a punto estuvo de tener un final catastrófico. Tras una serie de figuras, ya solo quedaba el picado casi vertical desde 700 metros. Al realizarlo, debió de entusiasmarse con la velocidad y cuando quiso iniciar su salida ya con el avión muy bajo, tuvo que agarrar la palanca con las dos manos, y con toda su fuerza logró salir casi rozando el suelo. Había alcanzado 7,9 g's y desprovisto de los imprescindibles "zahones", se sintió fatal; tanto, que comunicó por radio que aterrizaba de inmediato y que tuvieran preparada una ambulancia. Dadas las lesiones internas que padecía, hubo de ser sacado del avión con asiento y todo. Por fortuna, luego de tirarse un mes entero

### Hace 85 años
## Devoción

**Chipiona(Cádiz)**
**8 septiembre 1927**

Esta tarde, una patrulla de tres aparatos militares sobrevoló la Villa, arrojando flores sobre la Virgen de Regla, cuya procesión fue presidida por los Infantes Don Alfonso y doña Beatriz de Orleáns, con el alcalde de Chipiona y demás autoridades.

Los Infantes recibieron reiteradas muestras de respeto, y al acto se asoció todo el pueblo e innumerables romeros de la comarca.

*Nota de El Vigía:* El teniente coronel Cotro, quien gozó de la amistad del Infante, y le acompañó en sus últimos vuelos, sin el menor fundamento escribió en su día: "La devoción del Infante a la Virgen de Regla data de 1921; cuando siendo teniente aviador, resultó herido de bala en una rodilla; luego de encomendarose a ella, con fe ciega le atribuyó su total recuperación.

Don Alfonso que ya acostumbraba a visitar Chipiona, desde ese momento y como promesa a la Virgen, comenzó a realizar este vuelo, que mas tarde lo delegó a otros –el mismo Cotro participó– puesto que él, quería marchara a pie junto a la Virgen".

Como recuerdo a tan legendario aviador y por cortesía del Cronista Oficial de Chipiona D. Juan Luis Naval Molero, queremos mostrar esta foto de Don Alfonso; quien, ya mayor, continuaba volando.

en el hospital, y otro más de recuperación, se repuso totalmente.

Ya teniente coronel, en 1965 fue destinado los Servicios de Aviación Civil del Sector Aéreo de Baleares, desfogando su pasión por el vuelo, como instructor del Aero Club.

Cuando los tres primeros pilotos del Real Aero Club de Mahón-Menorca terminaron el curso, el Aero Club Balear quiso sumarse al festivo acto de entrega de títulos y el 9 de agosto de 1968, escoltada por un Grumman del SAR, y con nuestro personaje al frente, desplazó allí toda su flota de avionetas.

Tras la celebración, con una comida en el Club Marítimo, cuando las avionetas preparaban su regreso a Palma, Esteva despegó con la AISA I-11B (EC-BJH). y luego de una pasada rasante sobre la terminal del aeropuerto, bordó un "tonel" en cuatro tiempos. Al volver, invirtió el avión, intentando una maniobra evidentemente peligrosa que le llevó a estrellarse contra el suelo, muy cerca de la plataforma de estacionamiento y la terraza donde se agrupaba numeroso público. Algunos reaccionaron aplaudiendo. Así, de una forma "tonta", voló al mas allá un piloto de 56 años, experto con 2.500 horas, cuyo bigote abundante o a veces, como su pelo cortado a "cepillo", lo identificaban totalmente; era "El Káiser".

## Hace 60 años
## Desgracia

**Santander 4 septiembre 1952**

Para llevar a cabo un trabajo fotográfico de las obras del aeropuerto de Parayas, se había desplazado al norte el pequeño bimotor Miles "Aerovan" (EC-ACQ) de la compañía Aerotécnica. Pilotado por el teniente coronel José Llaca Álvarez, le acompañaban el mecánico Donato Muñoz, el fotógrafo Esteban Becerra y como pasajera, su mujer Mercedes Suárez.

Habiendo despegado a media mañana de Llanes con buena visibilidad, el vuelo transcurrió con normalidad, viéndose a aquel "huevo volador" sobre el cabo Oyambre siguiendo la costa con rumbo este. Pocos minutos después, cuando volaba entre Toñanes y Novales, el aparato perdió rápidamente la escasa altura que llevaba, y tras rozar el techo de una cabaña situada sobre una pequeña loma, se precipitó violentamente contra el suelo en un bosquecillo de fresnos en esta última localidad. Bien entre los restos del aparato o despedidos de él, todos murieron en el lugar, salvo la señora de Llaca que trasladada en gravísimo estado a Comillas falleció poco antes de llegar al centro sanitario.

En la fotografía, aparece el matrimonio Llaca durante la celebración de la boda de Daniel; quien, como veíamos (RdeAyA - 6-2.012), había perecido dos meses antes de este accidente.

José luce sobre su uniforme sendas Cruces de Hierro de 1ª y 2ª clase, con las que fue recompensada su actuación en Rusia (4ª Esclla. Azul) donde se reveló como un excelente cazador, con cuatro derribos en su haber.

## Hace 100 años
## Nacimiento

**Bilbao 6 septiembre 1912**

Hijo de D. Ramón Mosquera y Dª Consuelo Retana ha nacido en esta Villa un niño que recibirá el nombre de José Ramón.

*Nota de El Vigía:* Ya con ocho años, se entusiasmó con la aviación, al ver las diabluras que Poiré hacía en el cielo de Archanda y recibir del "as" francés el "bautismo del aire" (50 pts/persona y paseo hasta el mar 100) que varias veces repitió. Terminado el bachiller, realizó estudios de mecánica y electricidad, al tiempo que junto a su primo Aurelio Huidobro, proyectaba y construía en el taller mecánico de su padre todo un avión, dotado de un motor de 12 HP, procedente de una moto. Para el vuelo de prueba, en un camión lo llevaron a Vitoria; pero recojamos lo que la prensa (16.4.1932) contó.

*Juzgamos un error que el aparato fuera tripulado por el joven constructor que si bien se ha revelado como competente técnico, nunca debiera haberse decidido a pilotar la avioneta que lleva su nombre. Falto de pericia (era la primera vez que volaba), y después de haber despegado el aparato obedientemente, demostrando su perfecta navegabilidad, debido a una falsa maniobra fue víctima de un accidente que por fortuna, no tuvo consecuencias graves. El aparato será reparado y volará. ¡No les quepa la menor duda!*

*Unas leccioncitas, Ramonchu, y a seguir sin desanimarse en compañía de su colega Huidobro. Que donde hay "madera" y valor, pueden salir buenos discípulos de Lindbergh.*

Mosquera obedeció, y con una de las dos becas que para piloto–aviador, había creado la Caja de Ahorros Vizcaína, inició el curso en la Escuela Pombo en Sondica, terminándolo en Getafe (Licencia nº 175- 13.8.1934).

El Alzamiento militar le sorprendió en Las Palmas y en septiembre se encontraba ya en Tablada haciendo el curso de Transformación de donde, con el empleo de alférez, pasó a los "Junkers" y luego a los Romeo 37 del 1-G-12, entones en Talavera. Aún en fase de entrenamiento, con el Grupo desplegado en el campo de Griñón, el 15 de mayo de 1937 cuando a bordo del avión 12.18 iniciaba un vuelo, en compañía del alférez observador José Luis Bisquerra Sáinz, al intentar un viraje a la vertical a escasa altura y poca velocidad, entró en pérdida, cayó de buje y se incendió inmediatamente. Dos aviadores habían perdido la vida; nuestro protagonista tenía 24 años y en documentos oficiales se calificaba su valor como acreditado. En cuanto a *Serenidad, Disciplina, Laboriosidad, Afición, Entusiasmo, Inteligencia y Dotes de mando* se valoraba como mucha; Conducta muy buena y la *Conceptuación general* como sobresaliente.

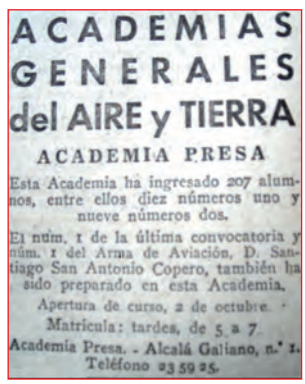
## Hace 60 años
## Misión cumplida

**Madrid 4 septiembre 1952**

Con ocasión de su cese al frente del Servicio de Búsqueda y Salvamento (SAR), para pasar a mandar el Ala 37 de Transporte, el coronel Luis Serrano de Pablo ha sido objeto de un homenaje. Sus subordinados de toda España le han ofrecido un banquete, en el transcurso del cual, el veterano hidrista, coronel Justo Fernández Trapa, en nombre de todos los jefes oficiales y suboficiales especialistas, le ha hecho entrega de un emblema de piloto en oro, platino y brillantes, en cuyo reverso puede leerse *El S.A.R. a su coronel.*

## Hace 60 años

**Madrid 25 septiembre 1952**


ACADEMIAS GENERALES del AIRE y TIERRA

ACADEMIA PRESA

Esta Academia ha ingresado 207 alumnos, entre ellos diez números uno y nueve números dos.

El núm. 1 de la última convocatoria y núm. 1 del Arma de Aviación, D. Santiago San Antonio Copero, también ha sido preparado en esta Academia.

Apertura de curso, 2 de octubre.

Matrícula: tardes, de 5 a 7.

Academia Presa. - Alcalá Galiano, n.º 1. Teléfono 23 59 25.

De ABC.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Nocturnos

**Melilla 10 octubre 1922**

Ayer, el comandante Kindelán, quien el pasado 27 de agosto asumió el mando de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, visitó en la base de Mar Chica la escuadrilla de hidroaviones, presenciando los vuelos nocturnos. Éstos, sin contratiempo alguno, se llevaron a cabo en un aparato pilotado por el capitán Llorente, a quien acompañaba en funciones de observador el capitán Martínez de Aragón.

Esta noche, ante el asombro y curiosidad del vecindario han evolucionado sobre la ciudad.

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Bilbao 13 octubre 1912**

Hijo del comandante de Artillería don Óscar Laucirica Uribe y doña Concepción Charlén, ha nacido en esta Villa un niño que será bautizado con el nombre de Eduardo.

*Nota de El Vigía:* Tras el Bachiller, ingresó en la Facultad de Medicina, en la que llegó a cursar cinco años.

El alzamiento militar le sorprendió en Santander; detenido por negarse a participar con el Frente Popular, logró escaparse y servir como artillero en la campaña de Asturias.

Decidido a pasar a Aviación, en instancia dirigida al general jefe del Aire, manifestaba que tenía 24 años y con el Regimiento Artillería Pesada nº 3, había cumplido tres meses en primera línea del frente. Aún habría de esperar, hasta que admitido al 6º Curso Tripulantes de Avión, lo llevó a cabo en Tablada, finalizándolo en abril de 1938 con la calificación de muy bueno y el empleo de alférez provisional. Destinado a los "Junkers" del 1-G-22 desplegados en Alfamén, pasó mas tarde a los Savoia 79 del 6º Grupo en los que terminó la guerra.

Entre 1939-40 realiza en el Copero y Jerez, el curso de piloto (foto) y en Reus el de caza, para incorporarse a su término al 23 Regimiento (25 Grupo) de El Prat. Seis meses después, el 7 de diciembre de 1940, pilotando el Messerschmitt-109 (6-130), en un rutinario vuelo de entrenamiento, tras un fuerte picado desde unos 1.500 metros, sorprendentemente se estrellaba de nariz, clavándose a seis metros de profundidad, en una zona de marismas a 2 km al este del campo (ver RdeAyA 12-2000).

Los esfuerzos para recuperar los restos de piloto fueron vanos, por lo que, sobre una base de hormigón, su familia levantó un monolito funerario.

Muchos años después, prevista la ampliación del aeropuerto que afectaba precisamente a aquel punto, se pensó que había llegado la oportunidad de recuperar los restos de piloto y avión y así se hizo. El 15 de noviembre de 2002 ¡62 años después!, una excavadora sacaba a la luz algunos restos del aviador, su paracaídas, trozos del fuselaje y del motor, una ametralladora y 500 proyectiles.

¡Por fin! el teniente Laucirica recibía definitiva sepultura en el panteón del Ejército del Aire de Montjuich; el monolito, hoy se halla ubicado en el jardín del cercano acuartelamiento aéreo de "El Prat"; en cuanto a los restos del "Messer" y el paracaídas, cuyo estado de conservación llamó poderosamente la anteción, luego de hacerse cargo con sumo interés y cuidado el centro de control del aeropuerto barcelonés, fueron reclamados por el alcalde de La Cenia (Tarragona), ya que el Ejército del Aire los había cedido para su exhibición en el pequeño museo que, con el patrocinio de los antiguos miembros de las Fuerzas Aéreas de la República, se creó en su antiguo aeródromo.

### Hace 45 años
## Nuevos acróbatas

**Matacán 25 octubre 1967**

Emulando a aquella patrulla de T-6 de la Escuela Básica que, con Liniers, Fernández Roca, Sánchez Lanuza, Canales y Maestro, despertó admiración y entusiasmo en los Festivales de los años 50, un puñado de "protos" sumamente diestros, y con afición a la pirueta ha iniciado sus entrenamientos como nueva patrulla acrobática. La forman el capitán José Antonio Gómez Bárcena y los tenientes Inocencio Recio, Enrique de Inclán y Agustín Gil de Montes. A decir de sus compañeros lo hacen francamente bien, deseándoles desde estas líneas los mayores éxitos.

## Hace 90 años
# Récord

**Melilla 10 octubre 1922**

A bordo de un De Havilland "Napier" el teniente Eduardo González Gallarza, acompañado por el capitán observador Mariano Barberán, partiendo de Guadalajara, y sobrevolado Madrid, Tetuán y Larache, han tomado tierra en nuestro aeródromo. Con los 900 kilómetros recorridos, han batido en récord nacional de distancia, y logran así el premio de 1.000 pts instituido por el Real Aero Club de España.

## Hace 75 años
# Puntería

**Zaragoza octubre 1937**

Bajo el patrocinio del comandante Ignacio Jiménez Martín, jefe del aeródromo "Sanjurjo", entre los pilotos de Heinkel 51 se ha celebrado un reñidísimo concurso de tiro y bombardeo. Ni que decir tiene el entusiasmo que han puesto los jóvenes pilotos, "arriesgando" para hacer diana en los blancos situados en un extremo del campo.

El primer premio, consistente en un soberbio reloj de oro, se ha adjudicado con todo merecimiento el simpático alférez José Miguel Muerza (foto), ganando la copa de plata el teniente José Larios, conocido entre sus compañeros como "Pepito Lerma"; ambos fueron entregados por el comandante, protagonista –recordémoslo– con Iglesias del célebre vuelo Sevilla–Bahía en el *Jesús del Gran Poder*.

## Hace 70 años
# Vuelo sin motor

**Somosierra 14 octubre 1942**

En sencilla ceremonia, presidida por el jefe de E.M. del Aire general González Gallarza, ha tenido lugar la entrega de títulos a los alumnos de la 1ª Promoción de vuelo sin motor. En la fotografía, el alumno Ramón Girona Godó, primer piloto "A" formado en la Escuela, saluda antes

de prender en la guerrera del veterano y prestigioso aviador el emblema correspondiente a dicha práctica aeronáutica. (RdeAyA 10-2007).

## Hace 50 años
# Homenaje

**Madrid 1 octubre 1962**

Creada hace cinco años, la Hermandad de Retirados de los Tres Ejércitos, que solamente en la capital de España agrupa a 9.800, al celebrarse hoy el *Día del Militar Veterano*, ha rendido homenaje a los más ancianos de sus afiliados en el Gobierno Militar de la Región, en el Ministerio de Marina y en la Región Aérea Central.

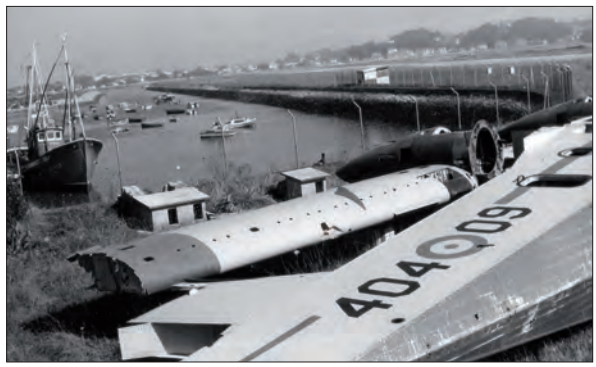
En el Palacio de la calle Quintana, el 2º jefe de esta, general Grima, acompañado por su jefe de E. M. general López de Haro, han recibido a sus veteranos compañeros representados por los coroneles don Társilo Ugarte de 92 años, don Teótimo Canales (Intendencia) don Mariano Puig (Sanidad) don Félix González (Farmacia) don Alfredo Blasco (Intervención) y al brigada don Salvador López Paredes; a quienes después saludó el jefe de la R.A.C. teniente general Gallarza.

## Hace 35 años
# Percance

**Fuenterrabía 7 octubre 1977**

Como ya es sabido, cuando el pasado 7 de marzo, el "Botijo" (UD.13-9 / 404-09) trabajaba en la extinción de un incendio declarado en el monte Jaizquibel, tuvo la desgracia que al tomar agua entre los espigones francés y español que conforman la desembocadura del río Bidasoa, colisionara con el acantilado sin que, por fortuna, causase víctimas.

Siete meses después, parcialmente desguazado, y avergonzado quizás viéndose en tan lamentable estado en un extremo del aeropuerto de San Sebastián, este cronista ha retratado al "Canadair" con el pintoresco puerto pesquero al fondo.




## Hace 45 años
# Puntilla en la pista

**Valladolid 19 octubre 1967**

Con el fin de recoger reclutas en Villanubla para trasladarlos a Palma de Mallorca, esta mañana despegó de Getafe el Douglas DC-4 (T.4-14) del Ala nº 35, tripulado por el capitán Jaime "Jimmy" Álvarez del Castillo, el teniente Andrés Blanco Sáinz y los brigadas Hernandez (mecánico) y Orde (radio). Cuando a las 07:32 horas Z, aterrizaba con muy limitadas condiciones meteorológicas –desde la torre, la niebla ocultaba la pista– sus ocupantes percibieron que el avión había tropezado seriamente con algún obstáculo. Inmediatamente el piloto desconectó el sistema eléctrico y paró motores. Detenido 400 metros más adelante del punto de colisión, en la pista había quedado un reguero de astillas de madera, trozos del capot del motor, tornillos y la hélice del motor nº 3, cuyos desperfectos se cifraron en un 80%, en menor cuantía el nº 4, resultando destruido en su totalidad el flap derecho.

¿Qué había ocurrido?. Un camión que circulaba por la carretera N-601, al no encontrar la barrera echada, había invadido la pista.

Si bien no se han producido víctimas humanas, el vehículo transportaba una vaca que, gravemente herida, hubo de ser apuntillada.

*Nota de El Vigía:* Con el tiempo, este incidente se fue deformando y a este cronista le contaron que un DC-4 se había llevado por delante los cuernos de un toro… Lo que sí es cierto, y me lo ha corroborado el entonces capitán Jesús Morán, quien como oficial de seguridad de vuelo redactó el informe, que entre las piezas del avión y astillas de la caja del camión, en la pista apareció una oreja de la malograda vaca.

## Hace 40 años
# Boda

**Segovia 3 octubre 1972**

En Anaya, en la capilla de la finca "El Ardido" se ha celebrado la boda de María Luisa Gil de Viedma y Vega de Seoane con el coronel de Aviación Jacobo Pedrosa y Álvarez de Quindós. Entre los invitados saludamos a los marqueses de Pescara, título del general José Sanchíz, al veterano aviador Eduardo Vega de Seoane y los tenientes generales Fernández Longoria y Luis Bengoechea.

Desde estas líneas felicitamos a *Malu* y Jacobo buenos amigos nuestros.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Bilbao 19 noviembre 1912**

Felizmente ha dado a luz gemelos –un niño y una niña– Dª Sofía de la Mata Araujo, esposa del conocido Registrador de la Propiedad leonés, D.Gabino Martínez Alonso. Al recién nacido varón le será impuesto el nombre de Gabriel.

*Nota de El Vigía:* Gabriel Martínez de Mata, tras los estudios de bachillerato, cursó la carrera de Derecho, cumpliendo después el servicio militar en el Regimiento de Transmisiones de El Pardo donde, ya licenciado como soldado voluntario, se adhirió al Movimiento Nacional. Después de un brevísimo periodo de instrucción pasó agregado a los Servicios de Aviación, incorporándose como radiotelegrafista al campo segoviano de Escalona del Prado y, echando una mano en función de observador-ametrallador de los Breguet XIX allí reunidos, comienza sus servicios de guerra. Realiza en Tablada, el tercer curso de Tripulantes y con el empleo de alférez provisional (foto), es destinado a la "Cadena de Pavos", una de las mas bizarras unidades, al mando del comandante Eyaralar a quien, ya creado el 6-G-15, sustituye Rodríguez Díaz, el célebre y heroico "Cucufate".

Los servicios frenéticos, intensos y duros se suceden y en uno de ellos, en plena campaña de Asturias, como observador del jefe de escuadrilla capitán Cárdenas, su avión es derribado, y se ve obligado a tomar fuera de campo. Las felicitaciones por el buen hacer del Grupo se prodigan; ahora lo manda el singular comandante Bermúdez de Castro, "El chilin", cuyo valor, fuera de lo común, es la admiración de sus muchachos.

Agregado por unos días a los "Pavos", el entusiasta e inagotable voluntario portugués Pequito Revello y la Miles "Hawk" de su propiedad; "Gabi" Mata, hombre abierto y con idiomas, amén de competentísimo observador-navegante en distintas ocasiones, junto a su perra "Walky", (una gran danesa arlequín) lo acompaña. Una vez, siguiendo a la "cadena" para filmarla en acción, se dolía luego –en broma, claro– el portugués de que el enemigo ni los hubiera considerado; pues viendo el "hule" que recibieron los "Pavos", a ellos ni una sola ráfaga les había dirigido. También en aquella pequeña avioneta, alibaja de cabinas abiertas, le cupo la satisfacción de estrenar el campo de Bielsa (Valle de Pineta), recién tomado al enemigo.

Ascendido a teniente nuestro personaje, sustituyendo a Vara de Rey, se incorporó a un apasionante destino: el "Katiuska" capturado, utilizado como bombardero estratégico, no solo en el frente sino a veces, internándose 300 km tras las líneas enemigas, para reconocer sus aeródromos.

Luego de pasar fugazmente por los "Rayos" (He-70 de la 3-E-14), fue incluido en una de las tripulaciones de los Savoia SM-81 del 16-G-21, en los que terminó la guerra.

Ese mismo año, tras los correspondientes cursos, obtenía los títulos de piloto militar de avión de Guerra y de Caza. ¡Al fin!, luego de centenares de servicios como tripulante, su meta de volar solo, libremente, la había logrado y los meses de destino en los Fiat CR-32 del 21 Regimiento de Caza (Getafe) le permitieron desfogarse.

El 3 de febrero de 1941, a petición propia, se le concede el licenciamiento para, tras superar las oposiciones para el Cuerpo Diplomático, iniciar una brillante carrera.

Su primer destino fue Zurich en calidad de cónsul; posteriormente, tras opositar nuevamente, pasó al Cuerpo de Agregados Comerciales, dependiente del Ministerio de Comercio; espléndida oportunidad, en un momento en que España se abría al exterior, que le permitió dar la vuelta al mundo y, acompañando a distintos embajadores, abrir numerosas oficinas comerciales : Karachi, Melbourne, La India….

Destinado en la oficina comercial de El Cairo y acreditado en Siria, Líbano y Jordania, las anécdotas se suceden.

Fue en esta época –primeros años 60– cuando acompañando al ministro Martín Artajo viajó con ellos el famoso Rodríguez de la Fuente, llevando consigo una her-

### Hace 75 años
## Reincorporación

**Burgos 4 noviembre 1937**

Con el fin de prestar servicio en la Aviación Militar, el pasado día 20, debidamente autorizado por el Mando Nacional, el Infante D. Alfonso de Orleans se incorporó a Burgos. Hoy por una Orden Ministerial ha sido nombrado jefe de la 3ª Escuadra de la Brigada Aérea Hispana.

*Nota de El Vigía:* En el desempeño de su cargo hubo de volar en numerosas ocasiones. En la fotografía, ante un Savoia 79 del 3-G-28, vemos (de izq. a dcha.) al teniente coronel José Lacalle, coronel Orleans, tenientes Ultano Kindelán y José López de Carrizosa, marqués del Mérito.

mosísima pareja de "baharíes" (halcones peregrinos), obsequio del Jefe del Estado al Rey Saud de Arabia Saudita. Un regalo que despertó la atención de aquel monarca, que lo tenía todo, entusiasmándose con el ancestral arte de la cetrería.

Posteriormente, Martínez de Mata fue destinado a la Embajada de España en París y a México como jefe de Misión, cuando no había relaciones con este país.

Sus últimos destinos serían las embajadas de Santo Domingo (República Dominicana) y Roma, en calidad de ministro consejero en la Santa Sede.

Una grave enfermedad le obligó a abandonar la carrera, que diplomáticamente pero no sin pasión, por su amor a España, fue tan fecunda como la de aviador había sido, y un 25 de marzo de 1995, para desconsuelo de su familia y amigos, desde Madrid volaba a la eternidad.

## Hace 90 años
## Radio

**Melilla 24 noviembre 1922**

Por la tarde han volado sobre Afrau varios aparatos, llevando uno de ellos un equipo de radiotelefonía con el que transmitieron las observaciones recogidas a la estación radiotelegráfica de la plaza y al acorazado Alfonso XIII, que continúa fondeado a 1.500 metros de la posición citada.

## Hace 85 años
## Botadura

**Valencia 11 noviembre 1927**

La compañía Transmediterránea española, queriendo asociarse a los innumerables homenajes que el mundo entero ha tributado a los insignes tripulantes del "Plus Ultra", bautizó con el nombre del glorioso hidroavión al vapor que ha sido botado hoy. Tras la ceremonia de bendición por el señor arzobispo, amadrinado por la esposa del Gobernador Civil, el buque se deslizó felizmente por la grada, no sin provocar momentos de angustia, cuando al adentrarse en el agua arrolló a una barquichuela sin que, por fortuna, se produjeran víctimas entre los marineros que la ocupaban.

Asistió el comandante Ramón Franco quien, como puede suponerse, fue ovacionado y centro de atención.

## Hace 75 años
## Desgracia

**Tablada 5 noviembre 1937**

Cuando esta mañana el capitán Gancedo, junto con el teniente José Díaz Aguilar realizaba un vuelo rutinario por los alrededores de la base, ha querido la fatalidad que el Romeo Ro-37 que pilotaban se desplomara a tierra frente al botiquín, cuyo personal facultativo nada pudo hacer por los aviadores. Recordemos que José Gancedo Sáinz (35), tras actuar en los primeros días de la guerra en los Nieuport de caza, había mandado una escuadrilla de "Pavas" (He-46) hasta que, recientemente, le fue confiado, uno de los mucho mas efectivos "Romeos".

*Nota de El Vigía:* Por Decreto del 23.2.1940 se le concedía el ascenso a comandante y la Medalla Militar individual. Antes, a raíz de su desaparición, sus compañeros habían bautizado un "Romeo" con su nombre.

## Hace 75 años
## Homenaje

**Barcelona 20 noviembre 1937**

El subsecretario de Aviación coronel Camacho ha recibido la bandera que los países sudamericanos ofrendan *A la heroica Aviación leal, que con tanto entusiasmo colabora con el pueblo español en su titánica lucha contra la bárbara invasión extranjera.*

## Hace 75 años
## Autógrafo

**Sevilla 21 noviembre 1937**

Al regreso de un viaje que con carácter técnico le llevó a Italia, el comandante García Morato se ha mostrado satisfecho de sus resultados, y con orgullo, pero no sin cierto rubor, enseña a sus más íntimos la fotografía del Infante Don Juan de Borbón, a quien visitó, dedicada en los siguientes términos: *Al heroico y laureado "As" de nuestra Aviación, Joaquín García Morato; muy afectuosamente. Juan. 20-X-37. II.A.T.*

## Hace 50 años
## Uniformidad

**Madrid 3 noviembre 1962**

Por Orden de la fecha, se declaran reglamentarios los modelos de traje de vuelo y cazadora, que sustituyen a los que estaban en uso. Serán estos de color verde oliva, la cazadora de tejido de nylon reversible con forro interior color naranja. El mono dispondrá de unas perneras o zahones suplementarios "anti-G", para ser utilizados por aquellos tripulantes de reactor que lo requieran.

## Hace 75 años
## Otro destino

**Salamanca 18 noviembre 1937**

Hoy, por oficio del jefe del Aire general Kindelán, se ordena al capitán Haya que haga su presentación en Zaragoza al Jefe de la Aviación Legionaria, quien le destinará agregado a un Grupo de Caza.

Como ya es conocido, a raíz de la petición del célebre aviador bilbaíno al Jefe del Aire, de que potenciase con hombres y material la Unidad de bombardeo que se le había confiado, al considerarla aquél como *reclamación injustificada e irrespetuosa a Superior*, le sancionó con cuatro días de arresto, sin perjuicio del servicio de guerra.

Molesto, Haya decidió abandonar Aviación, solicitando su ingreso en la Legión. Informado de ello el Generalísimo, resolvió *considerar más útiles y necesarios sus servicios en Aviación donde siempre se ha distinguido y en la que por consiguiente conviene que continúe.*

*Nota de El Vigía:* Incorporado el grupo *Asso di Bastoni*, vemos en la foto a Carlos de Haya en compañía del marqués de Buniel, quien como amigo de la familia le fue a visitar a su aeródromo pocos días antes de su gloriosa muerte en combate.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Barcelona 1 noviembre 1912**

Hijo de D Enriqueta Maciá y Rich, y D. Alejandro Lacourt Moreno de Souza, cónsul de Servia, Croacia y Eslovenia, en la ciudad Condal ha nacido un niño que recibirá el nombre de José Andrés.

*Nota de El Vigía:* José Andrés de Lacour Maciá, tras el bachiller, inició la carrera de Derecho que el estallido de la Guerra Civil trastocó y como a tantos jóvenes, cambió su vida. El alzamiento le sorprendió en Barcelona de donde, tan pronto como pudo, marchó a Francia, para entrar en "Zona Nacional" por la frontera de Dancharinea e incorporarse a la lucha en una batería de artillería y, más tarde, como enlace motorizado en los frentes de Madrid y Aragón. Interesado por la Aviación, fue admitido en esta Arma y tras los cursos de piloto, en enero de 1937 con el empleo alférez y junto a los más capacitados de su promoción, participó en Agoncillo en un curso acelerado de combate, antes de ser destinado a la Escuadrilla de Barranco (la 6ª del 3-G-3) integrada en la ya célebre Caza de Morato, donde cumplió 139 servicios; de ellos, cinco ataques a tierra y siete combates, consiguiendo tres victorias seguras y otras tantas probables, mereciendo, como todo el Grupo, la Medalla Militar colectiva .

Ya en la paz, vuela en los desfiles de Sevilla y Valencia; forma en la Parada de Barajas que reunió 449 aviones y en el Desfile de la Victoria, en el que la caza con 54 Fiat y 10 He-112 escribió en el cielo de Madrid el nombre de Franco.

Luego, con los "Supercurtis" (Polikarpov I-15B, que junto a un puñado de pilotos recogió abandonados en Toulouse, forma parte del 24 Gº de Manises.

En Málaga obtiene el título de Navegante-Observador y se hace profesional en la Academia de León.

En 1941, junto a catorce pilotos más, se incorpora a la 1ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia; la tan prolongada instrucción en Werneuchen y la mala climatología rusa, redujeron a tan solo 34 los servicios de guerra, con nueve combates y cuatro ametrallamientos, anotándose el derribo de un bombardero. Su actuación sería recompensada con dos Cruces de Hierro y la Medalla Militar individual.

A su regreso a España es destinado al 25 Grupo de Reus y comisionado a Morón para instruir a los pilotos de la 3ª Escuadrilla que marchará a Rusia, para permanecer luego como profesor en la Escuela de Caza.

Más tarde se incorpora voluntario al 28 Grupo de Palma de Mallorca, donde vuelve a volar el Fiat; allí se encontraba cuando fue llamado a Reus para realizar las pruebas del motor Hispano de 400 cv acoplado a un Messer 109. En su cartilla Lacour anotó: *Alcanzo una velocidad (de anemómetro) de 510 km/h a una altura de 4.500 metros (velocidad real 640 km/h) subiendo a 6.000 metros en 5 minutos y 50 segundos.*

La prensa, un tanto triunfalista decía: *...el nuevo motor mejoró notablemente el rendimiento que daba el motor anterior, evidenciando así los progresos alcanzados por la industria nacional en materia aeronáutica.*

Al piloto, la Hispano le regaló un reloj de oro con la correspondiente inscripción.

Profesor en la Escuela de Transformación de Jerez, ya comandante tras el curso de Vuelo Sin Visibilidad, se le conceden –como era habitual– cien horas de prácticas en Iberia.

Diplomado de E.M. y ascendido a teniente coronel se hace cargo de la agregaduría aérea de la Embajada de España en Lisboa, lo que le brinda la oportunidad de conocer a Don Juan de Borbón, Conde de Barcelona, que da lugar entre ambos a /una cordial amistad.

Por imperativos del servicio es nombrado jefe de B. A. de Pollensa, y ya coronel, luego de 2º jefe del aeropuerto de Barcelona-El Prat, toma el mando de Valencia-Manises.

En julio de 1969, Don Juan de Borbón le ofrece el puesto de Secretario particular, que con verdadera lealtad y sabia diplomacia desempeñó hasta septiembre de 1974, en que se retiró a Mallorca. Ascendió a general de briga-

### Hace 75 años
## De alucine

**La Almunia 19 diciembre 1937**

Cuando ya se temía lo peor, con general alborozo ha sido recibido el "Pavo" del comandante Félix Bermúdez de Castro y su observador, el alférez Luis Gómez del Barco. "El chilin" y "El falucho", como a ambos cariñosamente se les conoce, acababan de vivir una aventura sorprendente, extraordinaria, de alucine…

Volaba el referido avión al frente de una patrulla procedente de Olmedo cuando se produjeron los hechos, que nos ha narrado el propio comandante: *Metidos en una nevada espantosa, al llegar al Moncayo nos sorprendió un sol estupendo, precioso. De pronto miro arriba, y veo las ruedas de otro avión casi en mi cabeza; instintivamente, mandé un fuerte picado y cual no sería mi sorpresa, que se me escapó Gómez del Barco, quien quedó colgando cabeza abajo fuera del avión, al que le unía un atalaje. Transcurrió un cuarto de hora de vanas maniobras tratando de que se reintegrase a su puesto. Ante lo inevitable, busqué un campito, y haciendo la toma mas corta y delicada que he hecho en mi vida, aterricé con él colgando. Con el natural agobio bajé del avión; lo encontré asustado y dolorido, pero por fortuna, milagrosamente ileso.*

En las fotografías: el bravo y simpático "Chilín", naturista 100%, desciende de su avión, en el que, el capitán Tornos, siempre perplejo, observa.

da y fiel servidor del Conde de Barcelona hasta el fin de sus días, le acompañó en casi todas sus actividades.

El 12 de mayo de 1998, en aquella isla que tanto amaba, a los 85 años la tan intensa vida del general Lacour se apagó para emprender su más transcendental vuelo, a la eternidad.

## Hace 70 años
## Merienda

**Madrid 24 diciembre 1942**

En plenas fiestas navideñas, esta la tarde bajo los auspicios del Patronato de Loreto, se ha celebrado en la sala del Barceló un homenaje a los huérfanos del Ejército del Aire.

Asistieron al acto el segundo jefe de E.M. coronel Gallego, al que acompañaron jefes y oficiales, que aceptaron gustosos el ofrecimiento de Fernando Gaviria de servir a los numerosos huérfanos de Aviación una espléndida merienda.

La alegría de los chiquillos fue el mejor premio a los generosos donantes y la fiesta celebrada en un ambiente de simpatía y cordialidad, ha sido un éxito.

## Hace 70 años
## Boda

**Madrid 16 diciembre 1942**

En la fotografía el comandante de Aviación José Larrauri Mercadillo y Carmen Arconada, quienes han contraído matrimonio en la iglesia parroquial de Santa Teresa y Santa Isabel. Vaya desde estas líneas nuestra felicitación a aquel tan bizarro aviador en los días de la guerra, hoy ingeniero aeronáutico, y a su guapa esposa.

## Hace 60 años
## Baja

**Son Bonet 24 diciembre 1952**

Propuestos para la baja los Savoia 81, T.1-56, 64, 75,78 y 82, que más mal que bien sesteaban en el 113 Grupo de Baleares, hoy el teniente coronel Hevia ha trasladado en vuelo de Son San Juan a la Maestranza de Son Bonet el último.

Recordemos que a partir del 30 de julio de 1936 se recibieron de Italia 84 trimotores, operados como bombarderos por unidades de la Aviación Legionaria hasta que en agosto del 38 fueron transferidos a Grupos españoles. Acabada la guerra, su cometido fue el de transporte.

## Hace 55 años
## Capilla

**Palma de Mallorca**
**13 diciembre 1947**

Con motivo de la inauguración de la capilla en la base aérea de Son San Juan, se celebró una fiesta, en la que espectacularmente actuó una patrulla de Fiat CR-32. Tan es así que el coronel Gomá Orduña, jefe del Regimiento, ha dirigido un laudatorio escrito a sus componentes. Del recibido por el teniente Zamarripa Gamboa, copiamos:

*Me complace felicitarle por el magnífico espíritu aeronáutico demostrado en los vuelos realizados en la fiesta, por su extraordinaria pericia, no vulgar arrojo y disciplina en el vuelo. Ha formado parte de una patrulla que ha llamado la atención de los altos jefes que presenciaron los vuelos, pudiendo considerar perfecta en lo que se refiere a instrucción militar en el aire".*

## Hace 75 años
## Desgracia

**Tablada 21 diciembre 1937**

Recién entregada una nueva remesa de "Chirris" (Fiat CR-32), en el curso de un vuelo de entrenamiento, han colisionado en el aire los aviones 3-80 y 3-79 pilotados por el teniente Rafael Mazarredo Trenor y el alférez Rafael Jiménez Garrido. Lamentablemente, en el trance ha perdido la vida el primero (ver R.de A.y A.12-2.10), resultando ileso el segundo, quien con el aparato incendiado, saltó en paracaídas.

*Nota de El Vigía:* Así y todo, aeronáuticamente la suerte no acompañó a Rafael Jiménez Garrido, puesto que dos días después, por falta de combustible, se estrellaba con el Fiat (3-53) al aterrizar en el aeródromo de Ávila. Las graves heridas que sufrió le retuvieron casi tres meses en el hospital. Concedida la *Medalla de Sufrimientos por la Patria*, renunció a su pensión en beneficio del Tesoro.

Granadino, hijo de los marqueses de Santa Casilda y tercero de dieciséis hermanos, tuvo una vida ciertamente azarosa y apasionante. Hábil jinete y esquiador, deportes que practicó desde niño, con 15 años fue cofundador de la Falange granadina; perseguido por el Frente Popular, fue encarcelado y puesto en libertad, optando por refugiarse en Portugal. Cuando se produjo el alzamiento militar, se enroló en el batallón alpino que actuaba en Sierra Nevada, pero atraído por la aviación, tras el curso de piloto –verano de 1937– el vuelo se convertiría una auténtica pasión. En acciones de guerra voló en los Fiat de Morato, las "Ocas" (Aero 101) y en la tan arrojada "cadena" Heinkel 51. En la paz, ya teniente, participó en todos los desfiles. Destinado a los Savoia 79 de Granada, con el Grupo Expedicionario estuvo destacado en Palma de Mallorca, para el reconocimiento del Mediterráneo.

De vuelta a la península, hace el curso de Vuelo sin Visibilidad y en 1944 marcha a Rusia con el "Junkers" de enlace de la 5ª Escuadrilla Expedicionaria, donde obtiene la segunda Cruz Roja al Mérito Militar; ésta con el pasador "Rusia". Ascendido a capitán regresa al 12 Regimiento y se casa en Madrid con Isabel Soler Romero.

Destinado al Grupo de Entrenamiento y Transporte del E.M. el 18 de noviembre de 1946, con ocasión de trasladar el "Rayo" R.2-40 de Getafe a León, a causa de las malas condiciones meteorológicas, aún en vuelo IFR, se estrelló en la dehesa de Blasco Moro, término deTornadizos (Ávila) En el percance perdía sus 28 intensos años de vida y a los dos miembros de su tripulación que le acompañaban.

Sirva esta entrañable y jubilosa imagen de su boda, para recordar a un apasionado aviador cuya pérdida entristeció a Granada entera, compañeros e innumerables amigos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 70 años
### Prueba

**Vigna di Valle 2 enero 1943**

El comandante Carlos Pombo Somoza, que se encuentra de visita en Italia, efectuó hoy diversos vuelos de evaluación en el prototipo del hidroavión bimotor Cant Z.515.

Se trata de un monoplano bideriva, dotado de dos motores en línea Isotta Fraschini Delta de 750 h.p. Concebido para reconocimiento y bombardeo –de ahí su morro acristalado– está dotado de tres ametralladoras de 7,7 mm y un cañón de 12,7 mm emplazado en la torreta dorsal; puede también acarrear 1.320 lb de bombas.

### Hace 65 años
### Desgracia

**Madrid 8 enero 1948**

A mediodía revoloteaba sobre la capital una Bücker, la EE.3-275 de la Academia de Aviación de León, donde –como ya es sabido– por dos años continuará su formación

la 1ª Promoción AGA. La pilotaba el alférez alumno José Mª Coig González-Olivares (foto), quien llevaba como pasajero a su compañero de curso (E.T) Alberto Gorordo Álvarez. En una de las pasadas, dícese que agotado el combustible, quizás tratando el biplano de posarse en el estanque de El Retiro, tras colisionar su tren contra las copas del arbolado, cayó fatalmente a tierra.

En tan aparatosa colisión, perdieron la vida instantáneamente el alférez Coig (20) resultando mejor parado Gorordo, quien aún con fracturas de clavícula y brazo, pudo salir por su propio pie del entresijo en que había quedado convertido el aparato. Numerosos paseantes, testigos del percance, con la conmoción propia del momento, acudieron en auxilio de las víctimas, encontrándose entre ellos el propio hermano de este último, Antonio, cadete de la Escuela Naval Militar.

Se da la triste circunstancia de que el padre de Coig, teniente coronel Ayudante de Campo del Ministro del Aire, se encuentra en la Guinea Española, acompañando al general Gallarza, quien junto a los ministros de Industria y Agricultura lleva a cabo una visita oficial a aquellos territorios.

### Hace 65 años
### Remojón

**San Javier 18 enero 1948**

Sin noticias del hidroavión Dornier 24 (51-5), cuyo despegue de Pollensa con destino al Mar Menor había sido notificado a esta torre, ha cundido la alarma. Horas después se ha sabido, que tripulado por el comandante Ramos Serantes, el capitán Esponera Vicent, cuatro tripu-

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Fresneda de Cuéllar 7 enero 1913**

Hijo de don José Martín Esteban y doña Modesta Alonso de la Fuente, en esta localidad segoviana ha nacido un niño que recibirá el nombre de Félix.

*Nota de El Vigía:* Llevado por su vocación religiosa, Félix Martín Alonso se instruyó en el seminario conciliar de los Santos Frutos e Ildefonso. Ordenado sacerdote, ejerció el sagrado ministerio como ecónomo en la iglesia de San Bartolomé en Matabuena (Villa de Pedraza).

Movilizado con ocasión del alzamiento militar, fue destinado al Regimiento de Artillería Ligera nº 13, que intervino en los duros combates del Alto de los Leones. Más tarde, como alférez capellán atendió espiritualmente a los heridos del Hospital de Sangre de Navas del Marqués, hasta que, acabando ya 1937, pasó a la Iª Brigada del Aire, de donde su jefe de Operaciones, comandante García Morato, al reincorporarse a la lucha aérea, se lo lleva a Aranda de Duero y, como "pater" de aquella muchachada, veinteañera en su mayoría, que constituía la 7ª Escuadra de caza, los sigue allá donde se despliegan. Alfamén, Belchite, Bello, Mérida, Escatrón (foto), Posadas… para acabar en Griñón. Aquí se encontraba, cuando recién estrenada la paz, a un escaso kilómetro, en "tonto" accidente perdía la vida el heroico comandante; y fue precisamentel quien le administró los sacramentos "post mortem".

Luego regresó a Matabuena; sus amigos aviadores, ahora en Getafe, con frecuencia sobrevolaban aquel pueblecito, para saludarle con las "pasadas" de sus "Fiat".

En 1947 por concurso-oposición ingresa en el Cuerpo Eclesiástico del Ejército del Aire como capellán de 2ª pasando por diversos destinos; la Escuela de Especialistas de Málaga, Academia General del Aire y Región Aérea Central.

Como no podía ser menos, casó a María José, condesa del Jarama e hija del comandante; boda, en la que, llegados de todo España, se reunieron en Málaga muchos de los antiguos cazadores de Morato. Tan entrañable y emotivo resultó el encuentro, que en las sucesivos reuniones, hasta la última en La Ventosilla (1976), no faltó "El Pater", quien teniente vicario de 1ª (asimilado a coronel), dándose el gustazo de volar en reactor, acompañó en un "Saeta" al general Salvador, a la de Barcelona (ver R de A y A. 7-8-2008).

Don Félix, hasta muy avanzada edad ejerció de capellán, bien en las festivas ceremonias de bodas y bautizos de sus cazadores, de sus hijos y nietos, como en las tristes de dar el último adiós a aquellos que le antecedieron en el vuelo final.

Ya noventón aún asistía a la tertulia semanal que, "capitaneada" por los tenientes generales Emiliano Alfaro y Emilio García Conde, tenía lugar en la Casa del Aviador. Por ley de vida todos fueron desapareciendo, y el 4 de enero de 2005 aquel Don Félix, "El Pater", sencillo y entrañable fue a reunirse con ellos en la Gloria.

### Hace 86 años

## Boda de rumbo

**San Sebastián 25 agosto 1927**

Hoy a las cinco de la tarde, en la iglesia del Buen Pastor se ha celebrado una boda de rumbo, que ha sido la nota mundana local. Una bella muchacha, Pilarcho Múgica Celaya, pizpireta y bonita, se ha casado con el capitán de Aviación Rafael de Araujo Acha. La novia de conocida familia donostiarra estaba muy mona con su elegante vestido de *crêpe roman* bordado en cristal y plata, y tocado de encajes poi *d´aiguille*. El novio con uniforme de gala.

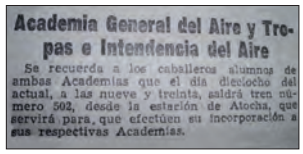
Terminada la ceremonia religiosa, en el *Hotel Continental* se ha servido un *lunch*, seguido de animadísimo baile que se ha prolongado hasta bien entrada la noche, mientras los recién casados huían en un auto, camino de la felicidad por tierras de Francia, Inglaterra, Suiza e Italia

*Nota de El Vigía:* La personalidad del capitán Araujo (ver R de A y A. 7-8-2010 ), y la reseña de Iñigo de Andía, fiel reflejo de aquella época, nos han llevado, aún con retraso, a traer el acontecimiento a estas páginas.

lantes y los cadetes A.G.A. Cañada, Ramírez Isasi y Feliu como pasajeros, una avería de motores les había forzado a amerizar en mar muy agitada a unas 20 millas al sur de Ibiza.

En su auxilio acudió el mercante francés *Marigot* que con grandes esfuerzos, rescató a los tripulantes, desembarcándolos en Ibiza. El hidro, que en esta operación sufrió numerosos golpes contra el casco del buque, fue tomado a remolque por el pesquero *La Mariana*, que tras cinco horas de navegación, ante el peligro que la mala mar representaba, hubo de soltar amarras, lo que motivó la pérdida por hundimiento del trimotor.

*Nota de El Vigía:* Los CC Cañada y Ramírez pudieron incorporarse al día siguiente a la Academia; no así Feliú, quien hubo de retrasar su presentación a consecuencia del accidente, en el que todos perdieron sus prendas de uniforme y equipo; ¡más de dos años! se demoró el resarcimiento de las mismas.



**Academia General del Aire y Tropas e Intendencia del Aire**

Se recuerda a los caballeros alumnos de ambas Academias que el día dieciocho del actual, a las nueve y treinta, saldrá tren número 502, desde la estación de Atocha, que servirá para que efectúen su incorporación a sus respectivas Academias.

*ABC 10.1.1948*

### Hace 65 años

## Incendio

**Zaragoza 8 enero 1948**

En el aeródromo Sanjurjo, originado por prenderse fuego casualmente un bidón de gasolina que se extendió a otros más, se declaró anoche un incendio que llegó a adquirir caracteres alarmantes, al hacer presa las llamas de la techumbre de uno de los hangares. Alertados los servicios contra incendios del propio aeródromo, reforzados luego con los del ayuntamiento, por medio de aparatos lanzadores de espuma lograron al fin sofocarlo. No ha habido desgracias personales aún cuando las pérdidas materiales son de consideración.

### Hace 60 años

## Prueba y tragedia

**Torrejón 9 febrero 1953**

Siguiendo el plan de pruebas previsto, a las 13 horas de hoy, los capitanes Álvaro Domínguez Aguado (36) y Antonio San Gil de Pedro (34) pilotando el HA-43 D.1 (ES.9-1) –versión del HS-42 con tren retráctil– realizaban las pruebas de velocidades máxima y mínima en el recorrido comprendido entre Azuqueca y el aeródromo de Alcalá de Henares. Llevarían un cuarto de hora de vuelo, cuando, sorprendentemente, tras una vuelta y media de barrena, seguida de un picado y otro conato de barrena, se han estrellado contra el suelo en un sembrado, incendiándose y perdiendo lamentablemente la vida ambos aviadores.

*Nota de El Vigía:* La lógica impresión que esta desgracia produjo en Maribel Coig, la esposa de Álvaro Domínguez, en estado de gestación, precipitó el parto y al día siguiente dio a luz un niño. Recordemos, que Maribel era hermana de José María, de quien en estas paginas damos cuenta del accidente mortal, que unos años antes, había sufrido en El Retiro madrileño. En la fotografía, el día feliz de su matrimonio.

### Hace 75 años

## Desde ultramar

**Laredo (Texas) 23 enero 1938**

Bajo el título: *Murió el famoso "As"*, el diario Laredo Times inserta la siguiente noticia fechada el día de hoy en Zaragosa (sic).

*Se ha informado que el famoso "As" de la aviación nacionalista, comandante Manuel Negrón fue muerto esta semana en el frente de Teruel.*

*El Comandante Negrón tenía la costumbre de volar muy bajo todos los días sobre las líneas leales, con el objeto de que el ametrallador pudiera hacer mejor blanco sobre el enemigo. Muchas ocasiones el comandante bajaba hasta 100 metros de altura solamente.*

*En una de estas ocasiones, la bala de un soldado de tierra mató instantáneamente a Negrón, pero su ametralladorista pudo conseguir el aterrizaje de su aparato en la zona rebelde. Por este motivo será condecorado. También a Negrón se le harán honras militares póstumas.*

*Nota de El Vigía:* El cronista omite, y es de justicia citar, el nombre del capitán Francisco Mira, a quien denomina "ametralladorista"; desconociendo también, que la "Cadena", a veces, descendía hasta una decena de metros.

### Hace 60 años

## Motocicletas

**San Javier 13 enero 1953**

Con la asignación a la Academia General del Aire de 30 motocicletas Guzzi Hispania de 75 c.c., han dado comienzo las clases con dicho material, que comprenden las fases siguientes: 1. Descripción y puesta en marcha; 2. Cambios de velocidades; 3. Instrucción individual (2 clases) y 4. Formaciones (2 clases). Tales prácticas han reemplazado a las de equitación, que venían realizándose con caballos provenientes de la desaparecida Academia de Aviación de León.

### Hace 55 años

## Suspensión

**Manises 3 febrero 1958**

Tras la suspensión, iniciada el pasado día 25, hoy se han reanudado los vuelos en "Sabre". Según hemos podido saber, la aparición de algunos síntomas de hipoxia, achacable quizás al oxigeno, han motivado una exhaustiva investiga-

### Hace 70 años
## Tocado

**Siverskaya 1 enero 1943**

Cuando ya con cierto agobio, se esperaba al Junkers 52 que, procedente de Varsovia, traía abastecimiento para la División Española desplegada en Leningrado, se ha sabido que atacado por partisanos, se había visto obligado a aterrizar forzosamente en Ostrovo.

El teniente Hermenegildo Menéndez, quien como único piloto llevaba los mandos, nos ha contado que volando en la inmensa llanura, rozando la capa nubosa a 50 metros de altura, tras notar el impacto, con un pequeño tirón se metió en ella. Su intención en principio fue volver atrás, para zurrarles con las dos ametralladoras laterales emplazadas en las ventanillas; pero, ante el riesgo de que pudieran alcanzar alguna parte vital del trimotor, aguantando los fuertes dolores que su talón izquierdo, perforado por una bala de ametralladora le producían, continuó su ruta más de 180 km, para aterrizar en Ostrovo como ya hemos dicho. Tras una primera cura y una inyección calmante, *–La guerra es la guerra*, resignado justificó– ha continuado el vuelo hasta aquí.

*Nota de El Vigía:* "Paco el minero" –como cariñosamente era conocido por sus compañeros– finalmente fue hospitalizado en Berlín donde quedó internado tres meses. Por fortuna, no le quedó secuela alguna que le impidiese hacer luego una brillante carrera en Iberia donde, llegando hasta el "Jumbo", totalizó más de 30.000 horas de vuelo.

ción, hasta descubrir que todo era debido al elevado grado de humedad del oxígeno, que a las bajas temperaturas en altura, se congelaba en las tuberías, obstruyendo su paso al piloto que comenzaba a respirar su propio anhídrido carbónico.

### Hace 45 años
## Publicación

**Madrid 1 enero 1968**

Promovido por el Ministerio de Información y Turismo y dentro de la colección *España es así*, el pasado año apareció el opúsculo titulado *Alas Españolas*. A lo largo de 49 páginas (235x205 mm), que incluyen atractivas fotografías en co-

### Hace 45 años
## Film

**Sevilla 19 enero 1968**

Tras las "sueltas", llevadas a cabo estos días por el comandante "Perico" Santacruz, hoy con el vuelo de una formación de "Buchones, han dado comienzo los preparativos para el rodaje de la película *La Batalla de Inglaterra*. Además del citado, participan como cazadores los comandantes José Manuel Álvarez Coterillo, Ramón Gutiérrez, Félix Fernández Rodríguez y Eladio Ramos Simón. Capitanes Juan Manuel Martínez de Pisón, Fernando de Arteaga, José A. García Pérez, Manuel de Ugarte, Julio Arrabal y Jesús Fernández Trujillo. Brigadas Francisco Álvarez Redondo, Carlos García Bermúdez y Federico Iglesias Lanzos.

*Nota de El Vigía:* Entre las mil y una anécdotas que Manolo Ugarte cuenta en sus memorias *–Entre Junkers y "Buchones–* se refiere a que si como capitanes, cobraban mensualmente 19.000 pts; los productores de la película les pagaban 6.500 ¡al día!. Encima –agregamos nosotros– disfrutando del vuelo y "combates" con un avión irrepetible.

lor, en él se hace un resumen de lo que es hoy tanto el Ejército del Aire como la Aviación Civil.

Su precio es de 100 pts.

### Hace 25 años
## Reconocimiento

**Madrid 26 febrero 1988**

Al conmemorarse el 75 aniversario de la Aviación Militar Española, en solemne acto celebrado en el Salón de Honor del Cuartel General del Ejército del Aire, Su Majestad el Rey Don Juan Carlos, ha prendido del mástil de la Bandera de dicho Cuartel la Corbata de la Medalla Aérea concedida por Real Decreto de 22.2.1988.

A continuación, Su Majestad ha pronunciado un importante discurso.

## Error

En la noticia titulada *Desgracia*, aparecida en El Vigía de diciembre, por lamentable error, incluimos la fotografía de la boda del capitán Emilio García Conde Ceñal, con María Dolores Angoso y Marina, celebrada en la salmantina iglesia de San Juan.

Hoy, rectificamos publicando la que debería haber figurado, correspondiente al enlace matrimonial del capitán Rafael Jiménez Garrido con Isabel Soler Romero, que tuvo lugar en iglesia de la Concepción (Madrid) el 14 de abril de 1945.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Prueba de hidro

**Melilla 22 marzo 1923**

Pilotado por un aviador alemán, se ha efectuado la prueba del Dornier "Wal", soberbio hidroavión bimotor de 300 cv. En él han volado como observadores los capitanes Franco, Páramo, Gallego, Jiménez, Garrido y Santos, así como dos mecánicos.

En breve marchará a Tetuán, a fin de exhibirlo ante el Comisario Superior.

### Hace 85 años
## Panne

**Albacete 23 marzo 1928**

Según nos informan de la *muy noble y muy leal* ciudad de Almansa, anteayer, perdidos a causa de la intensa niebla y faltos de combustible, aterrizaron con toda normalidad, detrás del célebre castillo, dos aeroplanos que, pilotados por el capitán Domenech y un suboficial, desde Cuatro Vientos se dirigían a Los Alcázares. Hoy, perfectamente acondicionado el terreno, han sido despedidos por las autoridades y numeroso público que los ovacionó al partir hacia su destino inicial.

### Hace 85 años
## Conferencia

**Sevilla 28 marzo 1928**

Pilotando un aparato Breguet, marchó a Granada el capitán del Cuerpo Jurídico Felipe Acedo Colunga, quien dará una conferencia en el Circulo Artístico Literario, sobre el tema *Idealismos que se desprenden de la Aviación*. Le acompaña el capitán de Infantería conde de Romeral y, para escucharla, a bordo de sendos aeroplanos saldrán hoy varios de sus compañeros de Tablada. Auguramos un gran éxito.

### Hace 85 años
## Refuerzo

**Sevilla 27 marzo 1928**

Para reponer el material, ha salido de Tablada para Melilla una escuadrilla de reconocmiento y bombardeo, compuesta por cuatro aparatos pilotados por los capitanes Lapuente y Sedano, y los tenientes Montero y López de Haro.

Uno de ellos porta un magnífico galgo, que el jefe de la base, teniente coronel Guillermo Delgado Brackembury, regala al caíd adicto Abid-Al-Lah.

### Hace 75 años
## Hidro abatido

**Barcelona 21 marzo 1938**

A las cuatro y media de la madrugada de hoy, ante la presencia de aviones enemigos en las cercanías de Reus, despegó el caza de alarma Dewoitine 510, que a la altura de Cambrils, encontró dos "Zapatones" –como se conoce a los hidros bimotores Heinkel 59– a los que disparó varias ráfagas, logrando derribar a uno que cayó incendiado en la carretera de Cambrils a Hospitalet. Sus ocupantes, todos de nacionalidad alemana, murieron allí mismo, excepto uno que, rescatado, falleció en el hospital de Cambrils.

El segundo hidro, que iba tocado, luego de arrojar en su huída las bombas en el mar, desapareció rumbo a Palma.

Nuestro caza, pilotado por el sargento Jose Sarrió Calatayud desistió de perseguirlo, al habérsele agotado la munición, y aterrizó sin novedad en su base aún de noche. El ministro de Defensa nacional ha ascendido a teniente, a tan bizarro héroe de La Gloriosa.

### Hace 75 años
## Celebración

**Fitero 18 marzo 1938**

Concluida la ceremonia de imposición de la Cruz Laureada de San Fernando al comandante Joaquín García Morato por el general Kindelán (El Vigía R de AyA 3-2003), tanto el condecorado como sus pilotos, autoridades e invitados, se han trasladado al balneario de Fitero donde se ha celebrado una cena. A los postres se ha desbordado la alegría, y el ya famoso "Plumas" –como se conoce al capitán Luis Navarro Garnica– que en su día llegó a cantar con Marcos Redondo se arrancó con unas jotas, en compañía de su primo el alférez Martín Montoya, que fueron muy aplaudidas. También tenemos referencias de que al final hubo sifonazos por aquí y por allá.

*Nota de El Vigía:* Colofón de la Revista Aérea de la Victoria (Barajas el 12.5.1939) fue la cena de despedida a las Aviaciones Aliadas, celebrada en el Hotel Ritz de Madrid. Para echar un poco de alegría, tras los extensos discursos de los generales Kindelán, Monti y coronel Richthoffen, el capitán Navarro (jefe del 4º Grupo de Savoia 79), hizo uso de su bien timbrada voz, junto a su primo el teniente Montoya, piloto del mismo Grupo, a quienes vemos en la foto.

### Hace 70 años
## Derribado?

**Melilla 3 marzo 1943**

Con harta paciencia, los aviadores del 27 Grupo de Caza y Persecución, que con base en Tauima-Nador defienden nuestro espacio aéreo, veían de continuo como la poderosa aviación norteamericana lo violaba. Las órdenes superiores eran "hacer la vista gorda para no meterse en líos" Esta actitud, sublevaba a mas de uno; tanto, que contando con la autorización del jefe de su Grupo comandante Miguel Guerrero, el teniente Miguel Entrena Klett ha efectuado hoy una salida de interceptación. Ascendiendo con su Heinkel 112 hasta los 3.500 m, al descubrir una formación de once cazabombarderos P-38 "Lightning", se ha lanzado sobre el que iba en cola, disparando toda la munición del cañón. Echando humo de uno de sus motores, no alcanzó su destino, puesto que según referencias se había visto obligado

a aterrizar forzosamente junto al rio Muluya, frontera natural entre Argelia y Marruecos.

*Nota de El Vigía:* Por prudencia al parecer, de este derribo no se supo hasta muchos años después; y más recientemente, surgió la polémica de si tal hecho era cierto. Nosotros, escuchamos el relato de su protagonista, quien para corroborarlo, nos mostró su Hoja de Servicios donde se da cuenta de él.

## Hace 70 años
# Fuga

**Madrid 11 marzo 1943**

Condenado por motivos políticos a seis meses de arresto en Santa Catalina (Cádiz), y decidido a no cumplirlos, esta mañana, el laureado coronel Juan Antonio Ansaldo Vejarano, ha emprendido su voluntario exilio a Portugal.

Según hemos podido saber, lo ha hecho junto al teniente coronel Manuel Alemán, partiendo del aeródromo Loring en Cuatro Vientos, a bordo del "Dragón Rapide" (40-5) que agregado al 21 Regimiento de Getafe, lo había traído este.

## Hace 65 años
# Revista

**San Javier Marzo 1948**

Publicada, dirigida y editada por los cadetes de la AGA, ha aparecido el primer número de *El Caimán*, revista mensual, en la que con humor y cierto desenfado, se da cuenta la vida cotidiana de la Academia. Consta de ocho páginas y su tirada ha sido de 500 ejemplares.

*Nota de El Vigía:* Aunque su portada era obra de aquel gran dibujante –bien conocido por los lectores de AVION– que fue José Luis Vallarino (2ª Promoción de la AGA) hemos elegido la correspondiente al nº 19 que apareció en febrero de 1950.

"El Caimán", con 38 números publicados, desaparecía en junio de 1953, dando paso a otras cabeceras como: El Tigre, Emilio, El Buho, hasta llegar a Águilas, que aún pervive.

## Hace 50 años
# Casualidad

**Tortosa 26 marzo 1963**

Cuando desde la la base aérea de Zaragoza cuatro "Sabres" del Ala de Caza nº 4, al mando de su comandante, el coronel Felipe Galarza Sánchez, regresaban a Son San Juan, a poco de entrar en nubes, a la altura de Monte Caro, el punto nº 2 colisionó con el jefe, cuyo avión, el C.5-63, entró en barrena. No pudiendo salir de ella, decidió eyectarse, cayendo en un bosque. Recuperado por un helicóptero USAF, brazo en cabestrillo –se lesionó al abandonar el avión– "Don Felipe" –como se le conoce– llegaba a la tarde a su base. Tras abrazar a su mujer, lo hizo con los puntos de su formación y espetó: *No sé quién me ha derribado, pero le doy las gracias, me ha proporcionado la experiencia que me faltaba como piloto de caza: saltar en paracaídas.*

*Nota de El Vigía:* Curiosamente dos cuñados de Galarza, Alberto Arizcun y "el Trino" Fernández Muñoz, desde una "Bücker" (11.11.1947) y desde un Fiat CR-32 (23.7.1949) también habían salvado su vida en paracaídas; los tres, casados con las hermanas Sánchez-Morate Mansilla; Miluca, Sagrario y Pepa.

Pero la historia continua; Sagrario "Monona", una hija de Alberto y Sagrario, se casó con Ignacio Azqueta, (actual SEJEMA) quien se eyectó de un F-18 (7.11.1988), y cuyo padre, el recordado general Luis Azqueta Brunet, siendo teniente, saltó de un Fiat CR-32 (31.5.1940).

## Hace 55 años
# Pioneros

**Teruel 10 marzo 1958**

Por primera vez en España, el curso de una misión de ametrallamiento a tierra, aviones del Ejército del Aire lo han hecho con fuego real. Este debut ha tenido lugar en el polígono de Caudé por cuatro C.5 "Sabre" del valenciano 12 Escuadrón (Ala de Caza nº 1), al mando del capitán Ramón Fernández Sequeiros.

## Hace 50 años
# Figura

**Madrid 3 marzo 1963**

Para participar en el programa experimental del birreactor "Saeta", que construye en Sevilla la Hispano Aviación, ha llegado el famoso comandante de la USAF Robert M. White (39).

Como saben nuestros lectores, el que fuera piloto de caza en la 2ª Guerra Mundial y en el conflicto de Corea, en 1961, a bordo del avión cohete X-15, alcanzó una velocidad de 6.587 km /hora, batiendo al año siguiente el "récord" mundial de altitud con 95.935 metros.

## Hace 50 años
# Réplica

**Washington 20 marzo 1963**

En un acto que ha contado con la presencia de los embajadores de España y Argentina, diplomáticos de Brasil, Uruguay y los Estados Unidos, el doctor Leonard Carmichael, secretario de la Institución Smithsonian, ha recibido una reproducción del hidroavión "Plus Ultra", que en 1926 realizó el primer vuelo transatlántico entre España y Argentina.

El Agregado Aéreo español, coronel Gonzalo Hevia, mostró a la prensa la caja de cristal que contiene la maqueta en la que figura un mapa del recorrido y sendas placas de plata en la que aparecen los nombres de aquellos audaces aviadores, y una inscripción en la que puede leerse una alegoría al grito "Plus Ultra".

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años

## Primer abanderado

**Sevilla 15 abril 1923**

Como ya saben nuestros lectores (ver RAA 4-2003) en solemne acto celebrado en la base de Tablada, S.M. la Reina Victoria ha hecho entrega al coronel Soriano, de la Bandera recién concedida al Servicio de Aviación, recibiéndola después –según tradición– el oficial subalterno mas antiguo, teniente Oyarzabal.

*Nota de El Vigía:* Manuel Oyarzabal Álvarez nació en Madrid en 1891. Tras los estudios básicos, ingresó en la Academia General Militar y, como teniente de Caballería, pasó en 1920 al Servicio de Aviación haciendo el curso de piloto, integrado en la "promoción de los 100", en la Escuela de Sevilla.

Destinado a Marruecos, participó en distintas operaciones; entre otras, en la de recuperación de Nador, donde su aparato sufrió el fuego enemigo. En cierta ocasión, acompañado en función de observador por el teniente Paredes, resultó derribado, viéndose obligado a tomar tierra en un barranco donde, en rápida y brava actuación de las fuerzas terrestres, se puso a salvo a los aviadores y se recuperó el aparato.

Tras otros destinos en África y en la Península, al proclamarse la República, como muchos de sus compañeros, abandonó el Ejército para expresar su gran competencia en un despacho empresarial madrileño.

El matrimonio con Elena Urrutia le dio seis hijos, pero en aquel nefasto 1936, ella falleció de enfermedad y Manuel "militar de derechas", viéndose perseguido, con harto dolor, tuvo que separarse de aquellos. Refugiado al fin en la embajada de Rumanía, sus hijos, en azarosas circunstancias pudieron salir de Madrid y vía Valencia alcanzar Marsella; al tiempo que él, de noche, siguiendo la ruta de los pastores" alcanzó la llamada Zona Nacional incorporándose al Ejército. El 27 de septiembre, el mismo día que sus hijos a través de Irún ¡al fin! llegaban a San Sebastián, su padre caía mortalmente herido en el Frente de León.

Siguiendo una innata afición; Juan, el segundo de los Oyarzabal Urrutia, ingresaba con la 1ª Promoción en la Academia General del Aire; ya teniente, el 6 de julio de 1952, en lamentable accidente sufrido por un "Junkers" del 1er Grupo de FFAA, perdía la vida a los 25 años de edad.

### Hace 65 años

## Desfile

**Valladolid 1 abril 1943**

En el brillante desfile conmemorativo de la Victoria, el Ejército del Aire ha estado representado por quince Curtiss (Polikarpov I-15) pertenecientes al 33 Regimiento de Villanubla; los cuales, en homenaje al Generalísimo Franco, han formado en el cielo una F. El público, que acudió masivamente a la parada, aplaudió la presencia de los "Chatos" saludándoles con un flamear de pañuelos.

En la fotografía, los pilotos participantes: en la columna vertical, de arriba abajo: Jiménez Freile, Monasterio, Ortiz Arana, Cesteros, Sancho Ortigosa, De las Heras, De la Riva y Fernández Arrieta. En el tramo corto horizontal: García Echevarría, Herrero y Elorrieta. Tras de ellos: García San Miguel, Moya, García González y Motilla.

### Hace 85 años

## Banquete

**Madrid 29 abril 1928**

Para festejar la finalización del curso de aviación recientemente celebrado, presidido por el Infante de Orleans, que representaba a S.M. el Rey, el ministro interino de la Guerra general Martínez Anido y el coronel Kindelán, se ha celebrado un banquete en el restaurante Tournié. Asistieron numerosos jefes y oficiales, así como los chilenos y peruanos que habían participado en el mismo.

### Hace 85 años

## Homenaje

**Nueva York 28 abril 1928**

La colonia hispanoamericana de Nueva York ha ofrecido esta noche un banquete en honor del aviador Julio Ruiz de Alda; este pronunció una conferencia en la que describió el hidroavión que están ahora construyendo para la vuelta al mundo. Formará parte de la tripulación –agregó– junto con los comandantes Franco y González Gallarza. También se refirió al progreso de la aviación en España, recordando anécdotas y aventuras ocurridas durante el vuelo en el "Plus Ultra".

### Hace 85 años

## Invitación

**Tetuán 20 abril 1928**

Como devolución de la visita que el pasado septiembre hizo a nuestra zona una representación del 37 Regimiento del Arma del Aire, han pasado ocho días en el protectorado francés cuatro aparatos al mando del jefe de la Escuadra Aérea de Marruecos, teniente coronel Pío Fernández Mulero. Nuestros aviadores participaron en la fiesta de aviación celebrada en Rabat, visitaron los principales aeródromos y fueron muy agasajados. Hoy en vuelo directo desde Fez, han regresado, mos-

trando su satisfacción por las atenciones recibidas.

## Hace 75 años
## Escuela

**Zaragoza 2 abril 1938**

En terrenos de la localidad de Gallur y bajo la dirección del mayor de la Aviación Legionaria Guido Nobile, se ha inaugurado una Escuela de Caza. El profesorado lo forma, junto al ya célebre teniente Ramón Senra, personal italiano, como el capitán Orlando, teniente Caselli y los brigadas Dafara y Mariscalo. El material de vuelo está constituido por Romeo Ro-41 mono y biplaza, así como un CR-30 doble mando.

En adelante pasarán por ella aquellos aviadores que, tras el curso de Piloto de Avión de Guerra, demuestren mayores aptitudes para el combate.

## Hace 75 años
## Destreza

**Zaragoza 8 abril 1938**

Tras escoltar a una patrulla de Junkers 52 y "Pavos" (He-45) al frente castellonense de Morella, ametrallando concentraciones enemigas, ha sido tocado en el motor el Fiat CR-32 del capitán Ángel Salas. Ante la pérdida total de aceite, se ha visto obligado a aterrizar forzosamente a escasa distancia del municipio citado. Si en un principio, dado lo accidentado del terreno, estuvo tentado de arrojarse en paracaídas (ya lo había hecho en África en una ocasión) pero al encontrar una pequeña ladera practicable, decidió "meterse" haciéndolo cuesta arriba, con tal destreza, que solamente sufrió daños el avión en el tren y plano izquierdo. Testigo de excepción el general Aranda, cuyo puesto de mando se encuentra a tan solo un kilómetro del lugar.

## Hace 75 años
## Jura

**Jerez 6 abril 1938**

Ampliando la noticia relativa a la Jura de Bandera celebrada en el aeródromo, (ver RAA 4-2008) diremos que concluida la solemne ceremonia, a la que concurrieron las autoridades, personalidades, distinguidas damas y encantadoras señoritas, tuvieron lugar diversos vuelos, ofreciéndose asimismo un jerez de honor.

El nuevo piloto Salvador Domecq y Díez obsequió en las bodegas de su nombre a las autoridades, personalidades y compañeros, con un almuerzo, tras el cual hubo, entre otros, encendidos y patrióticos discursos a cargo del jefe de la Escuela comandante Fernández Pérez, el capitán Heraclio Gautier y el nuevo Caballero del Aire Rafael Castillo.

## Hace 50 años
## Desdicha

**San Javier 25 abril 1963**

Eran las 9,45 horas, cuando a fin de efectuar un rutinario vuelo de prácticas de navegación, despegaba el Heinkel B.2I-92 de la Academia General del Aire. Componían su tripulación el comandante Agustín Sánchez, brigada mecánico Antonio García Carranza y sargento radio Vicente Ferri, llevando a bordo a los alféreces alumnos de 4º curso Julio Salvador, Jaime Zárate, José Antonio Soler, Juan Gabriel Ribera, Anselmo Pérez Jiménez, Eduardo Martínez Prior y Emilio Jover.

Con motores a fondo, llevaba recorridos 250 m cuando el avión se desvió hacia la izquierda y tras romper una baliza, se salió de la pista; elevándose unos metros, chocó el plano izquierdo con la cima del paredón de tiro, lo que ocasionó un giro de 90º y su caída en invertido a ocho metros de la orilla del Mar Menor. En tan espectacular accidente, falleció casi instantáneamente el A.A. Salvador, resultando gravemente heridos nueve tripulantes.

## Hace 50 años
## Operación Cetrería

**Pamplona 24 abril 1963**

En el polígono de tiro emplazado en Las Bardenas Reales, el Ejército del Aire ha llevado a cabo la, hasta ahora, más ambiciosa demostración de su poderío. El capitán general y vicepresidente del Gobierno Agustín Muñoz Grandes, el ministro del Aire teniente general Lacalle y altos jefes militares, han presenciado como 55 aviones descargaban su armamento sobre objetivos simulados en aquellas duras, secas y agrias tierras navarras.

Formaciones tales como "Delfín" y "Castor" con C.4K Buchones; "León", "Ganso", "Halcón", "Caimán" y "Cóndor con C.5 Sabre; "Pato", "Tigre" y "Tordo" con C.6 "Texan"; "Perdiz" 1 y "Perdiz" 2 pareja de XE.14 Saeta; "Lobo" 1, "Lobo" 2 y "Dogo" con B.2I Heinkel,han sido las protagonistas. Un "Buho", de este último modelo, se ha encargado de fotografiar las ruinas.

Julio Salvador Martínez (en el retrato) es hijo del prestigioso general, jefe del E.M de la Región Aérea del Estrecho, Julio Salvador y Díaz Benjumea.

Lamentablemente, cuando todo iba encarrilado, el cruel destino había hecho trizas los consejos que muchos años antes –con motivo de su compromiso matrimonial– diera al general, su amigo y compañero el marques de Orellana: *…que Dios os bendiga y si algún hijo varón quiere seguir a su padre, siendo un día aviador, tan solo yo le deseo como el más preciado don, que se parezca a él volando y, en el campo del honor, que la vida le presente que piense en su antecesor y sea como él, siempre entre todos el mejor.*

## Hace 50 años
## Traslado

**Matacán 29 abril 1963**

Recuperando una tradición, que se inició con la Escuela Superior del Vuelo (1946-1956) se ha incorporado a esta base, la Escuela de Polimotores. Creada en febrero de 1951 en el aeródromo jerezano de La Parra, en esos 12 años impartió 69 cursos de distintas modalidades (polimotores, instrumental, exámenes libres, radios de a bordo, reentrenamiento y formación de profesorado). Los "búhos" –como así se les conoce– con un plantel docente altamente cualificado, al mando del teniente coronel Juan José Aldasoro y los excelentes DC-3, continuará cumpliendo una gran labor.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Viajeros

**Toledo 27 mayo 1913**

Entre los diversos viajes que nuestros pilotos y alumnos de Cuatro Vientos con absoluto éxito han realizado estos últimos días, hay uno que por la circunstancia de haberlo hecho dos oficiales de Infantería: el teniente Julio Ríos acompañado como pasajero por el capitán Enrique Ventós, y ser su punto de llegada Toledo, residencia de la Academia de la cual ambos proceden, ha sido para dicha ciudad todo un acontecimiento.

*Salimos del aeródromo a las 5,55 h con viento de costado* –nos relató Ríos– *el cual nos acompañó todo el viaje, retrasando bastante nuestra marcha y no llegando a la Ciudad Imperial hasta las 6,40 h. Volamos a una altura de 500 metros, aterrizando en el campo de tiro.*

El coronel y jefes de la Academia les colmaron de atenciones y por la tarde, obsequiados con un espléndido "lunch", *en honor de los primeros oficiales aviadores del Arma.*

*Al regreso, todo Toledo acudió a despedirnos. Desde el gobernador militar hasta el último alumno (incluso los arrestados, que fueron perdonados); todo el mundo, militares y paisanos, acudió al campo, rivalizando en entusiasmo.*

*Salimos a las diez y ocho y treinta y dos y la llegada a Cuatro Vientos fue a las diez y nueve y treinta.*

### Hace 85 años
## Fatalidad

**Tetuán 31 mayo 1928**

Cuando aparatos de este aeródromo efectuaban vuelos de entrenamiento, al despegar el que tripulaban los capitanes Justo Sanjurjo y Carlos Lloro, cayó de desde una altura de cuarenta metros, hiriendo el parabrisas en la cara a ambos aviadores. Rápidamente acudió todo el personal en socorro de los heridos, que trasladados a la enfermería, se pudo comprobar que, no obstante lo aparatoso de la caída, las lesiones sufridas eran de poca importancia.

A interesarse por ellos, han acudido el general Goded y una hermana del general Sanjurjo, quien encontrándose en Archena, se le ha telegrafiado, dándole cuenta del percance del que ha sido víctima su hijo.

*Nota de El Vigía:* Si bien ambos aviadores salieron con vida, pocos años después, la guerra civil se las arrebataría al negarse a prestar servicio al Frente Popular.

Lloro, apresado en el Aeródromo de Alcalá –donde ejercía de profesor en la Escuela de Vuelos– fue conducido a la cárcel de Guadalajara, resultando herido en un vano intento de sublevación. Trasladado al hospital, las turbas le sacaron para darle el "paseo". Sanjurjo, quien había dejado Aviación retornando a Infantería, fue detenido en el balneario de Corconte; ingresado herido en el hospital de Reinosa fue cobardemente asesinado en su propia cama. Ambos forman parte de esa larga cincuentena de jefes y oficiales de Aviación, víctimas, no del combate o accidente, sino del tan rechazable odio.

### Hace 100 años
## Suerte

**Salisbury (Reino Unido)**
**26 mayo 1913**

Como ya es sabido, adquiridos por la Aviación Militar española, biplanos Bristol "Boxkite", hoy, en el transcurso de las pruebas de recepción que están llevándose a cabo en los llanos de Salisbury Plain, se han vivido momentos de gran dramatismo.

Se hallaba uno de los aparatos a 500 metros de altura cuando, sorprendentemente, ha empezado a arder. Con verdadera pericia el piloto ha conseguido aterrizar, y junto al pasajero que le acompañaba escapar a la carrera de las llamas. Testigo de tan emocionante percance; que si milagrosamente no ha producido víctimas, ha terminado con la destrucción del aeroplano, ha sido el capitán director de la Escuela de Cuatro Vientos Alfredo Kindelán, quien junto a un grupo de aviadores y técnicos británicos, seguía las evoluciones.

### Hace 85 años
## Hundimiento

**Cartagena 28 mayo 1928**

La llegada al Mar Menor de la Brigada Aérea italiana, compuesta por 61 hidroaviones, ha conmocionado a la ciudad. Esta mañana, cuando a fin de recibirles procedía al despegue el hidroavión "Pirata", la rotura de un flotador ha provocado un accidente y finalmente el hundimiento del mismo. Lo pilotaba su inventor, el capitán Antonio Cañete, acompañado del capitán Antero Pérez Soto y un teniente, quienes por fortuna han resultado ilesos.

### Hace 75 años
## Hazaña

**Bello 31 mayo 1938**

Cumplido el servicio de protección a Junkers 52 y "cadena" Romeo, al sector de Puebla de Valverde, y tras enfrentarse en combate con la caza enemiga, al fin regresaban a este campo turolense, los Fiat del 2-G-3 y 3-G-3.

Como suele ser costumbre, el personal de servicio inició el recuento. Ya en tierra el del capitán Salas que los había mandado –quien, con el avión "tocado" en el referido combate, una fuerte vibración le hizo volverse– quedaban trece, que en grupos o

## Hace 60 años

# Revista

**Torrejón de Ardoz 16 mayo 1953**

Los Jefes de Estado de España y Portugal, generales Franco y Craveiro Lopes, han presenciado en el INTA una exposición de aviones de construcción nacional culminada con una demostración de lanzamiento de cohetes aire-tierra por parte de una escuadrila de HA-1.109K (ver R de A y A. 5-2003). En la foto, la mencionada escuadrilla, en estado de revista.

solitariamente, fueron llegando. La falta de uno empezó a preocupar a los más pesimistas, pero no duró mucho su incertidumbre; el característico ruido de su motor pronto lo delató, no tardando mucho en descolgarse espectacularmente del cielo, para dar un tonel de pasada. Aquella "alegría" no era para menos.

Enzarzados en citado combate, con dos escuadrillas de "Chatos" y una de "Moscas", el capitán Julio Salvador (foto) había logrado su mayor hazaña, al derribar a tres biplanos.

Según informó y se ha podido comprobar, uno cayó estrellándose contra el suelo; otro lo abandonó su piloto en paracaídas, y el tercero, luego de perseguirle hasta el aeródromo de Sarrión donde se refugió, logró incendiarlo cuando ya en tierra el piloto lo dejó donde pudo, salvando su vida a la carrera.

## Hace 55 años

# Homenaje

**Sevilla 2 mayo 1958**

Como ya saben nuestros lectores (R de A y A 5-2008) en la base aérea de Tablada se ha homenajeado a dos grandes figuras de nuestra Aviación, el Infante D. Alfonso de Orleans y el general Eduardo González Gallarza, quienes han recibido los diplomas *Paul Tissandier* concedidos por la FAI. Asimismo, costeada por el Real Aero Club de España y todos los Clubs a él adheridos, se ha ofrecido una avioneta al Infante.

En la fotografía, vemos a D. Alfonso –que luce brazalete de luto por el reciente fallecimiento de su madre, la Infanta Eulalia– a bordo de la flamante AISA I-11B, al tiempo que el coronel Luis Serrano de Pablo Secretario General y Técnico del R.A.C.E, le hace alguna indicación.

## Hace 50 años

# Un hito

**Salamanca 21 mayo 1963**

Los tan eficientes T-6 (E.16) de la Escuela Básica de Pilotos, han cumplido las 100.000 horas de vuelo; tan importante hito, se ha alcanzado a las 10,36 horas, cuando un enorme y perfecto rombo de rombos, integrado por todos los aviones disponibles, sobrevolaba la ciudad y concretamente, su Plaza Mayor. En ese momento el coronel Ignacio Alfaro, al mando de la espectacular formación transmitió por radio el siguiente mensaje:

*A ustedes felicito en este momento histórico para nuestra Escuela. Gracias a ustedes y a quienes les precedieron puede ofrecer nuestra Unidad un historial brillante. Demos gracias en este momento a nuestra Patrona la Virgen de Loreto y pidámosla que siga protegiendo las alas de la Aviación Española. Rindamos un emocionado recuerdo a nuestros Caídos,siempre mejores que nosotros y cuya ejemplaridad y aliento nos acompaña en esta circunstancia. Jefes y Oficiales de la Escuela Básica de Pilotos de Matacán, griten conmigo: ¡Viva España!*

Ese grito fue coreado por todos, quienes más tarde se reunieron en un almuerzo de confraternización en el jardín del pabellón de oficiales.

## Hace 45 años

# Al aire

**Getafe 22 mayo 1968**

Con gran expectación, pilotado por el renombrado probador de la Northrop, Darrell Cornell, ha tenido lugar el vuelo inaugural del primer F-5B producido por CASA. Realizado con pleno éxito, ha tenido una duración de una hora y quince minutos incluyendo varios despegues, aterrizajes y diversas evoluciones.

Según se nos ha informado, el CE.9-001 que hoy se ha estrenado, inicia la serie de 70 (36 monoplazas y 34 biplazas) que CASA, con licencia de la firma norteamericana, tiene contratada con el Ministerio del Aire.

## Hace 50 años

# Despedida

**Mallorca 3 mayo 1963**

Disuelta el 16 de marzo el Ala de Caza nº 4, con base en Son San Juan, hoy han partido de la misma, con destino a Getafe sus tres últimos "Sabres". A las 15,30 horas, una patrulla al mando del capitán José Pablo Guil, con los tenientes Miguel Cifre y Ángel Negrón; autorizada por el coronel Galarza, parte para la capital de España. En el breve briefing, el jefe anuncia a sus puntos que, a modo de despedida, van a dar una pasada sobre la base. Advirtiéndoles: *Si no queréis dejar un "drop" en tierra, volad mas altos que yo, de manera que siempre veáis la escarapela superior del plano.*

Dicho y hecho; los aviones despegan en formación cerrada, enfilan la pista de rodaje *a todo trapo*–el rebufo de los *drops* del leader levantaba polvo– y a la altura de la torre, inician un suave ascenso para ejecutar un tonel muy amplio, que finaliza en una pasada rasante sobre la playa de El Arenal.

Adiós Mallorca, adiós.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Formación

**Cuatro Vientos 14 junio 1913**

Por primera vez, una escuadrilla militar compuesta por cinco biplanos y cuatro monoplanos ha realizado un viaje en formación hasta Villaluenga. Tripulaban los primeros el capitán EM Bayo y teniente Cortijo; el capitán Kindelán y coronel Vives; el teniente Mnez de Baños y el alférez de navío Chereguini; los tenientes Ríos y Loizu y el teniente Espín y capitán Cifuentes; ocupando los segundos los capitanes Dávila y Herrera; los tenientes Olivie y Pérez Núñez; el teniente coronel Monasterio y el capitán Barrón y teniente Sousa.

Los aviadores civiles Loygorri y Mauvais, les han acompañado en sendos monoplanos y aunque la atmósfera estaba muy agitada, los 80 Km (ida y vuelta) del recorrido lo han hecho sin incidente desagradable alguno. El vecindario recibió cariñosamente a los viajeros que después de descansar regresaron a su base.

### Hace 90 años
## Lance de honor

**Madrid 15 junio 1923**

Los rumores que corrían por la Corte se han confirmado; a las tres y media de la tarde en un campo próximo al aeródromo de Cuatro Vientos, ha tenido lugar un duelo a espada española, entre los capitanes del cuerpo de Aeronáutica Militar, Alberto Bayo Giroud (recientemente separado del Servicio, a petición propia) y Joaquín González Gallarza.

Aunque en un primer momento se buscó el origen en un asunto relacionado con Lecea, parece ser que el resentimiento venía de lejos. Recientemente, ambos coincidieron en la puerta del Aero Club y cuando Gallarza fue a saludar a Bayo, éste le retiró la mano al tiempo que le insultaba gravemente; tal actitud le llevó quince días a Prisiones Militares.

Concertado un lance, los representantes de Bayo, estimando que debido a diferentes accidentes –recientemente de moto– se hallaba en condiciones de inferioridad, propusieron un duelo a pistola que los padrinos de Gallarza rechazaron; incluso cuando le concedían tirar primero, a la distancia que solicitase.

Batiéndose pues a espada, en el segundo asalto Gallarza ha resultado herido en un costado, que parece interesarle el hígado.

Horas después, tanto Bayo como los testigos, capitanes Ríos, Armijo, Riaño y el alférez Peláez, han ingresado en Prisiones, donde por falta de espacio, solamente quedó el primero, quien aseguran declaró: *Lamento mucho lo ocurrido y créanme, que cuando vi caer a Gallarza corrí hacia él y sentí grandes impulsos de abrazarle.* Afortunadamente, dentro de la gravedad ha experimentado una ligera mejoría.

*Nota de El Vigía:* Bayo protagonizaría una vida un tanto azarosa; en 1924 se alistó en la Legión española participando dos años en la guerra de Marruecos al mando de una compañía, donde fue herido grave.

Reingresado en Aviación durante la República, ocupó puestos burocráticos; pertenecía a la masonería y fue miembro de la Organización de Militares Antifascistas. En la Guerra Civil –siempre vistiendo el uniforme de aviador– encabezó el resonante y fracasado desembarco en Mallorca y al finalizar el conflicto, se exilió a Méjico. Actuando como instructor de guerrilleros y unido a éstos, participó en la Revolución que llevó a Fidel Castro al poder. Falleció en La Habana en 1967 con la máxima graduación del Ejército cubano.

Joaquín González Gallarza, siendo ya capitán de Infantería, se hizo piloto en 1915, destacando principalmente, como jefe de Aeródromo, de Escuadrilla y de Grupo, en la campaña de Marruecos en la que obtuvo la preciada Medalla Militar. Teniente coronel en 1926, tomó el mando de Cuatro Vientos. Volvió a Marruecos al frente del 4º Batallón de Aviación regresando a la Península como jefe de la Escuadra nº 3. Agregado a la Dirección de Aeronáutica le sorprendió la Guerra Civil. Fue detenido pero consiguió refugiarse en la Embajada de Chile y evadido a la "Zona Nacional", fue nombrado inspector de las FFAA y luego jefe de la 1ª Brigada del Aire. Finalizada la guerra al ascender a general se le nombró jefe de la 1ª Región Aérea, puesto en el que llegó hasta teniente general. Aquel tan peculiar y campechano aviador, fallecía en Madrid en 1961.

### Hace 100 años
## Intrepidez

**Cuatro Vientos 10 junio 1913**

Madrugador, por cierto, el intrépido capitán Carlos Alonso Hera, despegó a bordo de un Farman a las 4,30 horas con destino Valladolid, recibiéndose a las 7 un telegrama que decía: *He llegado sin novedad y de un solo vuelo. Alonso.*

A su regreso a Madrid, una avería de motor a la altura de San Rafael le forzó a aterrizar, sin poder evitar que su biplano chocara con unos árboles que se elevaban a unos 5 m. del suelo, capotó y sufrió ligeras lesiones.

Al regresar a Valladolid, un enorme gentío le tributó un cariñoso recibimiento. *No pude evitar* –diría– *que por lo accidentado del terreno se inutilizara el aparato.*

### Hace 80 años
## Maniobras

**Ceuta 15 junio 1933**

Bajo la dirección del comandante Pastor, la Aviación ha tomado parte en un supuesto

táctico, simulando que un bando enemigo había desembarcado posesionándose de Ceuta y Tetuán. Establecida la defensa en espera de refuerzos, el bando vencido se disponía recuperar la zona perdida, iniciando sus operaciones con un ataque aéreo a ambas ciudades, desafiando el fuego antiaéreo.

El bando atacante al mando del comandante Barrón, jefe de la base de Tablada, lo han constituído los grupos de bombardeo y caza de Sevilla, las escuadrillas de reconocimiento de Larache y Melilla, la de "hidros" del Atalayón y otra terrestre de emisiones fumígenas y tóxicas. El grupo defensor mandado por el comandante Castro Garnica, jefe las FFAA de Madrid lo formaban sendas escuadrillas de Tetuán y Getafe.

Desde las cinco de la mañana todos los elementos de defensa estaban en sus respectivas posiciones dispuestos a rechazar el supuesto ataque cuya hora se ignoraba, vigilándose en los campamentos y en el litoral el paso de los aviones del bando atacante. Descubiertas las formaciones enemigas que avanzaban procedentes de Sevilla, salió a su encuentro la escuadrilla de caza de Tetuán que las obligó a retroceder, al tiempo que las baterías de la plaza rompían fuego. Con alternativas varias, el ejercicio, el primero que se celebra en esta ciudad, ha sido muy espectacular y presenciado con gran entusiasmo por el público que invadía terrazas y calles.

### Hace 75 años
## Desgracia
**Gerona 9 junio 1938**

Procedentes del campo de Pla de Martis, donde se ha desplegado una escuadrilla de "Katiuska"; esta mañana, al mando del teniente Santiago Ramón y Prior (nieto del eminente doctor Ramón y Cajal) partió en vuelo de prácticas una patrulla formada por tres de estos finos y eficientes bombarderos rusos. Sobrevolaban a muy baja altura el cercano y tan hermoso lago de Bañolas cuando, en uno de los espectaculares virajes, la punta del plano del jefe colisionó con la de su punto derecho.

Ambos caen; uno sobre las tranquilas aguas, y el otro en el paraje "La Draga" donde se estrella e incendia. Así "a lo tonto" La Gloriosa –como todo el mundo conoce ya a la Aviación de la República– había perdido a seis experimentados aviadores.

*Nota de El Vigía:* Si bien los intentos de recuperación del avión, se iniciaron sin éxito de inmediato, fue en 1984, cuando alentados por el Museo del Aire, se pusieron todos los medios, incluso submarinistas del Centro de Buceo de la Armada quienes a unos 10 metros de profundidad encontraron unos restos de los que pudieron extraer tan solo un motor y poca cosa más. ¡Había pasado tanto tiempo!

### Hace 75 años
## Protección
**Caudé 18 junio 1938**

Cuando el primer Grupo de "Cadena" (1-G-2) atacaba con sus He-51 los objetivos señalados, ha resultado alcanzado por el fuego enemigo el aparato que pilotaba el alférez Julio Alegría. Ante la imposibilidad de continuar volando, no ha dudado en arrojarse en paracaídas, yendo a caer entre dos fuegos.

La angustiosa situación, agravada por la herida que había sufrido en la caída, se ha resuelto favorablemente, gracias a la presencia del 2-G-3, puesto que, mientras la patrulla del comandante Salas ametrallando las trincheras enemigas no

dejaba moverse a nadie, los restantes cazas orbitaban vigilando las alturas, han dado el respiro sufíciente para que un pelotón de la infantería propia lo rescatara.

### Hace 55 años
## Fatalidad
**Barcelona 26 junio 1958**

A mediodía, cuando conducía un potente Porsche, el ingeniero don Luis Marqués Maristany en compañía de don Raúl Garcerán, regresaban de su trabajo en Villanueva y Geltrú, al llegar a la bifurcación de la carretera que en El Prat conduce al golf, ha colisionado violentamente con otro coche que casualmente conducía su hermano Guillermo. De resultas del accidente, el primero murió cuando era trasladado a un centro asistencial, padeciendo los demás heridas de diversa consideración.

*Nota de El Vigía:* Estudiante de ingeniería industrial en Barcelona –su ciudad natal– en los trágicos días de la Guerra Civil, Luis Marqués se enroló como soldado voluntario en una unidad de Transmisiones en Zaragoza; un año después, tras el curso de Tripulantes, con el empleo de alférez pasó a volar en la 1ª Escuadrilla de "Pavas" (He-46) y luego en la osada y legendaria "Cadena" de "Pavos" (He-

45). Piloto en 1938, su aptitud para la caza le llevó a la Escuela de Gallur (3er curso) de donde teniente ya, fue destinado al 3-G-3, integrado en la Escuadra de Caza que mandaba Morato; en él acabó la guerra, participando en los desfiles y actos con que se celebró. Luego, amante de la velocidad, voló en los "Messer" del 25 Grupo de Logroño. Su afición por la mecánica, sin duda influyó para que ingresase en la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos, terminando asimismo la carrera de ingeniero industrial. Trabajó en el Parque Eventual de Sabadell, de donde salieron los "Curtiss" y "Super Curtiss"; y ya era comandante cuando en 1946 se licenció para crear con Paco Bultó, Fundiciones Industriales S.A. a la que dedicó sus afanes; sin dejar de participar –sin pretensiones, pura afición– en competiciones locales de motociclismo y automovilismo.

### Hace 50 años
## Últimas clases
**San Javier 7 junio 1963**

En su visita a la AGA, captando el quehacer diario, este cronista retrató la llegada a la torre de los alféreces alumnos de 4ª (XV Promoción), para iniciar su periodo de vuelo en el T-6 (E.16). Acompañados por el fiel "Emilio", vemos en 1ª fila a Enrique Alos, Juan J. Martín Francia, Enrique Olmos, Jesús Rodríguez, Ángel Hernández y Francisco J Fernández Picazo. En 2ª fila: Octavio Moneva, Marcial Del Busto y otros. Por último, en 3ª fila: Joaquín Vasco, Francisco J. Saavedra y otros. Treinta y ocho días después, en la tradicional ceremonia, les serían entregados los despachos de teniente finalizando con ello su estancia en la Academia.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Héroes

**Melilla 21 agosto 1923**

Asediada, y totalmente incomunicada la posición de Tifarauin, 200 soldados españoles (una compañía de Infantería, media batería Artillería y una sección de Ingenieros) se vieron rodeados por miles de rifeños. Sin posibilidad de que llegara el convoy, su situación se hizo crítica y así lo acredita el telegrama que el jefe de aquella remitió: *Munición para tres días, víveres para dos y agua escasa. Abastecer 200 estopines para la artillería.*

En tan dramática circunstancia la única y arriesgada posibilidad era el suministro aéreo. En consecuencia, a las siete y media de la mañana de hoy, despegaba la escuadrilla DH-9 al mando del capitán Joaquín Boy, a quien acompañaba en función de observador, el capitán Jaime Baeza. Llegados al objetivo, mientras estos pican a "tumba abierta" y rozando las tiendas consiguen meter en el mismo centro de la posición la primera caja de estopines, el resto de la escuadrilla atacando en vuelo rasante con bombas y ametralladoras, trata de disminuir el fuego que el enemigo quiere concentrar en el avión de Boy.

Queda una segunda caja, y con ella va un mensaje que nuestro valiente piloto dirige a un alférez sitiado, gran amigo de los aviadores; dice así:

*Topete eres un flamenco. Tener un poco de paciencia que vamos por vosotros. Señalarnos con lienzos blancos de donde os tiran mas para echarles todo lo que se pueda. Ya ha llegado Franco de Tetuán . Que tengáis todos mucha suerte. J.Boy.*

Para consumar el servicio, su avión pica, aún mas si cabe, pero resulta acribillado y una bala le alcanza, causándole la muerte. Muy cerca, a la vista de la posición, se estrella y la explosión deviene en incendio. Así –como escribiera el coronel Herrera– *abrasándose ambos aviadores en la hoguera de la gloria que llevaba sus almas a la eternidad y sus nombres a la historia.*

*Nota de El Vigía:* Aunque se denegó a Boy la Cruz Laureada de San Fernando, tanto a él como a Baeza, por R.O. de 15.6.1927, se les concedió el ascenso por Méritos de Guerra.

### Hace 85 años
## "Pasada" con suerte

**Burgos 16 julio 1928**

A las 9,30 de la mañana, a su llegada procedentes de Getafe, de donde habían despegado dos horas y media antes, aparecieron sobre la ciudad trece Havilland Hispano (DH-9) que al mando del comandante Gómez Jordana, evolucionaron sobre la población a baja altura.

Uno de ellos, el pilotado por el capitán Antonio Llop Lamarca, a quien acompañaba el mecánico Antonio Guzmán, al pasar el río descendió en demasía; tanto, que al engancharse el tren de aterrizaje con un cable telefónico que cruza el Arlanzón, perdida su estabilidad, fue a estrellarse contra uno de los estribos del Puente de San Pablo.

Destrozado en el lecho del río con escaso caudal en esta época, sus tripulantes fueron auxiliados por varios guardias municipales y algunos transeúntes que pasaban por las inmediaciones, quienes los trasladaron a la cercana Casa de Socorro desde donde, apreciadas por los facultativos las heridas de pronóstico reservado que sufrían, fueron evacuados al Hospital Militar.

Es milagroso –se comentaba– puesto que en el momento de la caída, cruzaba el puente el autobús de la línea de Villarcayo, cuyos pasajeros experimentaron una gran impresión, dado el grave peligro que corrieron al caer el aeroplano a tan solo dos metros de distancia.

### Hace 90 años
## Lo mejor

**Melilla 29 agosto 1923**

Procedente de Cuatro Vientos y tras breves escalas en Sevilla y Tetuán, ha llegado al aeródromo de Tauima el soberbio aeroplano –el mayor que poseemos– Farman F-60 "Goliath". Viene pilotado por el teniente de Intendencia, piloto aviador, Ignacio Hidalgo de Cisneros, a quien acompañan dos mecánicos.

Bimotor biplano, tiene una capacidad para 1.205 kg de explosivos, habiéndosele adaptado para lanzar bombas de 50 y 100 kg.

### Hace 85 años
## Panne

**Zamora 18 julio 1928**

Tras los agasajos de que había sido objeto en su visita a Galicia el ministro de la Gobernación, general Martínez Anido, acompañado de su ayudante, el barón de Sacro Lirio, despegó esta mañana de la playa de La Toja a bordo de un Rohrbach "Roland" de Iberia, con destino Madrid. Pilotaban el aparato los señores Burguete, el barón de Monteufe y en función de mecánico Wien.

Ya a mediodía, corrió el inquietante rumor de que había sufrido un accidente, y más tarde pudo saberse que una grave avería había forzado a aterrizar al trimotor en el valle de las Mangas próximo a Torrefrades.

Labradores que presenciaron el aterrizaje y la chiquillería que les echaba una mano en las labores o con el ganado, acudieron para auxiliar a los viajeros que, por fortuna ilesos, se trasladaron al pueblo inmediato, a donde llegó el gobernador civil, quien horas antes los despidiera en la playa, y en su automóvil se dirigieron a Zamora.

El ministro declinó quedarse a cenar y almorzó en el Hotel Castilla, para, esta misma tarde, por carretera regresar a Madrid.

### Hace 85 años
## A punto
**Cadiz 27 julio 1928**

Tras varios vuelos de prueba, hoy, sin ceremonia alguna, CASA ha entregado oficialmente al Gobierno el poderoso hidroavión "Numancia". El acta de recepción ha sido firmada por el general Arizón, el comandante Franco y el señor Ortiz Echagüe que representaba a la empresa.

En este Super Wal, dotado de cuatro motores, nuestros ya afamados aviadores Franco, Ruiz de Alda y González Gallarza, pretenden dar la vuelta al mundo.

### Hace 85 años
## Sorpresa
**Madrid 29 julio 1928**

A noche los transeúntes que marchaban por la calle de Alcalá, en las inmediaciones del Retiro, vieron como a escasa altura una avioneta que, a motor parado, pugnaba por buscar un sitio donde tomar tierra. Y también vieron que el pequeño aparato descendió al parecer dentro del Retiro.

Avisado inmediatamente el servicio de bomberos estos encontraron la avioneta en los terrenos denominados La Quinta de Vélez, situados al otro lado de la Avda. de Méndez Pelayo, donde había tomado tierra.

El aparato iba pilotado por el capitán Resach, quien se vio obligado a descender por una avería en la conducción de aceite. Ni el piloto ni la avioneta sufrieron daño alguno.

### Hace 75 años
## Prófugo
**Cadiz 6 agosto 1938**

Procedente de Palma de Mallorca, y a fin de pasar una temporada con sus padres y hermanas, ha llegado a Algeciras el joven Germán González Oliver, uno de los dos muchachos decididos y valientes que, de regreso a España, tras formarse como pilotos en una Escuela de Aviación Soviética, con exposición de sus vidas desertaron del grupo arrojándose al mar desde el mercante francés "Teofile Gautier" que se encontraba en el puerto de Constanza en el mar Negro.

### Hace 75 años Salas IV (47)
## La Gloriosa
**Valencia 18 agosto 1938**

Tres días atrás, el Parte Extraordinario de Aviación decía :

*Sin contar el Breda derribado anteayer por nuestros antiaéreos, la jornada de ayer arroja el siguiente balance : 13 Fiat, cuatro bimotores Heinkel y dos MesserSchmidt (sic) En total 19 aparatos. Los nuestros regresaron todos sin novedad a sus bases a excepción de uno que resultó destrozado y muerto el piloto sargento Rubén Gómez, que con la cabeza atravesada por una bala, consiguió traer su avión hasta las proximidades del aeródromo.*

Hoy, el coronel jefe Ejército del Centro Segismundo Casado, ha expedido al general jefe del Grupo de Ejércitos el siguiente telegrama:

*Ruego a V.E. haga llegar a ministro Defensa Nacional la entusiasta y sincera felicitación que le envío en nombre de los jefes oficiales, comisarios y tropa del Ejército del Centro, con motivo de la hazaña épica realizada el 14 del actual por nuestra Gloriosa Aviación. Con ello se estimula nuestro espíritu de independencia y se robustece nuestra fe inquebrantable en el triunfo de las armas republicanas.*

### Hace 70 años
## Dramatismo
**Seschtschinskaja 12 agosto 1943**

Repitiendo el éxito de seis días atrás, la patrulla de Focke Wulf 190, formada por el capitán Llaca, los tenientes Valiente, Sánchez Tabernero y Escalante, y el alférez Aldecoa, han abatido un Lagg-3 y cuatro Lagg-5.

Escalante, que ya contaba con una victoria anterior, ha resultado derribado, no renunciando al combate, hasta que gravemente herido y con las llamas abrasándole ya en su cabina, saltó en paracaídas para ver como, cobardemente, un avión seguía disparándole; tan es así, que intentó hacer uso de su pistola, algo imposible dado su estado. Caído en tierra de nadie, fue recogido sin conocimiento por rusos blancos integrados en el ejército alemán, que lo han trasladado al hospital.

*Nota de El Vigía:* Comenzaba un largo (522 días) y dolorosísimo peregrinar por hospitales Sechtschinskaja, Orcha, Berlin-Telpelhof (foto) hasta que enviado a España continuó su curación en Madrid . Aquel valiente aviador, acompañado de secuelas que le afectarían de por vida, a base de tesón volvió a volar y cuando los reactores llegaron a España se reconvirtió en el cazador que fue. Formó entre los pioneros de la Patrulla Acrobática de "Sabres" mandó el 41 escuadrón de Palma; el 104 con los "Starfighter", y el Ala 1 con Mirage III, Unidades en las que se distinguió por su capacidad y buen volar, y sobre todo logró que sus pilotos orgullosos de su jefe le adoraran.

Murió joven aún a los 61 con el empleo de general de brigada, pero… ¡lástima! ¡¡Cuanto hubiera prestigiado su nombre a la ya prestigiosa Medalla Aérea!!

### Hace 70 años
## El último
**Pollensa 25 agosto 1943**

Al capotar durante el despegue con mar agitada el Cant Z-501 (53-9) que pilotaban los tenientes Sanchez Cabal, Mas Margalef y el cabo mecánico Lorenzo, si bien han resultado con heridas leves, el hidro ha causado baja en el servicio. Era el único en vuelo de los once llegados a España durante la Guerra Civil, en la que cumplió con excelentes resultados cuantas misiones le fueron encomendadas.

## Hace 65 años
# Rotundidad

**Getafe 26 agosto 1948**

El día de la fecha, en el Cuaderno de Navegación *José Gómez Claros, brigada mecánico con destino en el Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor de Aire, Jura por Dios no haber recibido hasta el día de la fecha el traje de vuelo de verano correspondiente a mi categoría.*

*Nota de El Vigía:* Tan sorprendente y rotunda afirmación, la encontramos en uno de los apretados y numerosos Cuadernos de Navegación del citado suboficial, quien entró en Aviación en plena guerra como mecánico incorporándose a la "Cadena" de "Pavos". Luego, en la paz, toda su vida transcurrió en el Grupo EM volando más de una treintena de tipos distintos, donde por cierto tripulaba el Ju-52 que fue ametrallado por cazas franceses (ver R de Ay A 1-2 2011). Hoy el amigo Gómez Clarós con sus espléndidos 94 años, se emociona reviviendo sus años de actividad aérea. *¡Volé tantos aviones! ¡Conocí a personajes tan estupendos…!*

## Hace 55 años
# Exhibición

**Cádiz 31 agosto 1958**

En la playa de la Victoria se ha celebrado una espectacular y emocionante exhibición aérea, en la que por vez primera se ha visto actuar a una patrulla acrobática de reactores, la de "Sabres" de la valenciana Ala de Caza nº 1.

Magníficamente coordinada desde tierra por uno de sus pilotos, el capitán Ignacio Taboada, el popular "Patas", la inició el capitán Almodóvar que iba de "solo" con un impresionante "pasadón" de ida y vuelta a todo lo largo de la orilla; luego, los cinco aviones hicieron las delicias del público con sus increíbles piruetas.

En la foto los participantes : Agachados: comandantes José Luis Balanzategui, Barsen García López (jefe) y capitán José Miguel Esteban"Comin" De pie: capitanes José Parés, Leocricio Almodóvar y Jaime Berriatua.

## Hace 60 años
# Intercambio

**Madrid 15 agosto julio 1953**

A bordo de un Boeing *Stratocruiser*, procedente de Nueva York, vía París, han llegado a Barajas los cinco cadetes españoles que han visitado USA, al tiempo que otros tantos norteamericanos lo hacían en nuestro país.

Junto al teniente coronel Ángel Seibane, integran el grupo español los cadetes de primer curso de la A.G.A. (8ª Promoción) Juan Cervera, Manuel de Ugarte, José Avilés, Juan Martínez y Juan de La Cierva (de Ingenieros Aeronáuticos).Se trata de un intercambio internacional organizado por la Civil Air Patrol, una potente y eficiente organización creada en 1941, cuyo primer executive officer fue el famoso general Henry Arnold, quien durante la 2ª Guerra Mundial tuvo bajo su mando 2.500.000 soldados y 75.000 aviones.

El joven Manuel de Ugarte (18) nos relató sus impresiones y sorpresas del viaje; *La primera fue, tras volar desde Madrid en un transporte militar Fairchild "Packet", al desembarcar en la alucinante base de Frankfurt Rein Mein. Tenía líneas interiores de autobuses, tiendas, instalaciones deportivas y de ocio y tal número de aviones, que duplicaban, seguro, los de todo nuestro Ejército del Aire.*

*De allí saltamos el "charco", en un cuatrimotor Stratocruiser del Militar Air Transport Service, que hasta llevaba azafatas. En Nueva York nos alojamos en el Madison Square, donde "descubrimos" la televisión en las habitaciones y el "cuba libre" desconocidos aún en España. Todo impresionante.*

En la fotografía, tomada en USA embarcando en un C-47, vemos de arriba abajo a los cadetes en el orden en que los hemos citado.

## Hace 65 años
# Blanco fallido

**Madrid 14 julio 1948**

Sabido es que, desde "Chatos" (Polikarpov I-15) y Fiat (CR-32) equipados con las correspondientes guías, en el Grupo de Experimentación en Vuelo, vienen haciéndose pruebas de lanzamiento de cohetes. Esta mañana, cuando el teniente Javier Guibert, pilotando uno de estos últimos, se ejercitaba sobre el vasto terreno del aeródromo de Torrejón de Ardóz, a consecuencia de haber impactado en una zona de pedernal, el arma ha ido a parar a tierras de labor del pueblo de Daganzo –a unos 30 km de la capital– prendiendo fuego a unas gavillas de trigo y cebada.

Avisado el servicio de Bomberos de Madrid, aún cuando acudió con toda rapidez el 2º Parque con tanques de agua, hubo de emplear 3 horas en sofocar el incendio, cuyas pérdidas han sido consideradas de importancia.

En la foto, Javier Guibert (izquierda) junto a José Luis Aresti, ambos pilotos del Grupo de Experimentación.

## Hace 45 años
# Vuelta a casa

**Hamburgo 15 julio 1968**

En la base aérea de Uetersen, y con destino al museo que se encuentra en ella, ha tenido lugar la solemne entrega de un avión de caza Messerschmit Me-109, obsequio del Ejército del Aire al Arma Aérea alemana.

Han asistido al acto el cónsul general de España en Hamburgo, el agregado militar a la Embajada de España en Bonn, altos mandos de la Luftwaffe y el general Galland, distinguido participante en nuestra Guerra Civil y héroe en la 2ª Guerra Mundial con 104 victorias, casi todas volando Me-109, similares al que hoy se ha entregado.

Recién restaurado en los talleres de la Hispano Aviación, S.A., vemos al Me 109 antes de ser trasladado a su país de origen por vía aérea a bordo de un carguero.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años

## Nueva instalación

**Alcalá de Henares 4 septiembre 1913**

A fin de descongestionar el aeródromo de Cuatro Vientos, dependiendo de éste, se ha inaugurado en el denominado "Campo del Ángel", una estación de prácticas de aviación militar para las maniobras de biplanos. La dirige el notable aviador capitán de E.M. don Alfonso Bayo.

El adiestramiento, que durará cuarenta y cinco días, ha comenzado con ensayos muy afortunados de los alféreces de navío señores Gil de Sola, Mateo Sagasta, y el teniente de Caballería D. Roberto White.

El teniente de Ingenieros Sr. Espi, llegó de Madrid al anochecer pilotando un biplano.

### Hace 80 años

## ¿Regreso?

**Madrid 27 septiembre 1933**

Se asegura que el comandante Ramón Franco, diputado a Cortes, reingresará en el Cuerpo de Aviación. Por el Ministerio de la Guerra se le concederá un permiso de tres meses para que realice un viaje de estudios por distintas naciones americanas.

### Hace 85 años

## Periplo alado

**Madrid 14 septiembre 1928**

La idea partió del distinguido "sporman" bilbaíno Álvaro García Ogara, quien deseoso de aprender a volar, propuso al bizarro teniente de Aviación Carlos de Haya, perteneciente a muy distinguida familia bilbaína también, que él compraba el aparato y que "dando una vuelta" el tan prestigioso profesional le enseñase. Así fue; se adquirió en Londres una Avro *Avian* (*Cirrus* 80 cv). En plan de "prueba" vuelan a Madrid, vía París-Biarritz-Vitoria. Permisos y papeles en orden el 27 de julio despegan para Barcelona– Marsella–Niza. Luego Pisa y Roma donde el secretario de nuestra embajada , que tanto les ayudó, plasmó en la avioneta la figura de un Perro *Bulldog* y el rótulo de *Horacio el optimista*. Desde la *Ciudad Eterna*, vuelan a Nápoles y Brindissi, luego Salónica y Constantinopla donde "aguantan" un parón de siete días para obtener el permiso de salida. El 18 de agosto continúan a Sofía y Belgrado en cuyo aeródromo se iza la bandera española; luego, Budapest y Viena y tras alcanzar Praga aterrizan en el magnífico campo berlinés de Tempelhof donde en los días que duró su estadía, Haya dio el bautismo del aire a no pocos amigos alemanes a los que brindó una exhibición acrobática magistral por la que fue felicitadísimo. El día 31 siguen a Dessau para visitar las fábricas Junkers. Luego Amsterdan y Londres donde son recibidos con todos los honores que merece el magnífico viaje. El 7 llegan a París y al día siguiente a Tours, Biarritz y el dia 10 aterrizaban en la playa de Algorta, cercana a Bilbao, donde les esperaban familiares y amigos. Por fin hoy han alcanzado la capital de España finalizando un viaje interesantísimo de 9.000 kilómetros. Ambos aviadores –puesto que Álvaro ya lo es– llegan encantados de la excursión, del aparato, del motor, de los agasajos recibidos y de las muestras de simpatías a España que han podido recoger.

### Hace 55 años

## Festival

**Alcantarilla 6 septiembre 1958**

Organizado por el Aero Club de Murcia, esta tarde se ha celebrado un gran festival aeronáutico. Por espacio de hora y media, millares de espectadores han seguido con emoción un variado y ameno espectáculo. Lo abrió una diminuta Jodel que, admirablemente pilotada por Laureano Ruiz, hizo cabriolas que nadie antes pudo imaginar. A continuación, intervinieron sendas patrullas de la AGA; una, constituida por veteranas "Bücker" al mando del comandante Paez, y otra por cuatro modernos Beech "Mentor" (comandante Bartolomé).

Desde un "Junkers", la Patrulla Acrobática de Paracaidistas se lanzó en caída libre 1.300 m. para descender precisamente en el punto prefijado.

Tras esta primera parte, demostrando su ya reconocido virtuosismo, a bordo de una Bücker "Jungmeister" el comandante Prieto Arozarena realizó impresionantes ejercicios acrobáticos; admirándole, nos llegó el rumor de que él será el profesor de SAR el Príncipe D. Juan Carlos, durante su formación en San Javier.

La aparición en vuelo rasante de un "Sabre" del Ala de Manises, pilotado por el comandante Almodóvar, dejó al público boquiabierto con sus "pasadas", sus "tirones" a toda potencia, sus acrobacias e incluso, su pasada lenta "con todo fuera", para que pudiéramos apreciarlo bien.

El broche final lo ofrecieron los anfitriones de la Escuela Militar de Paracaidismo con el lanzamiento de 36 paracas en tres patrullas de doce, mandadas por el teniente coronel Salas, comandante Villamil y capitán Rosón.

En definitiva, ha constituido un gran éxito este festival, en el que hemos sido testigos de la pericia de nuestros pilotos, y que la modernización del Ejército del Aire es un hecho.

### Hace 50 años

## Fallecimiento

**Méjico DF 23 septiembre 1963**

En esta ciudad, donde se exilió desde el final de Guerra Civil española, ha fallecido el que

## Hace 55 años

# Fin de semana

**Burgos 15 septiembre 1958**

Luego de pasar el fin de semana con su familia, que veranea en Laredo, el coronel Jesús Montesinos Bueno, pilotando el "Junkers" (T.2B-136), partió esta mañana de Santander a Madrid. Ya en las cercanía de Burgos, apenas a 5 km. del aeródromo de Villafría, el agarrotamiento de un motor le ha forzado a "meterse" en una era, perteneciente a la finca "El Pozo", en el término de Hurones. Eran las 11 horas y aquella maniobra, que en principio estaba saliendo bordada, la malogró la inevitable "trampa traidora"; una zanja, que motivó que el trimotor resultase con muy graves desperfectos.

Por fortuna, ni su piloto ni la tripulación, compuesta por los sargentos Aja y Aragón, mecánico y radio del Escuadrón de E M. (Getafe); ni los pasajeros comandante Calvo Alonso y brigada González Cuesta, sufrieron daño alguno; incluso, la potente "Harley Davidson" (EA-026) de uso por el coronel –sin duda bien estibada– permitió a este acercarse al citado aeródromo y dar cuenta del hecho.

*Nota de El Vigía:* Veterano aviador de 1925 Montesinos participó en la campaña del Rif volando Breguet XIX y Potez. Con 26 años y junto a gente mucho más curtida, en 1928 tomó la salida para la "Peregrinación a Jerusalén", un vuelo en patrulla patrocinado por el obispado de Madrid; pero lamentablemente una avería y la rotura del avión, le forzaron a quedarse en Úbeda. Retirado acogiéndose a la "Ley de Azaña", el Alzamiento Militar le sorprendió de veraneo en San Sebastián, donde al saberse perseguido, hubo de permanecer

oculto, hasta que liberada la ciudad pudo incorporarse a la Aviación Nacional, para llevar a cabo los primeros servicios de bombardeo en los Fokker F-VII y F-XII. Seleccionado para hacerse cargo de los Caproni Ca-310, junto a una docena de aviadores marchó a Italia y, tras la correspondiente instrucción en el vuelo "ferry", debido a un fallo de alimentación, se le paró un motor y, no pudiendo alcanzar Cerdeña, se vio obligado a amerizar. El golpetazo fue tremendo, la luz escaseaba y el mecánico, aún creyéndole muerto, dada la fuerte contusión que había sufrido en la cara, consiguió sacarle del avión antes de que se hundiera y un pesquero que se hallaba en las inmediaciones, los pusiera a salvo. Trasladados a Cerdeña, finalmente Montesinos fue evacuado a Roma para ingresar en un hospital, donde tuvo el honor de ser visitado por el Rey D. Alfonso XIII.

Repuesto de sus heridas, regresó a España, y al crearse los cuatro Grupos nacionales de Savoia 81, le fue confiado el mando de una de las escuadrillas del 17-G-21 en la que terminó a guerra.

Destinado en Automóviles, en los que era un experto, aunque por sus viejas heridas perdió la aptitud para el Servicio de Vuelo, la recuperó al ascender a comandante. Finalmente ya en 1966 pasó a la situación de retirado, concediéndosele el ascenso honorifico al generalato.

El dicho, tan repetido en Aviación, "de tal palo, tal astilla", vino a confirmarse también en nuestro personaje, ya que sus dos hijos mellizos, formando parte de la 15 Promoción de Pilotos de Complemento, se hicieron aviadores. Con el correr del tiempo, ingresaron en Iberia. Nicolás alcanzó la cima retirándose en la Compañía, pero Jesús perdió la vida en el accidente de un "Caravelle" que tuvo lugar en Ibiza en 1972.

fuera célebre aviador Francisco Coterillo y Llano. Nacido en Sestao (Vizcaya) el 3 de diciembre de 1896, apenas entrado en el periodo de la juventud, casi en la pubertad, este intrépido muchacho obtuvo a los 16 años el título de piloto en la Escuela de Getafe. Vecino de Bilbao, en 1915 y en aquella "Campa de los Ingleses" donde se ubica hoy el museo Gughenheim, exhibió su habilidad volando desinteresadamente en su monoplano Deperdussin 50 cv, a beneficio de la *Fiesta de la Flor* (pro tuberculosis) Su prematura destreza fue pareja con su buen corazón, puesto que en cuantos vuelos realizó, extendió sus evoluciones hasta el Santo Hospital Civil y a la cárcel de Larrínaga, a fin de que aquellos desgraciados también pudieran admirarle.

Entusiasmados los bilbaínos ofrecieron al "Pachin" un banquete homenaje, celebrado en los jardines de los Campos Elíseos, en el que su padre accedió a que se fumase un puro. Contratado cuatro días de agosto para las Fiestas de Bilbao, tan solo una vez pudo *surcar los aires gallardamente entre vítores y aclamaciones de la multitud*, ya que al preparar su aparato para la segunda exhibición, una chispa prendió el combustible, y ante el pasmo del público expectante que abarrotaba localidades y alrededores, tan pronto abandonó a las prisas el aparato, éste ardía en pompa para convertirse en cenizas. Tentados

estuvieron algunos en arrojarlo a la ría, con el fin de sofocar las llamas.

Se habló de, que por suscripción popular, se le ofreciera un aeroplano a Coterillo, que llevaría el nombre de Vizcaya; pero –que sepamos– aquella iniciativa no prosperó.

Como alférez piloto participó en la Campaña de Marruecos efectuando numerosos servicios en los "Bristol", "Havilland" y en el "Junkers" que la Cruz Roja utilizó para servicios de ambulancia.

Profesor de vuelo en la Escuela Catalana de Aviación, recaería luego en él la jefatura de la sección técnica de Talleres Hereter en Barcelona. En 1931, con una avioneta CASA motor Elizalde de su propiedad, compitió en la Vuelta Aérea a España.

Obtenida la licencia de Piloto de Transporte Público, y con el curso de vuelo sin visibilidad realizado en Alemania, ingresó en LAPE en 1935, para volar los Fokker F-VII y el modernísimo Douglas DC-2 en el que llegó a totalizar 3.500 horas.

Al estallar la Guerra Civil fue militarizado y con el empleo de teniente llevó a cabo, sobre todo, servicios de transporte; entre otros, llevar a París –Le Bourget en el DC-2 el oro del Banco de España; solamente el 5 de agosto, 1.160 Kgs en lingotes. Días después en el mismo avión, al que bajo su dirección se habían introducido unas pequeñas transformaciones para su actuación como bombardero, atacaba la base de Ferrol. Luego, volando distintos aparatos como Vultee, "Dragón" o el Potez 540, actuó a modo de estafeta uniendo los más variados aeródromos.

Al acabar las hostilidades, se exilió a Francia, desde donde en 1940 viajó a Méjico, país donde se estableció.

## Hace 50 años

# Milagroso final

**Getafe 23 septiembre 1963**

Cuando esta mañana se disponía a tomar tierra el Douglas T.4-15, perteneciente al 2º Escuadrón del Ala 35, ya en larga final, la torre autorizó el aterrizaje a un T-6 pilotado por el capitán Manuel Teigell Cea, quien al virar a tramo "base", no viendo al tetramotor le "comió" su cola. Afortunada y milagrosamente ambos, no sin dificultades, han conseguido llegar a esta base.

La tripulación del T.4 estaba formada por los capitanes Jaime Álvarez del Castillo y Gaspar Villagarcía; el brigada Rafael Martínez Mena y el sargento 1º Santiago Rodriguez León.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Escoltas

**Madrid 8 octubre 1913**

Con motivo de la excursión que S.M. el Rey y el presidente República francesa M. Poincaré han llevado a cabo a Toledo, los ingenieros militares del aeródromo de Cuatro Vientos han escoltado al tren Real, tanto a la ida, como a su regreso.

El ferrocarril, cuya máquina estaba engalanada con banderas francesas, españolas y flores, partió a las nueve en punto para la imperial ciudad. A esa hora, tripulando dos biplanos *Farman*, salieron los tenientes Martínez Baños y Ríos acompañados del capitán Montero y el teniente Zubía. Ambos pilotos volvieron a elevarse por la tarde, llevando como pasajeros a los capitanes Castro y Cifuentes.

También fueron a Toledo y regresaron sin aterrizar, el capitán Herrera con el teniente Valencia; el teniente Pérez Núñez con el capitán Barreiro; y el piloto alemán Sr. Hilmer que vino a entregar unos aparatos acompañado del capitán Souza .

Todos los aviadores evolucionaron sobre el tren Real, acompañándole largo trecho.

### Hace 80 años
## Renovación

**Madrid 30 octubre 1933**

El Arma de Aviación Militar ha sido autorizada a adquirir en Gran Bretaña, a la firma De Havilland, cuatro avionetas del modelo "Tiger Moth" con motor *Gypsy*, dotados con dispositivos para vuelo

invertido; así como repuesto de este material, por un importe de 270.000 pts.

Asimismo, por gestión directa con la Hispano Suiza, se ha contratado la reconstrucción de siete Nieuport Ni-52 cuyo montante asciende a 410.585 pts.

### Hace 75 años
## Comic de Ases

**USA 9 octubre 1938**

El America´s Greatest. *Hall of fame of the air*, popular comic semanal que dirige el célebre capitán Eddie Rickenbacker e ilustra Clayton Knight, dedica su ultimo número al Major J.G. Morato de quien, junto a su retrato, en la primara viñeta dice:

*Conocido durante la campaña del Riff, como "El pibe del cielo" por sus arriesgados vuelos para suministro aéreo a puestos avanzados. Se hizo piloto en 1921 y en el transcurso de la Batalla de Teruel, ganó la Cruz Laureada de San Fernando una de las mas preciadas condecoraciones militares del mundo.*

### Hace 75 años
## Merecido elogio

**Salamanca 15 octubre 1938**

La Jefatura de la Aviación de Cooperación y dirigida a los Señores Jefes, Oficiales, Suboficiales, Clases y Soldados ha dado a conocer la siguiente Orden:

*Al despedirme de vosotros, considero un deber, hacer resaltar la meritoria labor en todo momento por vosotros desarrollada . De que es cierto el enorme daño que con vuestra actuación habéis infligido al enemigo, nos da la pauta éste, al obligarle a cubrir con gran cantidad de antiaérea, las zonas donde operáis; haciendo por esta causa que vuestra actuación sea, por el enorme sacrificio que representa, casi prohibitiva para el Mando. A aquellos "eslabones" (quizás los mejores), que los proyectiles enemigos lograron romper, sin restar por ello acometividad a las "cadenas" porque su espíritu quedó íntegro en las unidades a las que pertenecieron; dedico en este día un piadoso recuerdo y la seguridad de que estarán siempre presentes en nuestro afán. Y a vosotros, los que afortunadamente sobrevivís a tan dura prueba, los que habéis dado con vuestro entusiasmo, arrojo, valor y espíritu de sacrificio, gran*

### Hace 100 años
## Percance

**París 13 octubre 1913**

Según nos informan de Angers, en Soucelles, se ha incendiado el monoplano en el que a las diez y media, procedente de París-Villacoublay había aterrizado el aviador militar español capitán Ortiz Echagüe. Se proponía alcanzar Madrid con escalas en Burdeos y Vitoria, pero sintiendo alguna irregularidad en el motor decidió aterrizar. Efectuada la reparación, por causas que se ignoran se ha incendiado, quedando destruido en pocos minutos

Dicho aeroplano, con un costo de aproximado de 30.000 pts, es el primero de tres que, por patriótica iniciativa, había sido regalado al Ejército español por el opulento conde de Artal, presidente de la Cámara de Comercio en Buenos Aires.

Ayer, el fotógrafo captó esta imagen en la que Ortiz Echagüe aparece en la carlinga del aparato y junto a él, la artista Lola Requena, el ilustre pintor Joaquín Sorolla, el pionero de la aviación argentina Jorge Nebwery y el señor Ferrándiz.

## Hace 100 años
# Visita real y saludo

**Cuatro Vientos 19 octubre 1913**

Si cuatro días atrás S.M. la Reina visitaba este aeródromo, ocasión en la que se tomó esta imagen, cuando en presencia de Kindelán y Vives, el Infante D. Alfonso de Orleans se despedía de la Soberana, antes de emprender un vuelo junto al teniente Martínez Baños en uno de los recién adquiridos Lohner tipo "Pfeil". Hoy, uno de estos biplanos fabricados en Austria, pilotado por un aviador de esta nacionalidad a quien acompañaba el citado teniente, ha volado hasta Palacio sobre el que ha hecho notables evoluciones, repitiendo por cuatro veces el trayecto.

*prestigio a la Aviación Española, recibid un fuerte abrazo de vuestro Teniente Coronel*
*Julio García de Cáceres Artal*

## Hace 75 años
# ¿Generosidad?

**Burgos 25 octubre 1938**

Circula estos días por la Prensa roja o simpatizante, la noticia de que por instinto imitativo y para corresponder sin duda a nuestros reiterados obsequios de pan, la Aviación enemiga ha lanzado sobre Burgos grandes cantidades de medias, vestidos y tejidos.

Con decir que ni un solo avión enemigo visita nuestra zona, ni atraviesa nuestras líneas, basta para probar la falsedad de la noticia. Ahora que si nos quieren hacer el obsequio nada tendremos que oponer.

## Hace 60 años
# Maniobras

**Matacán 15 octubre 1953**

Como ya tienen noticia nuestros lectores (R de A y A. 7-8 -2013 pag 698), con una tripulación al mando del teniente coronel Fernando Plaza Barrio, el Ju-290 con base en esta Escuela, cumpliendo funciones de reconocimiento, ha participado en las maniobras aeronavales que han tenido lugar en el Atlántico. A los 60 buques de la Armada, el Ejército del Aire aportó sendas escuadrillas de Ju-88 y Heinkel He 111.

En la foto, el coloso del aire en una pose poco habitual.

## Hace 40 años
# Rememorando

**Monflorite octubre 1973**

A fin de rememorar los ya lejanos días, en que como aviador militar descubrió lo gozoso del vuelo, Agustín Goizueta Guallart, hoy competente abogado pamplonés y ex presidente del Real Aero Club de Navarra, acompañado su hija Ana –joven piloto también– ha asistido en esta Escuela al curso de Vuelo Sin Motor.

*Nota de El Vigía:* Como "balilla" y luego teniente, Goizueta en el frente de combate puso en evidencia su destreza y arrojo, formando parte de la mítica "Cadena" (1-G-2) del comandante Muñoz ("El Corto"). Y cuando ¡al fin ya! la pesada y trágica guerra civil tocaba a su fin –tres días antes de la Victoria– afrontaba la amargura de perder a su hermano Wenceslao. Tenía este 23 años, y luego de combatir valientemente en Somosierra y otros frentes, se hizo piloto. Recién terminado el curso, ostentando ya la estrella de alférez, cayó cuando la Percival *Gull* que pilotaba un capitán, se estrelló en el aeródromo de Tetuán-Sania Ramel.

## Hace 50 años
# Figuras

**Méjico 20 octubre 1963**

En el curso de la 56 Conferencia Internacional de la F.A.I. (Federación Aeronáutica Internacional) que se clausura hoy, vemos en primer término a los famosos astronautas rusos Valentina Tereshkova y Yuri Gagarín y tras ellos, la representación española formada por el vicepresidente y secretario general del RACE, general Federico Noreña y José Luis Aresti.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Zarátamo 21 noviembre 1913**

Hijo de don José Ibarreche Arqueta y doña Martina Arriaga Echevarría, en esta ante-iglesia, a escasos kilómetros de Bilbao, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Esteban.

*Nota de El Vigía:* Se inició en la aviación en la Escuela Pombo, con una beca de la Diputación de Vizcaya; poco después, tras el alzamiento militar de 1936, como militante de Falange Española, fue detenido y encarcelado en el buque prisión "Altuna Mendi"–de nefasto recuerdo– y mas tarde en la cárcel de Larrínaga, hasta la ocupación de Bilbao por el Ejército Nacionalista.

Reclamado para un curso de pilotos en El Copero y Jerez , junto a los más habilidosos de la promoción, en abreviado e intenso cursillo practicó el combate, antes de pasar destinado a la caza de Morato,(2-G-3 al mando del comandante Salas) donde volando Fiat obtuvo siete derribos y la consideración por sus compañeros como uno de los primerísimos "manitas". Así y todo, haciendo bueno el dicho de *solamente rompe aviones quien los vuela,* ya acabada la guerra, trasladando los "Superfiat" (Fiat G-50) de la Península a Melilla. Al tomar tierra, sin conocer los procedimientos y acostumbrado al "Chirri", olvidó sacar el tren, haciéndolo sobre la panza con las consiguientes averías, no demasiadas, en el avión y mucho más en su amor propio.

Las Escuadrillas Azules, organizadas para combatir a Rusia, fueron una nueva oportunidad para los cazadores y en la 1ª se alistó el teniente Ibarreche. A pesar de que las misiones señaladas por el mando alemán, eran la de protección a bombarderos y ametrallamiento a tierra, en alguna de ellas abatió un avión enemigo. Su brillante actuación sobre la blanca estepa rusa, fue recompensada con dos Cruces de Hierro. Curiosamente, por encontrarse en Rusia, tanto él como cuatro compañeros de su Escuadrilla,, se vieron privados de la ceremonia de imposición, por parte del Caudillo, de la Medalla Militar, con la que se premiaba su brillante actuación en la Guerra Civil.

Al regresar a España fue destinado al 21 Regimiento de Caza, actuando asimismo de instructor de combate para los miembros de las sucesivas Escuadrillas Azules. Más adelante las penurias del Frente del Este –se llegaron a alcanzar 38º bajo cero– hicieron mella en su salud y aquejado de una enfermedad pulmonar, fue destinado a Burgos donde llegó a desempeñar la jefatura del Sector Aéreo. Su afición al vuelo y su virtuosismo en la acrobacia, le llevaron a participar en aquellos multitudinarios festivales de los años 50 y casi a diario, en la época estival; temprano, antes de que los alumnos de la MAU iniciaran sus clases, le gustaba trazar en el cielo de Villafría cientos de filigranas. Para aquellos chicos de los cordones rojos el teniente coronel, luego coronel Ibarreche, fue el mejor ejemplo de un gran piloto y un auténtico caballero que tanto se hizo querer. Falleció en Burgos el 15 de diciembre de 1963, y fue ascendido a general.

### Hace 100 años
## Bautismo de sangre

**Tetuán 21 noviembre 1913**

Como ya saben nuestros lectores (R de A y A. IX-2003), anteayer, heridos en el curso de un vuelo de reconocimiento, el teniente Ríos y el capitán Barreiro en un alarde de superación, consiguió el primero salvar a su compañero y el aparato, aterrizando en un espacio inverosímil.

Mejorando dentro de la gravedad, han sido visitados por el Infante D. Alfonso de Orleans (foto) y recibido numerosas las felicitaciones.

S.M. el Rey, desde París telegrafiaba al general Marina en los siguientes términos: *Ruego a V.E. que participe a los oficiales aviadores heridos, que les asciendo al grado superior, y que les felicito por su brillante conducta, así como por el valor y serenidad de que han dado prueba.*

*Deles V.E. un abrazo en mi nombre y lleve estas felicitaciones a la orden del día de los Ejércitos de Tierra y Mar.*

*Le saluda afectuosamente, Alfonso.*

También vía telegráfica, el general Liautey, desde Mechra Ben Abbeu se ha dirigido al ministro de la Guerra:

*Yo os envío la expresión de mi más viva simpatía y la de mis camaradas franceses, por los oficiales aviadores heridos heroicamente en el cumplimiento de sus servicios y deseo saber noticias suyas. -General Liautey"..*

### Hace 100 años
## Generosidad

**Tetuán 17 noviembre 1913**

Ya nos referimos el pasado mes a la generosidad del conde de Artal regalando un aparato al Ejército; también nos hicimos eco de que la desdicha quiso que en el vuelo, desde París, aquel se destruyera incendiado. Hoy sabemos que dado que la fábrica no podía entregar con

la urgencia necesaria el avión, fue Eugene Gilbert quien cedió su recién construido Morane objeto de la desgracia; tanta, que los vigilantes que custodiaban sus restos, no pudieron evitar la desaparición *para recuerdo* de los instrumentos de abordo.

Con el patrocinio de Artal y la ayuda de la Escuela Militar de Cuatro Vientos los monoplanos serán tres, que se incorporarán a este aeródromo en breve.

### Hace 100 años
## Récord

**Cuatro Vientos 19 noviembre 1913**

Leemos en la tan interesante como seria publicación, *España Automóvil y Aeronáutica: Los pilotos no se duermen, y de ello es buena prueba el éxito obtenido por el modesto y habilísimo monoplanista doctor Antonio Pérez Núñez, quien a bordo de un Nieuport 80 HP, ha batido el récord español de altura sin pasajero, elevándolo a 2.900 metros y establecido el récord con pasajero en 1.800.*

## Reflexión

*Por qué el rostro de todos los hombres conquistadores del aire tiene una agudeza y una audacia y una movilidad de pájaro? Así, Julio de los Ríos con sus ojos de mirar inquisitivo y su nariz como un pico de águila…*

*De Nuevo Mundo*

### Hace 25 años
## De visita

**Morón 15 junio 1978**

Huésped este cronista del coronel Galbe –el inolvidable "Cucurucho"–, jefe del Ala 21 y de esta base aérea, si ayer con el capitán Arroyo voló 1,45 horas en un F-5B para retratar a los "A" (monoplazas) y participar en un EJEDAN, hoy, volando el "Saeta" C.10B-77 con el capitán Sánchez de Diego ha tomado fotos de los Super Saeta; una de ellas es la que incluimos, en la que el mar, con sus mil tonalidades, se muestra tan oscuro cuando viran sobre él los capitanes Blanco y Comendador.

Llegados los C.10C a Morón (214 escuadrón) hace poco más de dos años, aún volarán tres más hasta su baja definitiva.

### Hace 100 años
## Bombas de mano

**Tetuán 26 noviembre 1913**

En vista de los ataques que los moros están infligiendo a los aviadores, el alto mando ha decidido dotar a estos de bombas de mano, que en breves días comenzarán a utilizarse.

A este efecto se han puesto los aparatos en condiciones de conducir a bordo los explosivos, esperándose que esta medida causará honda impresión entre los rebeldes.

Es de creer que cuando los moros se convenzan de que los aeroplanos pueden destruir sus vidas y sus propiedades, cambien de táctica y dejen de hostilizar a los aviadores.

### Hace 100 años
## De mar a mar

**Arcila (Marruecos) 29 noviembre 1913**

Procedente de Tetuán, a las nueve de la mañana ha llegado al nuevo campo un biplano Lohner pilotado por S.A. el Infante don Alfonso acompañado por el coronel Vives, quien desempeñaba funciones de observador.

### Hace 100 años
## Recuperación

**Rincón de Medik 23 noviembre 1913**

El Farman en el que fueron heridos los oficiales aviadores Ríos y Barreiro ha sido trasladado desde el campamento en que aterrizó al campo de aviación. Los mejores tiradores moros estaban apostados al pie del poblado de Quintín, con orden terminante de vigilar para evitar que le transportaran a otro sitio, pues tenían la certeza de que estaba inutilizado por los disparos y no podía elevarse.

Cuál sería su sorpresa, al verle esta tarde ascender majestuosamente y dirigirse a su destino, donde llegó sin novedad a pesar de que sin resultado alguno, se le hiciera fuego.

### Hace 65 años
## Boda

**Albacete 9 noviembre 1948**

En la catedral de San Juan Bautista se ha celebrado el enlace matrimonial del teniente de Aviación Matías Luengo Rojo, con la señorita Granada Sánchez González .

Los recién casados han sido objeto de multitud de felicitaciones por parte de parientes y amigos, a las que unimos la nuestra mas cordial.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente, no duró mucho aquella felicidad, puesto que poco mas de tres años después, el 5 de enero de 1952, el bimotor Junkers Ju-88 del 13 Regimiento, en vuelo Albacete-Tetuán, caía al mar, por avería de motor, a tres km. de Cabo Negro. Lo tripulaban los tenientes Luengo, Martín García y Perera, junto a los cabos, radio y mecánico Briones y Fernández. Todos perecieron, a excepción de Perera, que herido, consiguió alcanzar la costa a nado. Si triste es todo accidente, diremos que la "misión" encomendada a aquel avión de bombardeo, era entrañable: traer de Tetuán los juguetes que al día siguiente los Reyes Magos habían de repartir a los niños del aeródromo. Algunas, como Granada, en estado de buena esperanza, perdieron a su marido, padre de dos niñas (Amparo y Mari Carmen). El que venía en camino, que como es natural fue bautizado con el nombre de su padre, ingresó en el Ejército del Aire (31 Pr AGA), y recientemente, con empleo de coronel, ha pasado a la situación de reserva.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Centenarios

**Burgos 20 diciembre 1913**

Hijo del doctor don Bruno Alegría Canal y doña Elvira Camaño Sánchez, en esta ciudad ha nacido un niño, al que le será impuesto el nombre de Julio.

*Nota de El Vigía:* Atraído desde niño por la aviación, se hizo piloto (1933) en el Aero Club de Madrid (Barajas) adquiriendo poco después, junto a su amigo Nicolás Ruiz, una avioneta Guinea y Servert, Tipo 2 DDM (Pobjoy 75 HP) la cual utilizó para publicidad aérea y "bautismos del aire", desde los campos de Lamiaco y Sondica. Un día, anunciando una película sobre Bilbao, una avería le obligó a "meterse" en la campa de Escurce. Si bien, gracias a su pericia, tan solo sufrió el tren, al desmontarla, una racha de viento se llevó los planos.

Al producirse el Alzamiento Militar, fue obligado bajo pena de muerte a ponerse al servicio del Frente Popular, hasta que destinado a la Región Centro y aprovechando el traslado de un E-30 de Alcalá a Los Alcázares para artillar, se "pasó", tomando tierra en Medina de Rioseco (Valladolid). Como era habitual, se le encuadró en el Ejército de Tierra, y como teniente de Requetés tomó parte en la toma de Bilbao, y ascendió a capitán por méritos de guerra. Llamado a un curso de pilotos (sept 37), al acabarlo, ahora como alférez de Aviación, fue destinado a la caza 3-G-3, de donde pasó a la "Cadena" de Heinkel 51. En una de aquellas pasadas rasantes de ametrallamiento, resultó derribado, y saltó en paracaídas. La comprometida situación que se produjo, al caer entre dos fuegos, fue resuelta con la decidida actuación de una patrulla de caza de la

que formaban parte sus amigos Salas e Ibarreche. Tras su internamiento en el hospital –al caer se había lastimado una pierna– volvió a la "Cadena", luego a los Junkers del 1-G-22. Y por ultimo, ya teniente, a los "Bacalaos" (8-G-27), con los que terminó la guerra y formó en la Revista Aérea de Barajas y posterior desfile de la Victoria sobre Madrid. En la paz, continuó en ellos, y con la 41 Escuadrilla (Zaragoza-Sanjurjo) tomó parte de un exhaustivo reconocimiento fotográfico de los Pirineos. Al finalizar el año, causaba baja en el servicio activo y pasó a la Escala de Complemento.

Su desbordante inquietud aeronáutica, le llevó en 1948 a capitanear el grupo de bilbaínos que fundó Aviación y Comercío (luego Aviaco), que inició con aquellos panzudos Bristol 170.

Cuatro años después, con Auster "Autocar", luego Jodel, crea su compañía de publicidad, ALPA, en la que este cronista como 2º piloto participó. A recordar, el seguimiento de la Vuelta Ciclista a España lanzando octavillas, muestras de jabón o limpiametales; y con el mismo Alegría, cirios en paracaídas de papel para la procesión de la Virgen de la Encina; hojas de laurel en una concentración de Alféreces Provisionales en Santander; o... llevar de pasajera a San Sebastian–-Fuenterrabia a una burrita muy joven, vestida de mujer y tocada con pamela. Más tarde, modernizó la flota con una Do- 27 (alemana) y Morane Rally.

Para atender al "boom" turístico, en 1957 crea la TAE; la primera intentona con President, Twin Pioneer y Fokker Friendship se frustró, y fue diez años después, cuando con DC-7 y BAC-One-eleven, emprendió el vuelo. Años después, ALPA con reactores se iniciaba en el aerotaxi.

Bromista –"chirene" como se dice en Bilbao– sus puros con explosivos se hicieron famosos, incluso en la RAF, y fue tradicional celebrar el Año Nuevo pasando con su avioneta bajo el Puente de Vizcaya. Su compañía TAVASA (1980) sucesora de ALPA, entró en el mundo del helicóptero y fue la que dio el asesoramiento y formación necesarias para la actual Unidad de Helicópteros de la Policía Autónoma vasca.

Una fulminante dolencia frustró en pocas horas los proyectos, y la enorme vitalidad y socarronería de aquel Alegría que hasta poco antes,había mantenido su licencia de vuelo; fue el 12 de mayo de 1988.

**Avilés 20 diciembre 1913**

Hijo de doña Francisca Fernández y don Manuel Menéndez, en esta ciudad asturiana ha nacido un niño que recibirá el nombre de Hermenegildo.

*Nota de El Vigía:* Aquel tan popular "Paco el minero", como fue conocido por sus amigos por su parecido con el personaje de uno de los tebeos de la época, se hizo piloto durante la guerra y con el empleo de alférez (30.6.38) pasó destinado a la 2ª eslla del 5º Grupo de Savoia 79, participando con los rápidos trimotores de bombardeo en las ofensivas de Teruel, Tarragona, Lérida, Ebro, Andalucía y Cataluña. Entre sus 76 servicios, memorables, aquellos en los que los explosivos fueron sustituidos por pan; aquél, en el que le acompañó el Infante D. Alfonso de Orleans, jefe de la 2ª Brigada, y los desfiles aéreos cuando la lucha había acabado ya. Si hasta entonces, a pesar de volar un avión tan poderoso, inevitablemente había pasado algún apuro, la orden de trasladar a Barajas los Fiat BR-20 que habían dejado los italianos en Zaragoza fue una locura; sin instrucción alguna y desconociendo los procedimientos, fue un milagro que sanos y salvos llegaran. Tras los fastos de la victoria el teniente Menéndez formó parte del pro-

### Hace 75 años
## Caza

**Pomar de Cinca 12 diciembre 1938**

Como lo suyo no es la caza, sino la cooperación y asalto, estos "cadeneros" del 4-G-2 (de izq. a dcha.) alférez Joaquín García Gisbert, capitán Mariano Uriarte, comandante jefe del Grupo Gerardo Fernández Pérez, teniente Manuel García Páez y alférez Manolo Santisteban, se retratan divertidos ante su presa abatida, todo un pedazo buitre.

fesorado de una Escuela de Pilotos y al año siguiente de la Escuela de Transformación de San Javier, donde vivió una dramática y penosa experiencia. El ciclón que el 15 de febrero de 1941, azotó parte de la Península, entre otros aeródromos diezmó la Escuela Superior del Vuelo; que hubo de pedir a San Javier los tres "Junkers" con que contaba. Retenidos por la mala climatología y pilotados por nuestro personaje y los tenientes Florentino Menéndez ("El sopas") y Gonzalo Regueral, (ninguno con la calificación IFR) al fin partieron para Matacán.

En formación cerrada, sin apenas visibilidad, llegan hasta Barajas; al comunicarle a Hermenegildo –el único que que lleva radio– que se encuentra cerrado, debido al inci-dente provocado por un avión de Iberia, se dirigen a Cuatro Vientos, dándose cuenta que solo le acompaña uno de sus "puntos"; el otro, a mitad de camino se había vuelto a San Javier. A 30 metros sobre el suelo, sin visibilidad de frente, de milagro no se lleva por delante las cuatro altísimas torres de Retamares (Prado del Rey) que se alzan en la ruta, ya que con un viraje casi vertical y motores a fondo, salva los vientos que las atirantan. En un instante ve a Regueral, a quien no puede avisarle del obstáculo, y ante el riesgo de colisión, con un tiempo pésimo, vuela a Albacete donde se entera de que sus compañeros y amigos, teniente Gonzalo Regueral y tripulación, habían perdido la vida, al chocar con los vientos que él evitó.

Poco después formaba parte de un curso de VSV y se quedaba en Matacán de profesor. En marzo de 1942 al decidir el Mando poner un Junkers 52 para enlace con la División Azul, el teniente coronel Luis Roa lo recomendó como piloto.

Durante el año que desempeñó su misión –acompañado tan solo de un radio– coincidió con la 2ª y 3ª "Escuadrillas Azules" recorriendo muchos miles de kilómetros sobre la tantas veces helada estepa rusa. En una ocasión, volando a 50 metros, fue alcanzado por las ametralladoras de partisanos (ver R de A y A. 1-2 2013); así y todo, con el talón izquierdo atravesado por una bala, continuó pilotando los 180 km que le separaban del aeródromo, donde tras una cura –"estábamos en guerra"– continuó viaje, acabando hospitalizado tres meses en las afueras de Berlín. Desde su lecho pudo ver la panorámica del impresionante espectáculo de algún bombardeo de la aviación aliada; un cielo cuajado de los haces de los reflectores, de colores de las trazadoras de los antiaéreos y abajo, núcleos de la ciudad en llamas.

Cuando fue relevado, se incluyó un segundo piloto en el Junkers 52 de enlace.

Al iniciarse 1945, se incorporaba a Iberia junto a aquellos Imaz, Bay, Peña, Pombo, Arango... con gran número de horas de vuelo, *que formaron la cordillera de altas cumbres* (que diría Gómez Lucía) y luego serían conocidos como "Los Brahmanes".

Al año siguiente, portando los restos del genial inventor Juan de la Cierva, tuvo la oportunidad de traer a España desde el Reino Unido el primer DC-3, que luego pasaría al Ejército del Aire. Curiosamente, para no fallar en el horario, llegó de víspera a Getafe, para volar al día siguiente, escoltado por Fiat a Barajas, donde se le rindió un gran homenaje. Más adelante, ya con DC-4, se inició en los vuelos transatlánticos y pasando por los "Super Constellation" y DC-8, llegó a la cima el "Jumbo" en el que, en 1973, pasó a la situación de retirado, con 33.000 horas y 2.000 saltos al "charco". Aquel "Paco el minero" competentísimo y bonachón, despegaba para su vuelo más trascendental el 6 de marzo de 2006.

## Hace 65 años
## Imprudencia

**Escatrón 19 diciembre 1939**

Cuando los Fiat CR-32 (3- 102, 3-72 y 3-155) pilotados respectivamente por el capitán Rafael Mendizábal y los alféreces Alfonso García Rodríguez Carracido y Ricardo Bartolomé realizaban un vuelo de entrenamiento, en el curso de un tonel, a este último se le soltaron los atalajes, quedando –como declaró– "solo sujeto a la palanca de mando"; no pudiendo hacerse con el aparato, ha salido despedido y hecho uso del paracaídas.

*Nota de El Vigía:* Dos años después, encuadrado el teniente Bartolomé en la 1ª Escuadrilla Azul, "tocado" al parecer, en el curso de un combate, se arrojó en paracaídas, pero al no encontrarse ni rastro de él, se le dio oficialmente por desaparecido en tierra rusa.

## Hace 50 años
## Alegoría

**Torrejón 10 diciembre 1963**

Presidida por el coronel jefe de la Base y Ala de Caza nº 6, Antonio Alós Herrero, se ha inaugurado el Pabellón de Oficiales, y frente a él, una hermosa escultura, obra del laureado Marino Amaya, que representa una atractiva mujer en actitud de emprender el vuelo. Las encendidas palabras del exultante coronel, provocaron la sonrisa de algunos de sus pilotos. Al acto se sumó una patrulla de "Sabres" que evolucionó sobre el lugar cuyo líder, el capitán Chillón Ortega, remató con una pasada rasante, que motivó las quejas de su "perro", el también capitán Santi Escudero, puesto que casi choca con "la pechugona", como apodaron las señoras a la dama labrada en piedra.

El acto terminó con una formidable paella servida por Riscal.

## Hace 50 años
## Madrinazgo

**Alcalá de Henares 10 diciembre 1963**

En entrañable y simpático acto, celebrado en este aeródromo, ha sido nombrada madrina del 1er Escuadrón de Paracaidistas del Ejército del Aire la encantadora cantante y actriz Rocío Durcal.

## Hace 40 años
## Gigantón

**Zaragoza 18 diciembre 1973**

Recibido por el general Retuerto, jefe de la Aviación de Transporte, teniente coronel García Matres, jefe del 301 Escuadrón al que va destinado, poco antes de las 9 horas, ha tomado tierra en esta base el primero de los grandes aviones de carga Lockheed C-130 Hércules. A bordo trae personal de la unidad, que ha seguido en Marietta (Georgia) el correspondiente cursillo de adiestramiento.

*Nota de El Vigía:* La reciente foto de Salvador Marín, nos muestra el coloso, que tras sucesivas fases de modernización, en número de doce, sigue de lo más activo en nuestro Ejército del Aire.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Pioneros

**Sevilla 14 febrero 1914**

Portadores de un mensaje de salutación del general Marina para los Reyes, pilotando un Nieuport (80 cv), a las siete de la tarde han llegado al campo de Tablada los capitanes de Ingenieros don Emilio Herrara Linares y don José Ortiz Echagüe quienes en magnifico raid aéreo han cruzado el estrecho de Gibraltar. Ellos mismos, muy amablemente nos informaron de como *Habiendo partido de Tetuán, a 200 metros de altura sobrevolaron la ribera del río Martín, y desde su desembocadura se dirigieron, un km mar adentro y bordeando la costa llegaron a Cabo Negro, y Ceuta, mas tarde, para internaron en el Estrecho. Remontada la plaza de Gibraltar, con rumbo noroeste y alcanzada una cota de 2.000 metros para salvar las montañas, sobrevolaron Jerez de la Frontera y por la ribera del Guadalquivir tomaron tierra en Tablada, cuando habían transcurrido tres horas y media desde su salida.*

Pasaba por aquel lugar al automóvil del Sr. Lemus, quien ofreció su coche para llevar a Palacio a los aviadores, donde fueron inmediatamente recibidos por el Rey.

Don Alfonso leyó el mansaje y felicitó a estos por su habilidad e intrepidez, preguntándoles con sumo interés acerca de la acción de España en Marruecos.

Los capitanes Herrera y Ortiz Echagüe han recibido muchas felicitaciones, siendo unánimes los comentarios de elogio por la travesía que han realizado

*Nota de El Vigía:* Distinguidos por S.M. el Rey, que les concedió el título de Gentileshombres, los aviadores fueron agasajados con banquetes ofrecidos por el Cuerpo de Ingenieros y por los socios del Nuevo Casino.

Lamentablemente, durante su estadía en la dehesa de Tablada, a causa del fuerte viento, se rompió una de las alas del aeroplano, por lo que Herrera marchó a Madrid, mientras Ortiz Echagüe procedió a desmontar el aparato.

### Hace 90 años
## Náufragos

**Melilla 18 febrero 1924**

A bordo del guardacostas Muluya han llegado de Alhucemas los tripulantes del hidroavión Wal nº 2 que tomó mar el sábado, próximos a aquella isla; se trata del capitán piloto Rafael Botana, el sargento radio Luis Albarrán y dos mecánicos del mismo empleo. Según hemos podido saber, poco después de elevarse en Ceuta, se averió uno de los motores, teniendo que tomar agua fuera de la bahía .

La fuerte marejada les arrastró hasta la isla, corriendo peligro de estrellarse contra rocas. Para sostenerse intentaron inútilmente fondear, cuando acudió un bote de la compañía de mar recogiéndolos ilesos.

El comandante militar y el vecindario de la isla, que angustiados observaron el trance, les prodigaron muchas atenciones. Como el oleaje arrastraba el aparato hacia la playa del enemigo, las baterías de la plaza le dispararon varios cañonazos, incendiándole y haciéndole desaparecer en el fondo del mar.

### Hace 85 años
## Los grajos

**Logroño 2 febrero 1929**

Para cumplir el Plan de Instrucción, ha partido de su base de Agoncillo para Madrid, con destino final en Los Alcázares, el 23 Grupo de Reconocimiento. Allí, a orillas del murciano Mar Menor, nuestros aviadores practicarán el bombardeo y tiro reales.

La fotografía nos muestra la espectacular línea de Breguet XIX que lo equipan, luciendo en su deriva el saladísimo grajo –*Cuando el grajo vuela bajo… hace un frío del carajo*– que todos llevan a modo de mascota.

### Hace 85 años
## Llegada

**Barcelona 27 febrero 1929**

Procedente de Pisa, llegó esta tarde a puerto uno de los dos nuevos hidroaviones adquiridos recientemente en Italia por el Gobierno español. Se trata del Dornier Wal W-14 pilotado por el comandante Ramón Franco.

*En la travesía* –ha declarado– *he invertido seis horas y media, funcionando el aparato en inmejorables condiciones.* Agregando asimismo, que si el tiempo no lo impide, mañana partirá para Los Alcázares. De momento, se halla en las instalaciones de la Aeronáutica Naval y en previsión de temporal, se han reforzado las amarras.

### Hace 85 años
## Cebolleos

**Madrid 19 enero 1929**

Cuando a la una de la tarde de ayer, el comandante José Rodríguez Díaz de Lecea, volaba el Avro Avian (100 HP) del Aero Club, tras llevarse por delante unos cables de la Compañía Hidroeléctrica que cruzan el

Manzanares, se estrelló en sus aguas.

Con una leve herida en su frente, el popular y peritísimo aviador (5.000 horas de vuelo), afirmando que *Había vuelto a nacer* nos ha relatado lo sucedido: *Estaba realizando un vuelo de prueba y al efectuar un rápido descenso, dada la distancia y velocidad, no vi los cables, que al cortarlos, segaron las alas de abajo y el tren, que se desprendió. Así y todo, gracias a que tuve serenidad, no abandoné los mandos, consiguiendo enderezar parcialmente el aparato y suavizar su caída.*

Las personas que presenciaron el accidente, cohibidas por la sorpresa y el dramatismo, apenas se movieron, hasta que un hombre decidido, quedándose en ropas menores se lanzó al agua y tras librarle de las alas que le aprisionaban, lo sacó en hombros, para ser trasladado a su domicilio en automóvil.

### Hace 80 años
## Temporal

**El Prat de Llobregat 9 enero 1934**

El fuerte temporal de nieve que azota la región catalana ha motivado que, acumulada en gran cantidad, sobre la ondulada cubierta de zinc de uno de los hangares de este aeródromo, provocara su hundimiento.

El siniestro ha causado graves averías en siete Nieuport Ni-52 de caza y un DH-9, pertenecientes a la 1ª Escuadrilla del Grupo 13. Los técnicos estiman que tan solo podrán repararse dos o tres.

### Hace 75 años
## Buen comienzo

**Balaguer 18 enero 1939**

Con la llegada a este aeródromo de los Heinkel He-112, del capitán García Pardo, se han incorporado a la lucha los tan estilizados cazas alemanes, que junto a otra escuadrilla de Messerschmit BF-109 (capitán Murcia), constituyen el nuevo Grupo 5-G-5 cuya jefatura ostenta el ya célebre "Corto", como popularmente se conoce al comandante Muñoz Jiménez.

### Hace 75 años
## Apoteosis

**Barcelona 21 febrero 1939**

Si nuestra Aviación aportó su espectacularidad en la brillante revista naval, que ante el Generalísimo tuvo lugar ayer en aguas de Tarragona, (en la foto los "Caproni 310 sobrevuelan la flota), hoy en el desfile a lo largo de La Diagonal, ha despertado el entusiasmo de los barceloneses que la saludaban agitando sus pañuelos. La caza legionaria formó un perfecto Haz de lictores al tiempo que la nacional exhibía en el cielo las letras F.E.T.

Hoy, en el primer enfrentamiento, García Pardo a abatido un "Rata" en las proximidades de Igualada.

### Hace 45 años
## Distinción

**Torrejón de Ardoz 27 febrero 1969**

La totalización de 8.000 horas de vuelo sin accidentes, por los "Starfighter" del 104 Escuadrón, ha sido todo un logro. Consciente la Lockheed Corp, representada por su vicepresidente Mr Carl Haddon, frente a la Unidad en estado de revista, ha hecho entrega al teniente general Luis Bengoechea de una placa acreditativa.

El mural ubicado en la base, junto a la entrada al Escuadrón no puede ser más explícito. Sus miembros, tanto pilotos como personal técnico, se consideran parte de una unidad de élite.

### Hace 75 años
## Superfiat

**Tarragona 27 febrero 1939**

Abordo de un carguero que procedía de Italia, han llegado a este puerto una docena de aviones de caza del tipo Fiat G-50. Inmediatamente han sido trasladados a Reus para su montaje; pues, según hemos podido saber, al mando del comandante de la Aviación Legionaria Mario Bonzano, con ellos se formará una escuadrilla experimental, que iniciará sus operaciones desde el campo de Escalona (Toledo)

*Nota de El Vigía:* Los nuevos aviones, que recibieron el apodo de *Superfiat*, no llegaron a entablar combate, y en el único encuentro que tuvieron con los I-16 republicanos, estos rehusaron el enfrentamiento.

Al terminar la guerra, luego de formar en la Revista de la Victoria en Barajas con la Aviación Legionaria. fueron transferidos a la Aviación Nacional española que los envió a Melilla donde, junto a los Heinkel He-112, constituyeron el 27 Grupo de Caza y Persecución. A finales de los 40, los cinco supervivientes pasaron a la Escuela de Caza de Morón donde llevando una vida lánguida, sobre todo por la falta de repuestos, alguno "aguantó" hasta 1951.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
### Curso

**Madrid 1 marzo 1924**

En *Aérea*, la interesantísima revista ilustrada de aeronáutica y en el número correspondiente a este mes, la pluma del prestigioso comandante Luis Gonzalo Victoria, se refiere al curso de pilotos iniciado recientemente en Getafe. Un curso peculiar, dado que se ha convocado a cinco tenientes coroneles y tres coroneles cuyas edades oscilan entre cuarenta y cincuenta y cinco años.

Los mandos que ha de necesitar nuestro Servicio de Aviación militar, por el incremento incesante de sus unidades, ha llamado a sus escuelas de pilotaje a un núcleo de jefes que, aun cuando jóvenes en relación con sus empleos, se alejan mucho de los requisitos exigidos a los oficiales pilotos.

*Para meter la Aviación, hay que hacer desaparecer la idea extendida de que las facultades óptimas para el vuelo están en los veinte o veinticinco años. La cualidad preponderante es la serenidad, que mas bien se afianza con los años.*

### Hace 90 años
### Portugueses

**Madrid 12 marzo 1924**

Acompañados por el coronel Burguete y otros mandos, han llegado a esta base los jefes de la misión militar portuguesa que acompaña al equipo futbolístico lusitano; recibidos por el general Soriano, jefe de los Servicios de Aviación, luego de recorrer las instalaciones, desde la terraza de la torre, han presenciado una serie de exhibiciones aéreas de carácter individual, entre las que, haciendo gala de una acrobacia arriesgada y ejecutada con perfecta maestría, ha destacado el capitán Ferreiro. Actuaron luego las escuadrillas de Getafe (capitán Rodríguez Caula) y de este aeródromo (capitán Franco) que realizaron evoluciones preciosas y atrevidos vuelos acrobáticos. Entusiasmados los portugueses con esa furia española que acababan de admirar, a mediodía han sido obsequiados con un banquete en "El Palace" (pabellón de oficiales) al final del cual se pronunciaron elocuentes brindis

### Hace 75 años
### Pie a tierra

**Madrid 22 marzo 1939**

Con la guerra ya tocando a su fin, el comandante Joaquín García Morato y el capitán José Barranco, han visitado pie a tierra, el frente de la Ciudad Universitaria, donde con tanto ardor –la ruinas son testigo de ello- se había combatido hasta hace muy pocos días. Recibidos con admiración y simpatía, posaron para la foto junto al rótulo que, en las cercanías de "El Clínico", han bautizado como Plaza de España; en ella aparece el teniente coronel jefe de la "cabeza de puente", Barranco, Morato; tras él, Bobby Deglané, chicas de Frentes y Hospitales y el marqués del Mérito.

### Hace 90 años
### Fallecimiento

**San Sebastián 17 marzo 1924**

En esta bella ciudad, donde tras su retiro a primeros de año se había domiciliado, victima de enfermedad falleció anteayer el general de brigada D. Francisco Echagüe y Santoyo (74). Pertenecía al Cuerpo de Ingenieros, en el cual ejerció lúcidamente importantes cargos. Ayudante de S.M el Rey, desempeñó comisiones en el extranjero; entre otras, invitado por el alto mando francés, recorrió diversos frentes de combate durante la Gran Guerra. Acreditó excelente cultura y mostró privilegiadas dotes para la organización y para el mando.

En 1919 ya general de brigada, volcó todos sus entusiasmos en el fomento de la Aeronáutica Militar, al desempeñar la Dirección de la sección de Aeronáutica en el ministerio de la Guerra. Con una visión futura de lo que debía ser la Aviación y el necesario incremento de todos sus efectivos, convocó un curso de pilotos de casi un centenar de plazas, creó nuevos aeródromos y adquirió aviones modernos

*Oleo de Antonio Ortiz Echagüe.*

Valorando su actuación, al pasar a situación de reserva los aviadores civiles y militares le rindieron un homenaje de admiración y de afecto.

Hoy se ha celebrado el traslado, constituyendo el acto una imponente manifestación de duelo presidida junto a la familia, por el Director de Aeronáutica general Soriano. Rindiendo honores un batallón del Regimiento de Sicilia, el cadáver ha quedado instalado en un furgón, se incorporará al expreso que lo llevará a Miranda, para seguir después a Alfaro, su noble pueblo que llora la pérdida de "su general", a quien familiar y sencillamente llamaban "don Paco".

### Hace 85 años
### Fatalidad

**Madrid 1 marzo 1929**

A consecuencia de las gravísimas heridas que sufrió el pasado 20 de febrero, ha fallecido en el hospital Militar de Carabanchel, el

teniente de Infantería Antonio García Morato. Como piloto aviador, realizaba el curso de transformación en la Escuela de Guadalajara, cuando una barrena, de la que no pudo salir, llevó a su De Havilland DH-9 a estrellarse contra el suelo, quedando destrozado en el hoyo que produjo.

Nota de El Vigía: Los tres hermanos García Morato fueron víctimas de la aviación; él laureado Joaquín, un año menor que Antonio, "as" de la caza en la Guerra Civil, perdió la vida al estrellarse su Fiat en Griñón, a los tres días de acabar aquella. Cuatro meses después, también a bordo de un avión, moría Ricardo del que ya daremos noticia.

### Hace 75 años
## Último caído

**Albacete 29 marzo 1939**

Nos informan del aeródromo de Barrax, que al partir la 3ª escuadrilla del Grupo 30, para su entrega a las fuerzas nacionales en Barajas, tan pronto hubo despegado, su jefe, el teniente Bartolomé Munuera, a modo de despedida a los compañeros que se quedaban, picó "a tumba abierta" sobre ellos; y cual no sería su sorpresa, cuando al recoger muy cerca del suelo, atónitos vieron como se desprendía el plano superior derecho del "Natacha", que tras una vuelta de barrena, sin que pudiera el piloto hacerse con él, se estrellaba contra el suelo. Naturalmente, este perdió la vida, en tanto su compañero el teniente observador Miguel Mulei Alomar, resultó gravísimamente herido.

### Hace 70 años
## Recompensa

**Madrid 2 marzo 1944**

En el transcurso de un sencillo acto celebrado en el Ayuntamiento, le ha sido impuesta al capitán Jesús Rubio Paz, la Medalla Militar individual.

Concejal de la Corporación Municipal "Satanás" –como cariñosamente es conocido por sus amigos– se inició en el vuelo en 1922 formando parte del curso que se celebró en Burgos para Pilotos de Tropa; por tanto, desde abajo inició su brillante carrera. Primero los Havilland de Getafe y los Br-XIX del Grupo de León. Cuando se produjo el alzamiento militar, combatió valientemente en los cielos en los Breguet y Dragón Rapide, en la escuadrilla de "Pavas" (He-46) del capitán Vara de Rey, así como en los He-51 de caza que pronto se incorporó al 2_G-3 de Morato; donde volando el Fiat obtuvo cuatro victorias y a su vez, fue derribado, salvando su vida en paracaídas con cuatro tiros en una pierna, más el magullamiento por haber caído en un árbol, y de él al suelo. Tras un mes de hospital volvió a luchar en el cielo; en los Fiat de nuevo y en el bimotor "Katiuska" capturado, donde llevó a cabo arriesgados servicios de reconocimiento lejano. Ya en la paz, con el orgullo de lucir en la bocamanga la Medalla Militar colectiva, por su pertenencia al 2-G-3, y la tan preciada individual, que hoy le ha sido impuesta, ha volado en la Escuadrilla de Trasportes y Entrenamiento de E.M. y en el 31 Regimiento de Caza.

En la fotografía, flanqueando a García Morato, vemos a los capitanes Rubio y Vara de Rey.

### Hace 60 años
## Supersónico

**Bretigny–Marignac 5 marzo 1954**

Seleccionado el comandante Demetrio Zorita Alonso para un curso de piloto de pruebas, en el Centre d'Essais en Vol, en el que obtuvo el número uno, hoy ha pasado la "barrera del sonido", siendo el primer aviador español que lo consigue. Volando un MD 452 Mystere II y desde 44.000 pies en picado vertical, ha alcanzado una velocidad entre 1,03 y 1,04 de mach. El bang, bang se ha dejado oír en el suelo y el nuevo supersónico ha sido felicitado por radio.

*Nota de El Vigía:* Natural de Ponferrada (León) se incorporó a Aviación en plena Guerra Civil y tras su formación en Alemania, fue destinado a la caza de Morato. En 1941, formó parte de la 1ª Escuadrilla Azul que combatió en Rusia. Ya capitán con los cursos de Vuelo sin Visibilidad, Cartografía y Fotografía, Transmisiones y Estado Mayor evidenciando una inteligencia fuera de lo común, pasó como profesor por la Academia de Aviación; luego, su extraordinaria afición le llevó al Grupo de Experimentación en Vuelo, doctorándose, como hemos visto, en Francia.

El 27 de noviembre de 1956, realizando una prueba con el prototipo de la avioneta Dewoitine AISA AVD-12, fatalmente se estrelló en la misma pista de Torrejón, perdiendo la vida en el trance. A título póstumo le fue concedida la Medalla Aérea.

### Hace 60 años
## Curso

**Florida (USA) 16 marzo 1954**

Para llevar a cabo un curso de salvamento y adaptación al Grumman SA-16 "Alba-tross", han llegado a la base West Palm Beach un grupo de jefes, oficiales y subofi-ciales especialistas del Ejército del Aire. En la fotografía, junto al teniente coronel Bernardo Meneses (a la derecha) y el comandante Salvador Serra (en el centro) aparecen algunos de ellos, flanqueados por las autoridades USA que los recibieron.

### Hace 55 años
## Visita

**Palma de Mallorca marzo 1959**

En visita oficial ha llegado a la base aérea de Son San Juan el jefe de la Defensa Aérea francesa general Venot. Recibido por su colega español, general Salas y el jefe del E.M del Aire, general Navarro Garnica, tras recorrer las distintas dependencias, atendiendo las explicaciones del coronel Galarza, jefe de la base y del Escuadrón de Caza nº 41, desde la la terraza el general galo ha presenciado con emoción el vuelo de doce "Sabres" formando en el cielo una perfecta Cruz de Lorena.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años
## Recompensa

**Madrid 16 abril 1929**

Por Real Orden de la fecha, se le conceden dos medallas de Sufrimientos por la Patria a doña Carmen López Soler, madre de los hermanos Ángel y José Orduna López, teniente y comandante de Infantería del Servicio de Aviación, fallecidos en campaña.

*Nota de El Vigía:* Curiosamente, ambos fueron heridos mortalmente en vuelo; Angel (24) el 4.9.24 cuando observador de un DH-4, abastecía una posición; y José (26) el 14.10.25, en el curso de una misión de bombardeo, a bordo de un Dornier Wal. Al cadáver de este, le fue impuesta la Medalla Militar, concediéndosele el ascenso por Méritos de Guerra. En cuanto a Ángel, la propuesta para tan alta condecoración, resultó favorable.

### Hace 75 años
## "Patiño"

**Sevilla 2 abril 1939**

Como se recordará, derribado el capitán Manuel Vázquez Sagastizábal, el pasado 23 de enero, se supo que gravemente herido, se había arrojado en paracaídas en zona enemiga, cayendo en Valsequillo, no lejos del municipio cordobés de Peñarroya, albergándose esperanzas de que, aún herido y prisionero, se hallara vivo. Desgraciadamente no ha sido así, y al llegar el sábado a esta sus gloriosos restos, hemos conocido que murió de las heridas recibidas, y por providencial designio, espiritualmente auxiliado, pues el supuesto camillero que le recogiera para llevarlo al puesto de socorro, era un padre carmelita que, pasando inadvertido, pudo prestar grandes servicios.

Hoy presidido por las primeras autoridades militares y civiles, y con asistencia del jefe de su escuadrilla, el laureado comandante García Morato y compañeros, se ha verificado el entierro en el cementerio de San Fernando. Antes de darle sepultura, el general Llanderas ha pronunciado una patriótica y conmovedora alocución, colocando sobre la caja mortuoria la Medalla Militar, otorgada por el Caudillo.

*Nota de El Vigía:* El tan valiente "Patiño" (28) –como era conocido por sus compañeros y amigos– había cumplido 400 servicios de guerra y obtenido 22 victorias seguras y 7 probables. En 1947 le fue concedida la máxima condecoración Militar, la Cruz Laureada de San Fernando.

### Hace 70 años
## De vuelta a casa

**Barcelona 2 abril 1954**

Entre estallidos de cohetes, clamor de sirenas y voces de júbilo, a las cinco de la tarde, enarbolando la bandera de la Cruz Roja, ha llegado al puerto procedente de Odessa, el buque "Semiramis". Una gran multitud emocionada, delirante, abarrotaba los muelles. A bordo vienen 248 combatientes de la División Azul, que prisioneros en cárceles y campos de concentración rusos, al fin han recobrado la libertad. Entre ellos, el capitán del Ejército del Aire Andrés Asensi Álvarez-Arenas y doce muchachos a los que el final de la Guerra Civil española les sorprendió en la Escuela de Aviación de Kirovavad, a donde habían sido enviados por el Gobierno de la República.

Andrés Asensi, murciano de nacimiento (1912) ingresó en 1930 Academia General Militar de Zaragoza, alumno de las Academias de Artillería e Ingenieros en 1934 fue promovido a teniente. El alzamiento militar le sorprendió en Toledo, en viaje de prácticas con el Centro Electrónico del Ejército a la Fábrica de Armas, participando con sus compañeros en el traslado a el Alcázar, de toda la munición que en ella se almacenaba, sumándose a los defensores y tomando parte en la cruenta lucha durante todo el asedio, hasta el 2 septiembre, siendo herido en dos ocasiones.

Incorporado a su Arma de Artillería ascendió a capitán y ya acabada la guerra atraído por la Aviación, en 1940 realizó el curso de Observadores y luego los de piloto y caza.

Organizada en 1942, la 3ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, el capitán Asensi se incorporó a la misma y tras el periodo de entrenamiento en una escuela de la Francia ocupada, marchó al frente. El 1 de diciembre en el aeródromo de Orel en pareja con veteranos de la 2ª, comenzaron los vuelos de orientación; tal día, pilotando sendos "Zacutos" Me-109F partieron Asensi y el capitán Bengoechea, para proteger un FW-189 y

### Hace 85 años
## Inauguración

**Albacete 27 abril 1929**

Como ya tienen noticia nuestros lectores (R deA y A. 4-2004,) con gran solemnidad, a la que, por desgracia, el tiempo no acompañó, hoy se ha celebrado el acto de inauguración del aeródromo de Los Llanos y la renovada Compañía Española de Aviación. Del mismo, traemos esta simpática fotografía en la que general Sanjurjo (izquierda) y el capitán Luis Pardo Prieto, el tan popular "Herulo", se retratan junto a las señoritas que actuaron de madrinas.

## Hace 75 años
# Último adiós

**Madrid 5 abril 1939**

Aún sin poder asimilar la tragedia vivida, los cazadores del aire en algunos coches y un autobús, acompañaron ayer tarde a la ambulancia que desde el campo de Griñón trasladó a la capital los restos del comandante Joaquín García Morato. Instalada la capilla ardiente en el "hall" del Círculo de Bellas Artes y velado por el personal de la Escuadra, fue constante el desfile de madrileños, civiles y militares, desde las más altas jerarquías a las más humildes. Un simpático gesto lo protagonizó esta mañana un grupo de chiquillos, quienes junto a las grandes coronas, depositaron una de laurel confeccionada por ellos mismos

Celebrada a las diez la última misa, antes de que se iniciara el cortejo fúnebre, el ministro secretario general del Movimiento Raimundo Fernández Cuesta, en nombre del Caudillo, ha pronunciado unas emotivas palabras, prendiendo en la bandera nacional, que junto a la enseña de la Escuadra cubría el féretro, la Medalla Militar.

El pueblo de Madrid, que desde los primeros momentos se sumó al duelo y abarrotaba las calles de los alrededores, ha presenciado con emoción la marcha de la comitiva a través de Alcalá y el Paseo del Prado. Al llegar frente al Museo, se detuvo, y al tiempo que, en postrer homenaje al héroe, escuadrillas de asalto hacían la "cadena", desfilaron ante el cadáver, la Bandera de la Falange de Marruecos, una centuria de Valladolid y todas las Organizaciones Juveniles de Madrid. Luego, el furgón y acompañantes inició su marcha camino de Málaga, donde recibirá sepultura.

que aquel se familiarizase con el terreno. Suspendida la misión, al no aparecer el avión, descubrieron un Yak enemigo. Bengoechea inició la maniobra para atacarlo, cuando oyó por radio a su compañero, que se había perdido y le iba mal el motor. La radio del aeródromo intentó en vano contactar con él; la preocupación fue evidente, hasta que una Unidad de infantería alemana informó haber observado el avión descender detrás de un bosque en zona enemiga. Pasado el tiempo y sin noticias, fue dado por desaparecido y causado baja en el Ejército del Aire, cuando hecho prisionero había sido recluido en campos de concentración donde permaneció once años.

*Nota de El Vigía:* Reincorporado, asumió un puesto de profesor en la Academia de Aviación León, fue comandante del Ala Mixta nº 36 de Canarias, jefe del Sector Aéreo de Cataluña; segundo jefe del E.M. del Aire y director del CESEDEN. El ya teniente general Asensi, falleció en Las Palmas en 1987.

## Hace 60 años
# Abnegación

**San Javier 6 abril 1954**

En la Orden de la Academia General del Aire de hoy, se felicita a tres cabos primeros, dos cabos y un soldado, Al sofocar un incendio que, de no haber mediado su abnegada intervención, hubiera adquirido grandes proporciones. Estaban repostando gasolina dentro del hangar cuando se produjo el incendio de un HS-42, en cuyas proximidades había otros cuarenta aviones. Con la mayor decisión apartaron cuantos pudieron y sacaron el aparato siniestrado al exterior, empujándolo hasta donde se pudo extinguir el incendio.

## Hace 55 años
# Aniversario

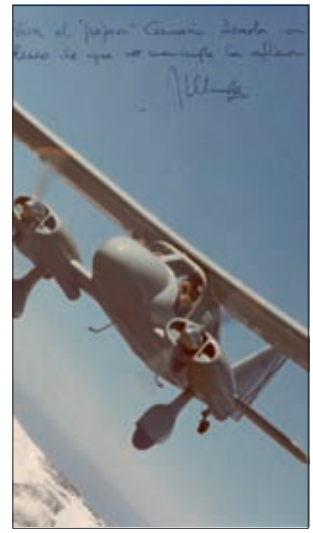
**Madrid 21 abril 1959**

Conmemorado con diversos actos el XX aniversario de la muerte del comandante García Morato, una representación del centenar de pilotos que combatieron en el aire a sus órdenes, ha cumplimentado en el Palacio de El Pardo a Su Excelencia el Jefe del Estado. En la fotografía, este se dispone a estrechar la mano de Joaquín "Joaco" Velasco, al que siguen, los tenientes coroneles Ignacio Alfaro, Andrés Robles y el comandante Antonio Calvo Ugarte; este, representando al Ala de Caza nº 1, depositaria desde unos días atrás, de la tradición y emblema de la Escuadra de Caza García Morato.

## Hace 35 años
# Curioso avión

**Torrejón 19 abril 1979**

Luego de haber revoloteado desde 1961 en la Guinea española y en el Sahara, al servicio de los respectivos Gobernadores Generales, el Dornier Do-28A-1 (ex EC-AQD) pasó hace cuatro años al Ejército del Aire, para acabar en agosto de 1978, encuadrado en el 406 Escuadrón de Experimentación en Vuelo. Hoy desde un T-6D de la referida Unidad, pilotado por el capitán Fernando Díaz Navarro, lo ha retratado este cronista. Ha sido sobre la Sierra madrileña, pilotado por el teniente coronel "Pepe" Murga Ulibarri, a quien acompañaba el escritor aeronáutico Carlos Pérez San Emeterio.



## Hace 75 años
# Devolución

**Burgos 16 abril 1939**

Comunican de Toulouse, que el Gobierno francés ha autorizado la salida para España de los tres aviones Douglas DC-2 y un Lockheed Electra, que utilizados por distintos personajes del gobierno de la República se habían exiliado al país vecino, hallándose depositados en el aeródromo militar de Francazal.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 95 años

## Exhibición regia

**Cuatro Vientos 16 mayo 1919**

Invitadas SS.MM. a la sesión aviatoria organizada por los aviadores extranjeros, poco después de las seis salieron del Regio Alcázar las Reinas doña Victoria y doña María Cristina, dirigiéndose a este aeródromo.

Recibidas por los jefes del Servicio Aeronáutica, luego de saludar a los pilotos ingleses, encabezados por el teniente coronel Sanday y el mayor Darley, admiraron los vuelos de distintas aeroplanos, presenciados por numerosa concurrencia; entre ellos, el bombardero de grandes dimensiones Handley Page Type V, que repetidamente efectuó varios entre Cuatro Vientos y Madrid, montando en él distintos pasajeros, entre ellos, varias señoritas.

Hoy, si ningún inconveniente lo impide, el coloso del aire partirá para Barcelona. SS.MM luego de felicitar a los aviadores, regresaron a Palacio.

### Hace 90 años

## Catástrofe

**Toledo 12 mayo 1924**

Pilotado por el soldado alumno Manuel Fernández López, quien realizaba el último viaje para la obtención del título, y al parecer se había desorientado, en Quinto Pradilla, en la Dehesa de Villaverde, término de Sonseca, aterrizó el biplano Avro 504 nº 9 de la Escuela de Alcalá. Hecho tan singular, atrajo a la totalidad del vecindario del lugar y alrededores y pronto el aeroplano se vio rodeado de miles de personas.

Cuando el aviador decidió partir, al poner en marcha el motor, súbitamente, sin que nadie se lo pueda explicar, el aparato se lanzó hacia el gentío, que si bien retrocedió espantado, arrolló a infinidad de personas. El pánico fue inmenso y por el campo quedaron esparcidos numerosos cuerpos heridos y algunos muertos; entre estos, se tiene la certeza de un matrimonio, una señora y un niño, cifra que lamentablemente ha de aumentar, dado que ocho de los heridos lo son de extrema gravedad. El desgraciado soldado aviador ha ingresado en prisión.

### Hace 75 años

## Pasadón

**Madrid 20 mayo 1939**

Como ya tienen noticia nuestros lectores, (ver RdeAyA 5-1999 y 5-2009 ) esta mañana ha tenido lugar en el campo de Griñón, la inauguración del monolito, elevado en el lugar donde cayó el laureado comandante García Morato, y la entrega, por la marquesa del Mérito, de un precioso Banderín a la Escuadra de Caza. Del emotivo acto, traemos imagen de la sorprendente y espectacular pasada de la GP-1 "Doña Sol" que, pilotada por el capitán Ultano Kindelán, arrojó flores.

### Hace 85 años

## Al agua

**Cádiz 13 mayo 1929**

Llevada a cabo la maniobra con la mayor reserva, esta tarde, mediante un carro de arrastre ha sido botado el hidro *Numancia*, con el que el comandante Franco pretende dar la vuelta al mundo.

Tan solo intervino personal de CASA, y cuando los aviadores Gallarza y Spercer volvieron de Sevilla de examinar la pista de despegue utilizada por el *Jesús del Gran Poder*, el aparato, con las llamativas inscripciones M-MWAP en alas y W16 en cola, se hallaba ya en el agua.

Después de las siete fue desamarrado de la boya y ambos realizaron el primer vuelo de prueba con un resultado admirable, que mañana piensan repetir.

### Hace 85 años

## Éxito

**Casablanca 11 mayo 1929**

Con un día espléndido y en presencia del Sultán, autoridades y un enorme gentío, se ha celebrado el anunciado Meeting en el que, en distintas pruebas, han tomada parte el 37 Regimiento de Aviación y una escuadrilla española de la base de Tetuán. Esta, que maniobró con simétrica precisión, fue muy ovacionada por el público, en especial por la colonia española que compuesta por unas ocho mil personas hizo grandes manifestaciones de españolismo.

El teniente coronel Fernández Mulero recibió el premio de honor del presidente de la República francesa, consistente en un valioso jarrón de Sévres, que lo ofreció a la señora del cónsul de España. El residente general francés entregó trofeos, felicitando a todos los aviadores españoles entre los que destacó también, el bravo capitán Ricardo Guerrero López, hermano de la gran actriz Maruja Guerrero, vencedor en la prueba de aterrizaje a punto prefijado.

### Hace 75 años

## Desfile

**Madrid 16 mayo 1939**

Por la Instrucción General nº 11, se establece el Orden de parada de las Fuerzas Aéreas, para el denominado *Desfile de la Victoria* que tendrá lugar el próximo día 19.

## Hace 75 años
# Invitados

**Vigo 26 mayo 1939**

Invitados por el Gobierno alemán, acompañando a la Legión Cóndor, ha viajado a Alemania una comisión militar española, constituida por representantes de las distintas Armas, incluyendo treinta y tres aviadores.

A bordo del transatlántico "Robert Ley", se ha tomado esta fotografía en la que vemos (de izq a dcha) al cap. Javier Murcia, cte. Antonio Llop, cap. Miguel Guerrero, ctes. José Muñoz, Ángel Salas y José Sirvent (Artillería); delante, cap. Joaquín Ansaldo y atrás cte. Pedro del Río.

*Nota de El Vigía:* Como curiosidades de aquel viaje tan interesante y apetecible, en el que los alemanes se volcaron con sus colegas españoles; contaremos, que el teniente José Ramón Calparsoro no asistió, porque no le llegó la invitación; y el de igual empleo, José Vicente Muntadas, se perdió todos los actos, por un inoportuno ataque de apendicitis, por el que hubo de ser intervenido en un hospital alemán.

**Aviación Legionaria**: 4 Grupos de SM-79, 1 de BR-20 y 1 de SM-81; sendas Escuadrillas de Ro-37, Ba-65 y G-50; así como 2 Grupos de CR-32.
**Legión Cóndor:** 30 He-111; 30 BF-109 y 3 Do-17.
**Aviación Nacional**: 1ª Brigada Aérea Hispana, compuesta por las Escuadras 1ª, con los Grupos 1 y 2 de Ju-52; 4ª, con los Grupos 15 y 16 de SM-81; 5ª con los Grupos 17 y 18 de SM-81, así como el Grupo independiente 7-G-14 de He-70.

2ª Brigada Aérea Hispana compuesta por las Escuadras 2ª: Grupos 3º y 4º de SM-79 ; 3ª Grupos 5º y 6º de SM-79; así como los Grupos 8º y 9º de Ca-310.

Unidades Autónomas: 7ª Escuadra: Grupos 2 y 3 de CR-32 y 5 de He-112

8ª Escuadra; Grupos 4-G-2; 5-G-17 y 6-G-15.

Dirección de pasada: De Colmenar Viejo hacia el Sur, pasando por la vertical de Fuencarral - Plaza de los Ministerios - Paseo de la Castellana - Paseo del Prado – Neptuno – y Atocha, virando aquí a la izquierda, para pasar por Vicálvaro y Barajas, yendo desde aquí a Colmenar Viejo para dar una segunda pasada

La primera pasada sobre la tribuna comenzará a las 11 horas y terminará a las 11,22

## Hace 50 años
# Estandarte

**Valladolid 10 mayo 1964**

En un acto de sobria solemnidad castrense, en la base aérea de Villanubla,se ha celebrado la entrega del estandarte que el Ayuntamiento de la ciudad ofrece al Ala de Cazabombardeo nº 3.

Ejerció de madrina doña María de los Ángeles Valdivielso, esposa del alcalde D. Santiago López, quien lo puso en manos del coronel comandante de la Unidad y jefe del Sector Aéreo de Valladolid, Ramiro Pascual Sanz

## Hace 30 años

**15 mayo 1984**

## Hace 60 años
# Modernización

**Getafe 25 mayo 1959**

Con gran alborozo por parte del personal del Ala nº35, a donde va destinado, llegó esta mañana el primer DC-4 (C.54) que ha tomado la matrícula T.4-1.

A lo largo de los próximos meses se incorporarán cinco más que potenciarán sensiblemente la aviación de transporte.

*Nota de El Vigía:* De aquel gran avión, que ya había demostrado su valía en la compañía Iberia, el Ejército del Aire en los años 1961-62 adquirió otras cinco unidades más. Dos T.4 (el 5 y el 10) sirvieron en el Grupo de Estado Mayor donde popularmente se les conoció como "La vaca sagrada" y "El choto".

Cuando el 2 de marzo de 1977, los seis últimos partían para Sevilla –Tablada, donde se efectuaría su desguace, en su febril laborar, habían sumado entre todos 80.000 horas de vuelo. Foto Francisco Andreu Plaza.

## Hace 55 años
# Se acabó

**Málaga 8 mayo 1959**

Por Orden de la fecha, se ha disuelto la Escuela de Observadores, cuya actividad iniciada en 1938 pasará en adelante a las escuelas de vuelo.

En 1944, en pleno apogeo de aquella, NO-DO le dedicó un reportaje, del que presentamos este fotograma.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años

## Inspección y elogios

**Melilla 16 junio 1924**

Tras unos días intensos, hoy regresa a la península el coronel jefe del Servicio de Aviación, Ricardo Álvarez Espejo, marqués de González Castejón. Llegado con la misión de inspeccionar los servicios que practican las escuadrillas de aviones e hidros de Tauima y Atalayón; diariamente ha efectuado vuelos con distintos pilotos y aparatos, para conocer toda la zona ocupada.

Sabedor pues, "in situ", del quehacer de los aviadores y sus equipos de apoyo, al despedirse ha publicado la siguiente orden:

*Quiero expresar a todo el personal navegante de ambas zonas la profunda satisfacción que siento, de haber convivido con vosotros esta corta temporada, durante la cual, he aprendido a conoceros, apreciando vuestras altas cualidades militares, entusiasmo, serenidad, abnegación y desprecio al peligro, de las que vuestra diaria actuación es prueba palpable.*

*Sois los verdaderos paladines del aire, y como tales, cumplís intrépida y valerosamente vuestra arriesgada misión, jalonando gloriosamente con vuestras vidas la ruta de la Aviación Militar Española.*

*La Patria os contará, no lo dudéis, entre sus hijos predilectos; yo por mi parte me enorgullezco de estar a vuestro frente y ostento, como mi mayor timbre de gloria, el honor de mandaros.*

### Hace 90 años

## Accidente

**Getafe 23 junio1924**

Iniciado el pasado mes de octubre, el coronel de Artillería D. Luis Lombarte Serrano, estaba llevando el curso muy bien, y hoy habría de finalizarlo, realizando a bordo de un Avro 504, las últimas prácticas de pilotaje, cuando su aparato, desde unos 15 metros de altura, se ha venido al suelo violentamente. Especulando sobre una posible "pérdida", sus compañeros, con el susto metido en el cuerpo, en algún vehículo y hasta corriendo, han acudido hacia el lugar, extrayendo al piloto de entre los restos del biplano, para trasladarlo en grave estado al botiquín del aeródromo, desde donde ha sido derivado a la clínica militar del Buen Suceso. Por la tarde, le ha visitado el capitán general, y al tener noticias Su Majestad el Rey, ha enviado a uno de sus ayudantes para que le informe sobre su estado.

Prestigioso militar, el coronel Lombarte tomó parte en las campañas de Cuba, Puerto Rico y África, y en todas ellas fue herido

### Hace 85 años

## Milagroso

**Albacete 11 mayo 1929**

**Nota:** Llegada esta noticia a la redacción cerrado ya el número anterior; dada su espectacularidad, nos resistimos a no darla a conocer.

Cuando a mediodía, catorce aparatos De Havilland DH-9, del Grupo de León, se dirigían al aeródromo de Los Alcázares, a uno de ellos, el nº 171, desgajado de la formación, se le vio sobrevolar a baja altura la capital; según se dice, el motor no le funcionaba correctamente. ¿Ratearía –nos preguntamos– al reducir las revoluciones para dar una "pasada"?

Rozando los edificios, chimeneas y pararrayos, tras una rápida vuelta, fue a precipitarse sobre el tejado de la casa nº 3 de la calle Jiménez de Córdoba, hundiéndose en él y rompiendo al caer muchos cables de alumbrado. La alarma ha sido enorme. Numeroso público acudió al lugar del suceso para auxiliar a los aviadores: el sargento piloto Francisco Moreno Urbano, y el soldado Restituto Vega, quienes milagrosamente, a pesar de la aparatosidad, no sufrieron heridas graves. Trasladados a la Casa de Socorro y posteriormente al Sanatorio Romero, sus lesiones fueron calificadas de leves; tanto es así, que esta noche partirán por ferrocarril a Madrid.

La casa objeto del forzoso aterrizaje, es propiedad del panadero don Ignacio Sanz Martínez; quien, con independencia del terrible susto, se felicitaba de que lo que pudo haber sido una tragedia, no haya sido así.

*Nota de El Vigía:* La calle en la que tuvo lugar el siniestro se denomina hoy Calle Albarderos; por otro lado, el entonces sargento Moreno, alcanzó el empleo de coronel.

### Hace 85 años

*Cartel II Salón de Aeronáutica*

### Hace 85 años

## Modernización

**Melilla 16 junio 1924**

Como saben nuestros lectores, (R de A y A. 6/1999) traídos en vuelo desde París por aviadores españoles, llegaron a Cuatro Vientos los doce biplanos Potez XV adquiridos en el país vecino. Hoy, una patrulla compuesta por tres de ellos, ha llegado al aeródromo de Tauima; los pilotaban los capitanes Eduardo González Gallarza, José Carrillo y Alejandro Arias Salgado, en compañía del capitán Juan Sanz Prieto, teniente Ángel Orduña y un mecánico, en función de observadores. Según cuentan, se trata de moderno material y el viaje lo hicieron vía Granada invirtiendo poco mas de una hora en cubrir el último tramo.

## Hace 75 años
# Merecedor

**Burgos 1 junio 1939**

El minisro de Defensa Nacional, general Fidél Dávila, ha expedido un diploma por el que *En atención a los méritos contraídos en operaciones de guerra, se concede al capitán José Adrián Pequito Rebello, el empleo de Capitán Honorario de la Aviación Española.*

*Nota de El Vigía:* Aquel hidalgo portugués /44), abogado, escritor y agricultor terrateniente; colaborador desde el principio con la Causa nacionalista, se integró a la Aviación en 1936, aportando su experiencia de piloto privado y su propia avioneta; una Miles Hawk bautizada "Passarola", a la que se militarizó, dotándola de la Cruz de San Andrés. Su actividad como mensajero alado, "recadero" y observador en ocasiones, fue abrumadora para aquellos mandos que no sabían ya qué encargarle.

## Hace 75 años
# Recompensas

**Sevilla 9 junio 1939**

Presidido por los generales Kindelán y Monti, jefe este de la Aviación Legionaria, en el salón de actos del Andalucía Palace se ha efectuado con gran solemnidad el acto de imponer a los aviadores españoles condecoraciones italianas.

Realmente emocionante, ha sido la primera de ellas, concedida a título póstumo al capitán Carlos de Haya, prendida en la guerrera del primogénito del glorioso y malogrado aviador, el niño de seis años Carlitos de Haya, quien muy simpático y serio en su papel, vistiendo el uniforme de "balilla" de los *Flechas del Aire*, estaba acompañado por su madre doña Josefina Gálvez.

Luego se procedió a condecorar a los coroneles González Gallarza y Moreno Abella, así como a cuarenta jefes y oficiales

## Hace 75 años
# Colapso fatal

**Bilbao 19 junio 1939**

A fin de participar en los actos conmemorativos del 2º aniversario de la Liberación de la Villa, desde su base vitoriana llegó ayer al aeródromo de Sondica una escuadrilla de siete "Pavos" (Heinkel He-45) Cuando esta mañana, poco después del mediodía evolucionaba sobre el desfile militar que, presidido por el Generalísimo, discurría por la Gran Vía, al virar sobre el alto de Santo Domingo, uno de los biplanos, el del jefe de la formación precisamente, inexplicablemente ha caído a tierra, estrellándose junto a la llamada "Casa de la Radio".

En él han perdido la vida el capitán Salvador Talavera y su observador el teniente Nicanor Bartolomé; dos aviadores, cuyo valor había sido ampliamente acreditado en la pasada campaña.

Según declaró el teniente Ignacio Puig de Carcer, quien volaba como "punto" derecho del avión siniestrado, la causa de tan funesto accidente pudo ser un colapso sufrido por su jefe, a juzgar por el gesto de dolor que pudo ver en su rostro.

## Hace 60 años
# Choque

**Logroño 16 junio 1954**

Esta mañana, cuando tras un vuelo de entrenamiento, rodaba hacia su hangar en Agoncillo, el Heinkel 111 (B.2-49), perteneciente al 15 Regimiento, bien por un exceso de confianza y/o un ligero fallo de frenos, ha colisionado con la avioneta GP-1 (EC-AGF), del Aero Club, estacionada en las inmediaciones, a la que con una de sus hélices, amén de otras averías, le ha arrancado el motor.

Formaban la tripulación del bimotor, el sargento Jesús de Dios y el teniente Miguel Angel Sebares (pilotos), el cabo 2º Felix Albelda (mecánico) y los pasajeros Jesús López Badimón y Luciano Beitia. Afortunadamente no se han producido víctimas.

*Nota de El Vigía:* A titulo de compensación, el Ejército de Aire cedió al Aero Club una HM-1, que sin distintivos militares ni civiles –tan solo E.4-176 en el empenaje– no tuvo éxito entre los pilotos logroñeses. Solamente el industrial pastelero, hábil y entusiasta piloto Miguel Ochoa, "suelto" en "la monda" por el capitán Matienzo, se entusiasmó con ella. Agotó dos motores y al final se la llevó a su casa, eso sí el tablero para tenerlo más cerca de su trabajo, lo hizo empotrar en el obrador.

## Hace 75 años
# De regreso

**Cádiz 10 junio 1939**

Habiendo recibido la cordial y amistosa despedida del pueblo gaditano, a bordo del transatlántico *Duilio* han partido de regreso a su patria ochenta aviadores italianos. Les acompaña una numerosa comisión de camaradas españoles, presidida por el general Kindelán. Hidros Heinkel He-59 (los populares"Zapatones") de la base de Pollensa, han dado escolta de honor durante las primeras millas.

## Hace 60 años
# Premiados

**León 26 junio 1954**

Como colofón a la I Vuelta Aérea al Antiguo Reino de León y del Festival Aéreo que con la participación del príncipe Cantacuzeno y pilotos del Grupo de Experimentación en Vuelo se celebró en el aeródromo Virgen del Camino, ha tenido lugar la entrega de premios.

En la foto el capitán Guillermo Palanca y los tenientes X y Dionisio Zamarripa, bromean con Domingo Fernández Rubiero, maestro nacional, concesionario del bar del aeropuerto bilbaíno y entusiasta piloto, quien volando la DH-87 Hornet Moth, representó al Aero Club de Vizcaya.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 85 años

### Hace 90 años

## Boda

**Málaga 1929**

En la el templo de María Auxiliadora se ha celebrado el enlace matrimonial del teniente de Aviación Joaquín García Morato, con María del Carmen Gálvez. Apadrinados por doña María Castaño, madre del novio y el ilustre doctor don José Gálvez Ginachero, padre de la novia. Los contrayentes han recibido muchísimas felicitaciones a las que unimos la nuestra mas cordial.

### Hace 90 años

## Homenaje

**Logroño 1 julio 1924**

Procedentes de Madrid, han aterrizado en Alfaro dos aeroplanos militares pilotados por el capitán Manuel Coig y el teniente Ignacio Jiménez, portadores de una corona que la Aviación Militar dedica a la memoria del general Echagüe .

A las siete de la tarde, con asistencia de autoridades y familiares, ha sido depositada sobre su tumba.

### Hace 90 años

## Distintivo

**Madrid 5 julio 1924**

Por R.O.de hoy, se aprueba el emblema de ametrallador-bombardero, el cual se ostentará en el lado derecho del pecho.

### Hace 90 años

## Nuevo campo

**Zaragoza 2 julio 1924**

Nos comunican de Belchite, que con el fin de realizar pruebas, con vistas a establecer un aeródromo militar, en las afueras de dicha localidad, han tomado tierra dos aparatos. Venían de Getafe y los pilotaban los capitanes Eusebio Verda del Vado y Gumersindo de la Gándara, llevando como pasajeros a dos oficiales. Mañana se esperan otros aparatos.

### Hace 85 años

**San Sebastián julio 1929**

### Hace 85 años

## Desventura

**Los Alcázares 23 Julio 1929**

Cuando una escuadrilla de siete aparatos, al mando del capitán Melendreras, realizaba prácticas, por causas que aún no se han podido determinar, el "Bristol" nº 21 que ocupaban los sargentos de Ingenieros Antonio López Segura (piloto) y Miguel Armijo Fernández de Alarcón (bombardero), cayó a tierra en barrena desde unos 200 metros, con las lamentables consecuencias que cabe imaginar. Se da la circunstancia que la esposa de este último, encinta de cinco meses, presenció la caída, sin saber que se trataba de él.

*Nota de El Vigía:* Aún no había transcurrido un año, del dramático fin de otro Armijo; Mariano, teniente de Infantería, pilotando un "Potez" en vuelo Getafe –León, por avería se vio obligado a tomar tierra en la localidad vallisoletana de Alaejos; una vez reparada, al despegar con una maniobra difícil, tras chocar con un poste de conducción eléctrica, el aparato fue a caer al cercano cementerio, donde se destrozó. Gravísimamente heridos, los aviadores fueron trasladados al Hospital Militar de Valladolid donde 48 horas mas tarde, Mariano fallecía.

El tercer hermano, Jacobo, tuvo más suerte, y salió con vida del grave accidente que en 1924, mandando la 1ª Escuadrilla "Bristol", sufrió en Melilla. Comandante del Cuerpo de Mutilados, fue el primer jefe del aeropuerto de Barajas, y en 1946 fundó y dirigió la revista de divulgación aeronáutica "Avión", que vino a llenar el hueco que reclamaba la afición y sin duda transcendental para el inicio de tantos.

Como ya tienen noticia nuestros lectores (R.de A y A. 7-8 1999 y 2.004)) en esta ciudad y como *Homenaje a la Aviación Española*, con auténtico éxito se están celebrando, tanto en la bahía como en el aeródromo de Lasarte, distintas pruebas aéreas, abiertas a la participación militar y civil. Traemos hoy a estas páginas su atractivo cartel anunciador.

### Hace 75 años
## Admiración y entereza

**Teruel 30 julio 1939**

En el cementerio de Puebla de Valverde en presencia de autoridades de la región y numerosas personalidades, Doña Josefina Gálvez viuda del comandante Carlos de Haya a quien acompañaban sus cuñados Fernando y Luis, ha procedido a identificar los restos de su glorioso esposo. Luego, con gran entereza tras colocar sobre su pecho la Medalla Militar, lo ha envuelto en la bandera nacional.

El féretro ha sido colocado provisionalmente en un nicho, hasta que se reciban órdenes de la superioridad.

### Hace 75 años
## Fatalidad

**Malaga 2 agosto 1939**

A través de la Guardia Civil, se ha tenido noticia en la Escuela de Observadores, ubicada en El Rompedizo, de que un aparato de aquella se había estrellado en la Yunquera, en la Serranía de Ronda; concretamente, en el llamado Cerro de la Abeja. Personada en el lugar una expedición de socorro, lamentablemente tan solo ha podido constatar la muerte de sus tripulantes. Se trata de los alféreces Ricardo García Morato y Antonio Ferrer Díaz, así como el teniente de Infraestructura José Manuel González; quienes, según información facilitada por la jefatura de la Escuela, a bordo de una "Pava", como popularmente se conoce a los biplazas Heinkel-46, volaban a Sevilla.

*Nota de El Vigía:* Una vez más, la desdicha se había cebado en una familia. Primero -hace poco más de diez años- Antonio; recién acabada la guerra, Joaquín, el "As" de la caza, y ahora, cuatro meses después, Ricardo. Los tres varones García Morato han sido víctimas de la aviación.

### Hace 80 años
## Remojón

**Melilla 1 agosto 1934**

Efectuando vuelos de prácticas el capitán Manuel de Ugarte, acompañado del soldado mecánico José Ibars García, el Breguet XIX sufrió una parada de motor; planeando, pudo llegar hasta las cercanías del puerto, donde capotó, hundiéndose a poca distancia de las obras de prolongación del muelle. Cuantas personas se hallaban en él, presenciaron con gran emoción el accidente, convencidos de sus graves consecuencias, pero respiraron tranquilos cuando, a los pocos momentos, vieron aparecer sobre la superficie al capitán Ugarte y a su acompañante, quienes recogidos rápidamente por una embarcación de la Junta de Obras del Puerto, fueron trasladados al hospital donde quedaron ingresados para la curación de las heridas menos graves que presentaban.

Para salvar el aparato acudieron embarcaciones de la Comandancia de Marina y de la Compañía de Mar, consiguiendo al fin de grandes esfuerzos, extraerlo a tierra con escasos daños.

### Hace 75 años
## Chapuzón

**Melilla 11 agosto 1939**

Es cierto, que entre los galgos de Tauima había una indisimulada rivalidad, los Fiat G-50 y Heinkel He-112 del 27 Grupo eran los causantes; y hoy, el capitán Carlos Bayo Alessandri (11 victorias con el "Chirri" en la todavía reciente guerra) picando con el caza alemán, se ha estampado en las tranquilas aguas de Mar Chica. El hecho de que explotara el motor, y manase la gasolina ardiendo, ha puesto al veterano piloto en una didícil situación de la que por fortuna, aún con lesiones (foto) ha salido airoso.

*Nota de El Vigía:* Tanto es así, que diez días después "subía de nuevo al andamio" para probar un He-112.

### Hace 75 años
## Capotó

**Barcelona 16 agosto 1939**

Era uno de aquellos Polikarpov I-15 de factura soviética, más conocido como "Chato" o "Curtis", que como "botin de guerra" lucieron tras esta, la Cruz de San Andrés. Hoy, luego de probarlo en Sabadell, el teniente Agustín Goizueta se dirigió hacia el mar, y ya había alcanzado la costa, cuando una alarmante bajada de la presión de aceite, hizo inevitable el aterrizaje. Allí mismo, se extendía la playa de Vilasar de Mar, y sin pérdida de tiempo viró para enfilarla, poniendo instantes después las ruedas en la arena con "una toma de obispo".

¡Lastima! que al final capotase sin consecuencias para el piloto, quedando el avión con lomo al sol. Y lo que es peor; que en el viraje, pusiera perdidos de aceite a los clientes de un bar, desde cuya terraza contemplaban asombrados el numerito.

Carlos Bayo Medalla Militar individual y combatiente en Rusia con la 1ª Escuadilla Azul, donde logró tres victorias, había alcanzado el generalato cuando en 1979 nos dejó.

### Hace 75 años

## Tropezón fatal

**Getafe 24 agosto 1939**

Con el precedente de la pérdida de su padre y de su hermano Heraclio, este, en acción de guerra como jefe de la 4-E-3 (Grupo Morato) y Medalla Militar a título póstumo, a Luis Gautier que había volado de observador en los Savoia 79, le buscó el Mando un destino de menos riesgo y, no sin desilusión, se incorporó a los ya caducos Breguet XIX de Tetuán. Ya terminada la guerra, pasó a los "Natachas" (Polikarpov RZ) de Larache.

Hoy, al despegar con uno de ellos con destino Tetuán, acompañado del también teniente Godofredo Bores, fatalmente una de las ruedas del tren se introdujo en el embudo mal tapado de una bomba, provocando el capotaje e incendio, que acabó con sus vidas.

### Hace 75 años

## Huérfanos

**Madrid 4 agosto 1939**

Por Orden de la Jefatura del Estado Mayor del Aire, se ha constituido una Junta organizadora del Patronato Nuestra Señora de Loreto. Asociación benéfica-docente cuyo principal fin es recoger, educar e instruir dignamente a los huérfanos de la oficialidad del Ejército del Aire.

Para alcanzar dicho objetivo, necesita esta Junta disponer de edificios o terrenos apropiados donde construirlos, formando las diversas secciones, graduadas por sexo y edades.

A las personas pudientes que por amor a la Aviación Española quieran unirse a la más rápida realización de esta magna obra, ofreciendo generosamente por donación, venta o especial alquiler sus fincas campestres o urbanas, radicantes en esta capital o poblaciones de importancia, se les ruega urgente y encarecidamente se pongan en relación con la expresada Junta.

De igual modo puede contribuirse con cualquier otra clase de elementos de salubridad, confort y culturales, que favorezcan el expresado y decidido empeño que está dispuesta a realizar la oficialidad del Arma de Aviación, cualquiera que sea el sacrificio necesario, en justo tributo a sus gloriosas víctimas, cuyas más salientes hazañas serán constantemente exaltadas en estos Centros docentes para que arraiguen en la memoria de los niños y no se aparte nunca del cariño de los mayores.

### Hace 60 años

## A casa

**Santander 11 agosto 1954**

Los primeros quince T-6 "Texan" –Agua de mayo para el sediento Ejército del Aire– habían llegado cinco días atrás, embarcados en el portaaviones USS Tripoli. Trasladados por carretera al aeropuerto de Parayas, tan pronto los mecánicos los despojaran de las fundas de plástico protectoras y probaran en tierra sus motores, los pilotos llegados en un "Junkers" desde Matacán, en poco más de una hora volarían a la base salmantina. En la foto, sin marcas ni numerales españoles aún, el teniente Gonzalo Gómez Bayo, se acerca al trimotor, para que el bueno de Don Pablo Laporte –competente meteorólogo, buen fotógrafo y excelentísima persona– lo fotografiara.

### Hace 60 años

*AVION julio 1969.*

### Hace 55 años

## Cortesía

**Mallorca 4 agosto 1959**

Pasando la *luna de miel* en Formentor, el príncipe Alberto de Lieja, heredero de la corona belga, ha visitado la base aérea de Son San Juan, e invitado por el teniente coronel Bernardo Meneses, ocupando el puesto de segundo piloto, ha volado en un Grumman Albatross. Le acompañaron el embajador de Bélgica en España y el almirante jefe de la Base Naval de Baleares.

### Hace 45 años

## Helicopterista

**Cuatro Vientos 12 julio 1969**

Tras haber asistido al XXV Curso, el Príncipe D. Juan Carlos de Borbón ha obtenido el título de Piloto de Helicóptero. Adiestrado por el teniente coronel Enrique Alonso Vega, voló "suelto" el pasado 28 de junio.

En la fotografía, vemos a SAR junto a los tenientes de la XX Promoción AGA, Devesa, Clemente (J), Sanesteban, Martull y Gordillo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Oviedo 25 septiembre 1914**

Hijo de doña Matilde Manteola Suárez y don Manuel López Flores, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Manuel.

*Nota de El Vigía:* Conocí a Manolo Manteola en el aeropuerto bilbaíno "Carlos de Haya" de Sondica, cuando al comienzo de los años 50, me introducía en el modesto ambiente aeronáutico de entonces; y él, como oficial de trafico, era el "mandamás" allí. Mi recuerdo es el de un personaje singular; tez morena, penetrante mirada y bigotito de la época. Muy "dandy" lucía en la solapa el emblema de ¡1.000! horas de vuelo –que me parecían muchísimas– y en la mano, la inseparable varita, recuerdo probablemente de sus días en el Sahara.

Estudiante de derecho, la guerra le llevó a participar en la heroica defensa de Oviedo, donde ganó la Laureada colectiva; luego, se hizo piloto y pasó los Junkers de "Las tres Marías", y poco después a la "Cadena de Pavos" (6-G-15), en la que, echándole mucho valor y efectividad, haría toda la guerra, con un paréntesis de cinco meses en los hidros (He-60) de Cádiz. Ya en la paz, marcha con los "Pavos" a Vitoria, asiste en Málaga a un Curso de Tripulantes y vuela luego los He-111 de Zaragoza y los He- 51 de Getafe. Ingresa en la Academia de Aviación, pero su tan peculiar forma de ser le trae problemas y solo "aguanta" 15 meses, la severa disciplina de aquella, lo que le perjudicó notablemente, al quedar estancado en el escalafón.

Destinado a los "Curtiss" de Villanubla, sus pasadas y evoluciones, especialmente en el valle asturiano de Teverga, al que tan vinculado estaba, aún se recuerdan; la chiquillería al grito de ¡Manteola!, llegaba a "parar" las clases en la escuela, saliendo todos a la calle para admirarle.

Tras un curso de Vuelo Sin Visibilidad y el de caza en Morón, marcha a Baleares para disfrutar, mas de dos años, con los Fiat de Son San Juan. Luego, en 1946, por concurso pasa a ocupar a vacante de Oficial de Tráfico del aeropuerto de Villa Cisneros (África Occidental Española) donde se tira casi cuatro años, aprovechando la licencia colonial, para hacer prácticas como 2º piloto en Iberia.

En 1950, como hemos visto, llegaba a Bilbao; vinculado al Aero Club, da doble mando a futuros pilotos. En Semana Santa del siguiente año, con la Auster hace una escapada a Oviedo, donde el mal tiempo le retiene unos días; decidido a regresar, viendo que en el aeródromo de Lugo Llanera la cosa no está tan mal, sin alejarse de sus límites, da el "bautismo del aire" a varios amigos. Como quiera que la cosa se estaba poniendo fea, decide aterrizar; en el tramo "viento en cola" una nube se interpone entre la avioneta y cabecera de pista; el viraje a base está complicado y en la aproximación final se lleva por delante un tendido eléctrico y termina estrellándose. Total, avioneta destrozada y nuestro personaje se rompe la nariz y pierde dos dientes.

Luego de un Curso Perfeccionamiento (que nada tiene que ver con el accidente), se le concede el ingreso en la Escala Activa (SV) incorporándose otra vez al 33 Grupo de Villanubla, concretamente a su destacamento de Lugo Llanera.

En esta época, realizando este cronista los cursos de Vuelo Sin Motor en la Escuela de Llanes, ante el asombro de los alumnos tomó tierra una verdosa HM-1; su piloto era Manolo Manteola, quien complementaba el traje de vuelo militar, con un típico sombrero tirolés al que no faltaban las clásicas insignias de clubs de montaña, ni el mechón de cola de jabalí. Su recomendación al jefe de Escuela, comandante Javier Bermúdez de Castro, me supuso un montón de gozosos y emocionantes vuelos en la "Cigüeña".

Destinado al Ala de transporte nº 35, ascendió a capitán, empleo que ejerció en el E.M. de R.A. Atlántica y en el 33 Escuadrón.

A petición propia, pasa al Servicio de Tierra y se incorpora como Oficial de Tráfico al aeropuerto de Oviedo y luego en 1963 al de El Aaiun donde un año después toma el mando del mismo.

Tan famoso se hizo en aquellas latitudes, que recibió una carta figurando en el sobre su nombre y Desierto del Sahara solamente.

Al constituirse el Cuerpo Especial de Oficiales de Aeropuertos figuraba con el nº 1 y al cumplir la edad reglamentaria pasó a la situación de retirado definitivo.

Sibarita a más no poder, aquel hombre que a nadie le dejaba indiferente, era un clásico conduciendo su descapotable por las rutas del principado. Sus nietos le arrebataban y un día, el 7 de diciembre de 1985, acompañando a Marga, la mayor de ellos, para hacerle un regalo, fallecía repentinamente en un gran almacén de la capital asturiana. La prensa regional no olvidó a tan pintoresco hijo adoptivo a quien este cronista quiere hoy recordar.

### Hace 90 años
## Volando

**Madrid septiembre 1924**

Sabido es, que la afición "tira"; de ahí, que encontremos a uno de nuestros más prestigiosos aviadores, al mismísimo capitán Alejandro Gómez Spencer, "pegando" un vuelo con su novia, la distinguida aristócrata milanesa Emma Barzani y un amigo.

### Hace 90 años
## De un tirón

**Melilla 15 septiembre 1924**

Propulsado por dos motores Rolls Royce de 370 cv, en vuelo directo desde Italia, ha amerizado en Mar Chica un hidroavión Dornier Wal, primero de la serie de ocho que llegarán en días sucesivos adquiridos por la Aviación Miitar. Viene tripulado por el ingeniero director de la S.C.M.A Marina de Pisa y según se nos ha informado la ruta seguida ha sido; Pisa-San Remo-Cabo Creus- Barcelona-Islas Columbretas –Cabo la Nao-Cartagena, Cabo de Gata-Melilla. Total,

1.650 kilómetros recorridos en once horas, a una velocidad media de 150 Km/h con un consumo de 2.200 litros de gasolina y 120 de aceite. Tiene el Wal una capacidad para cuatro pasajeros (piloto, observador, ametrallador y mecánico) siendo capaz de acarrear 80 bombas de 11 Kg.

### Hace 90 años
## Aguante

**Cuatro Vientos 2 septiembre 1924**

Un modesto piloto español, de esos cuyo nombre no suena a "as", el capitán de Intervención Luis Martínez Delgado, pilotando un De Havilland DH-4 del Servicio, ha batido el "récord" nacional de permanencia –intocable desde 10 años atrás– estableciéndolo en 9 horas y 28 minutos.

Recordemos que fue el aviador alemán Josef Suwelacvk quien la ostentaba desde el 13 de marzo de 1914, cuando partiendo de Cuatro Vientos a bordo de un Kondor "Taube" traído para proponer su adopción por la Aviación Militar Española, estuvo en el aire 8 horas y 30 minutos.

### Hace 85 años
## Doble cometido

**Oviedo 20 septiembre 1929**

Con ocasión de las fiestas de San Mateo y con objeto de reconocer terrenos para un futuro aeropuerto, han tomado tierra en los terrenos habilitados en La Morgal (Lugo de Llanera) una pareja de aviones de la Base de León.

### Hace 85 años
## Hundimiento

**Melilla 20 septiembre 1929**

Se acaba de elevar de Mar Chica, y cuando tras un corto vuelo se disponía a amerizar el Dornier nº 5 pilotado por el teniente coronel Antonio Camacho con varios pasajeros, debido al espejismo de las aguas, ha capotado y se ha hundido. Resultaron heridos tanto el referido jefe como algunos tripulantes. Todos ellos fueron auxiliados por varios compañeros que acudieron en canoas, y trasladaron a tierra. Tras recibir una primera cura, han ingresado en el hospital. Mañana se intentará extraer el aparato.

### Hace 75 años
## Pilotos a cientos

**Madrid 18 septiembre 1939**

El BOE publica una Orden del Ministerio del Aire convocando 400 plazas de pilotos de complemento. Los cursos comenzarán el 1 de enero de 1940. Los aspirantes deberán tener 18 años cumplidos, no haber cumplido 24 y poseer el bachillerato completo.

Del 10 al 30 de noviembre se efectuará el reconocimiento de los aspirantes en el aeródromo de Sevilla. El viaje y gastos de estancia serán por cuenta del Estado, incluso los de aquellos que no aprueben. El compromiso será por tres años y podrá ampliarse otros dos.

### Hace 60 años
## Oloroso Volador

**El Copero 1954**

### Hace 50 años
## Triunfo español

**Bilbao septiembre 1964**

Resuelto con un gran éxito para España (R de A y A 9-1999)

el II Campeonato Mundial de Vuelo Acrobático, cuyo primer puesto en la categoría individual se ha adjudicado el capitán Tomás Castaño; obteniendo nuestra Nación el segundo por equipos, traemos hoy a estas páginas, el cartel anunciador de la competición.

### Hace 45 años
## Perfección

**Sevilla 11 septiembre 1969**

En acto presidido por el teniente general Ángel Salas, jefe de la 2ª R.A. y del general Lebailly, comandante de la 16 Fuerza Aérea norteamericana, este ha hecho entrega al presidente de Construcciones Aeronáuticas, S.A. D. José Ortiz Echagüe, del diploma correspondiente al "Programa cero defectos" que por vez primera recae en una empresa europea. El control de calidad elevado al máximo, en la revisión de más de 400 F-102 desplegados en Europa, ha motivado que no se produjera irregularidad alguna en los vuelos de prueba efectuados en dichos aviones.

### Hace 35 años
## Flechas aladas

**Albacete 20 septiembre 1979**

Deseando este cronista retratar a los Mirage F-1 del Ala 14, cuyas primeras 10.000 horas recientemente habían totalizado, el Mando decidió que lo hiciese desde un Mirage III de Manises y que una patrulla de aquellos saliera de su base de Los Llanos para interceptarnos. Y así se hizo; pilotado este por el comandante "Paco" Gómez Carretero, el encuentro fue perfecto y el renombrado acróbata, aficionado a la fotografía también, supo ponerme en lugar adecuado y momento oportuno, para que pudiera captar esta formidable trepada de los capitanes Castañosa, Ferrer y Bobadilla.

Luego de "abrasarles" a fotos juntos e individualmente, encontramos en el cielo a una formación de Mystére III, que junto con un Phantom equipado con manga, regresaban de ejercitarse en el tiro aire-aire; pero, esta es otra historia…

### Hace 65 años
## MAU

**Burgos 18 septiembre 1949**

Nuestros lectores ya tienen noticia (R de A y A 9-2009) del brillante acto de entrega del Estandarte que el Ayuntamiento de esta capital, ofrece a la Milicia Aérea Universitaria, y la Jura de Bandera de su 1ª Promoción que hoy complementamos con una fotografía.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Madrid 19 octubre 1914**

Hijo de doña Antonia Cortés R de Llano y del Exmo. Sr. don Joaquín Ruiz Giménez, alcalde de esta Corte, ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de José.

*Nota de El Vigía:* José Ruiz Giménez Cortes, "Pepito" para sus amigos –quizás en contraposición con su corpulencia– tras el bachiller se licenció en Derecho. A raíz del alzamiento militar de 1936, sabida su pertenencia a Falange, fue perseguido y al fin encarcelado en "la Modelo", "visitando" también la cheka de la calle San Bernardo. Tras cinco meses de penalidades, consiguió refugiarse en la legación de Panamá y el 10 de julio de 1937 se pudo pasar a zona Nacional, para servir en el Parque Central de Automóviles de la VI División.

Solicitado el curso de piloto, en las Escuelas de El Copero y Jerez totalizó 95 horas y fue promovido a alférez de complemento de Aviación. Puesta de manifiesto su gran habilidad y seleccionado para la caza, antes de incorporarse al frente junto a los catorce mejores de su promoción, hubo de foguearse en breves pero intensivas prácticas en Logroño, dirigidas por el voluntario alemán Johannes Krugg.

Destinado al ya célebre Grupo Morato, lo fue al 2-G-3 que mandaba el capitán Salas y, concretamente, a la 3ª Escuadrilla (5-E-3) del capitán Guerrero y luego García Pardo.

Los servicios de guerra: vigilancia, ametrallamiento a tierra, protección de bombarderos y combates se suceden.

Desplegados en el campo de Bello (Teruel) el 26 mayo de 1938, al despegar para un servicio en el Fiat CR-32 (3-74) sufre un accidente; herido grave, es hospitalizado y evacuado más tarde a San Sebastián. Su guerra activa como cazador había terminado con cincuenta y seis servicios; de ellos, tres con fuerte reacción antiaérea; ocho ametrallamientos a objetivos terrestres y en los cinco combates en que intervino, había logrado tres derribos seguros: 1 "Curtis" y 2 "Ratas", más otro de este tipo, considerado como probable.

Repuesto de sus heridas, en diciembre pasa a la Escuela de Jerez para reentrenamiento, y al acabar la guerra con el empleo de teniente provisional, le destinan a San Javier en comisión, luego al Regimiento de Caza de Sevilla y tras realizar el curso de Tripulantes al 11 Regimiento de Aviación.

### Hace 75 años
## Boda

**Sanlúcar de Barrameda 19 octubre 1939**

En este pintoresco municipio gaditano, ha tenido lugar el enlace matrimonial del capitán de Aviación Ultano Kindelán Núñez del Pino, con Doreen Bromby Everett.

Hijo el contrayente del general Alfredo Kindelán, pionero de la Aeronáutica y Jefe del Aire en la pasada guerra, han asistido al evento numerosas personalidades y amigos.

En la fotografía, vemos de izq a dcha, a Ramón Escario, el Infante D. Alfonso de Orleans, los recién casados, un señor no identificado, Álvaro de Orleans y Eladio Goizueta.

En estos días, un doloroso suceso habría de vivir nuestro protagonista; su hermano Enrique (23), que con orgullo quería seguir sus pasos, ya se había hecho aviador. Alumno de la Escuela de Caza de Reus, el fatídico 14 de mayo de 1940, haciendo prácticas de tiro en el mar, debido al efecto "mar plato" erró en la altura, estrellándose fatalmente con su Fiat CR-32 frente a la costa tarraconense.

Nombrado asesor técnico de la película "Escuadrilla", lo hizo a las mil maravillas; el diario ABC en su crítica, con el léxico de la época, decía: *Obra cumbre de la cinematografía nacional. Reflejo del arrojo y pericia de nuestros gloriosos aviadores, que con sus alas contribuyeron a la reconquista de nuestra Patria.* ¡Lástima! que de aquella película, de la que solamente hemos podido ver algún fragmento, no exista ni una copia.

A propósito de ella, nos resistimos a pensar que Ruiz Giménez fuera responsable del voluminoso gazapo que supuso el que la docena de "Ratas" protagonistas, combatiesen con los Fiat "enemigos", luciendo como ellos la Cruz de San Andrés.

Destinado en 1940 a la Secretaría General y Técnica Ministerio del Aire, aquel Caballero Mutilado de Guerra por la Patria, alcanzaba en 1948 el empleo de comandante.

Cuando tras la 2ª Guerra Mundial reanudaron su producción las firmas inglesas de automóviles, a él que desde siempre le apasionó este mundo, hablando ingles, francés e italiano creó la firma RUGICO, pionera en la importación de las más prestigiosas marcas de coches, motores y camiones; eran tiempos difíciles y tan solo se conseguían licencias, a cambio de exportar productos españoles.

En 1949 consiguió la representación para España de Alfa Romeo, a las que siguieron años después Ferrari, Asa (Ferrarina) Bizarrini que para admiración general y disfrute de unos pocos, sus productos se exhibían en los salones y ferias de Barcelona y Valencia.

Organizador en 1964 del 25 aniversario de la muerte de Morato, sin duda lo bordó y aquellos cazadores que convocó el general Salas, unos en activo, otros dedicados a sus profesiones civiles, acudieron en masa; su idea de llevar un "Fiat" a la lonja del Ministerio, los distintos actos tan llenos de nostalgia y hasta la reproducción del pañuelo de seda, estampado con el emblema de la *Patrulla Azul* laureada sobre la Cruz de San Andrés, que en ple-

na guerra, la marquesa de Valparaiso y del Mérito, había encargado en París para los pioneros de la caza, fueron un éxito.

Poco después, dejó todos los negocios y se fue a vivir a Sevilla donde le "reengancharon" como coronel del Cuerpo de Mutilados de la 2ª R.A. hasta 1984 en que pasó a la situación de retirado.

El 11 de octubre 1987, aquel aviador malogrado, auténtico caballero y excelente comunicador querido por todos, emprendía su más trascendental vuelo; a la eternidad.

### Hace 85 años
## Casi casi

**Ocaña 20 octubre 1929**

Lamentando que los elementos hayan frustrado su proyecto, a las 7 de la madrugada ha tomado tierra en un campo cultivado en las inmediaciones del pueblo, el teniente Carlos de Haya quien, pilotando la nueva avioneta CASA, a la que se le ha dotado un depósito de gasolina de 180 litros, se proponía realizar la vuelta a España en 24 horas.

Ayer, partiendo de Getafe y sobrevolando La Coruña, alcanzó León (3,15 h.) continuando, tras su paso sobre Orduña (Vizcaya) y Logroño hasta Barcelona (4,25 h). Hoy, desde la Ciudad Condal ha volado de noche a Los Alcázares (4,28 h) y tras sobrevolar Granada y Sevilla, puso rumbo a Madrid pero, como decimos, un fuerte temporal de viento y lluvia le ha obligado a aterrizar en Ocaña (5.00 h) por fuerza mayor.

Es de señalar, que sin luna ni auxilio exterior, los dos últimos aterrizajes los ha hecho valiéndose únicamente de las bengalas que llevaba a bordo.

### Hace 85 años
## Recompensa

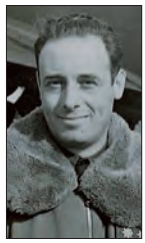
**Madrid 4 octubre 1929**

Por Real Orden de la fecha, S.M. el Rey (q.D.g.) se ha dignado disponer quede aprobado el diseño de la Medalla Aérea presentado por el Ministerio del Ejército, debiendo ser publicado en las colecciones legislativas del Ejército y de Marina a los fines oportunos.

*Nota de El Vigía:* El diseño, del que presentamos el anverso, ha sido modificado en distintas ocasiones, la última en 1976. Respecto a la citada recompensa, hasta la fecha han sido concedidas 38 individuales y 3 colectivas.

### Hace 70 años
## Desgracia

**Albacete 18 octubre 1944**



Según informan de Chinchilla, a mediodía de hoy, en el paraje conocido por La Cabrera, con fuerte estampido se estrelló un avión. Llegada al lugar una expedición de socorro, el espectáculo que han encontrado ha sido desolador; los restos de un bimotor de bombardeo Junkers Ju-88, concretamente, el 29-17, perteneciente al 13 Regimiento con base en Los Llanos, aparecían desparramados, humeantes, en posición invertida, con un motor arrancado y sus tripulantes despedidos fuera de él. Por desgracia, los sanitarios nada han podido hacer. Identificados, han resultado ser el teniente coronel Manuel Lapuente de Miguel (Ver R de A y A 1-2/2003), prestigioso aviador, jefe de la citada Unidad; el sargento mecánico Francisco Jiménez; el cabo radio Juan Venero y el mecánico civil de la casa Junkers Martín Godel. Descansen en paz.

### Hace 45 años
## A la cima

**Madrid 30 octubre 1969**

En un sencillo acto celebrado en el Salón de Honor del Ministerio del Aire, ha tomado posesión de su cargo el nuevo titular del departamento, general Julio Salvador y Díaz-Benjumea. El Ministro saliente, teniente general Lacalle Larraga, le ha dado la bienvenida y con palabras de elogio, se ha referido a la intensa y brillantísima carrera aeronáutica de su sucesor, al que ha deseado los mayores éxitos.

### Hace 45 años
## Merecido descanso

**Madrid 29 octubre 1969**

Pilotada por el capitán probador de la Maestranza de Sevilla, Guillermo Delgado-Brackembury Olivares, procedente de Tablada, ha tomado tierra en Cuatro Vientos la única Bücker Bü-133 *Jungmeister* existente, de las 26 que durante la guerra civil se recibieron de Alemania para la formación de los pilotos de la Aviación Nacional. Esta, que ostenta la matrícula E.1-14, y la volaba frecuentemente SAR el Infante D. Alfonso de Orleans, en adelante, podrá ser admirada en el Museo del Aire, al que acertadamente ha sido destinada.

Consciente de que se trataba del último vuelo, a instancias de este cronista, tras su despegue del aeródromo sevillano, fue retratada desde una Cessna L.12, por el teniente Luis Miguel Roda, una de cuyas imágenes publicamos.

*Nota de El Vigía:* Guillermo, hijo del prestigioso aviador "de época" del mismo nombre y apellido, se inició con el Vuelo Sin Motor, para luego formar parte de la VI Promoción AGA. Hizo los cursos de reactores y tiro en USA, volando a su regreso en los "Sabres" de Manises, Zaragoza y Torrejón. Al ascender a comandante, pasó a mandar un Escuadrón de la Escuela de Reactores, y ya teniente coronel, fue ayudante de los generales Salas y Serrano de Pablo, jefes sucesivamente, de la 2ª R.A.

Cuando en 1974 CASA comenzó a construir el *Aviocar*, en situación de supernumerario en destino de interés militar, se incorporó a esta empresa como piloto de pruebas para ensayarlos en vuelo. El extraordinario éxito alcanzado por tan versátil avión (92 operadores de 42 países) llevó a Delgado a exhibirlo y entregarlo por medio mundo; Corea, Tonga (Polinesia), Australia, Sudamérica, Sudáfrica o las versiones de "guardacostas" a Suecia, Irlanda o "fotografíco" a Italia.

Los vuelos de exhibición le llevaron a volar a personajes como Somoza, Nelson Mandela o al presidente de Namibia. Junto a su equipo de técnicos y comerciales, tuvo trato con Gadafi y con Suharto de Indonesia.

Después de algunas "minigiras" de demostración por África, la primera gran gira americana fue en 1976; tres meses viajando por toda Sudamérica demostrando los aviones "made in Spain".

Al *Aviocar*, como ya es sabido, le sucedió el CASA CN-235 cuyo primer vuelo lo hicieron Delgado y Pepe Murga. Su gran éxito, cifrado hoy en 282 vendidos a 27 países, requirió, como es de suponer, un montón de horas de vuelo en pruebas, exhibiciones aquí o allá y entregas. Volando en Uruguay al presidente Sanguinetti, aterrizó de noche en su finca privada en una pista de tierra de solo 900 metros. Mil anécdotas, cuyo relato, sin duda interesantísimo, ocuparía muchas páginas.

En diciembre 1998, habiendo totalizado ya nada menos que 16.000 horas de vuelo, llegó a Guillermo la hora del descanso, que disfruta en su querida Andalucía. En alguna ocasión, ha visto pasar majestuoso al A-400 M, del que se perdió la ceremonia del vuelo inicial; lamentablemente, como ya no estaba en activo, no le invitaron. ¡Qué vergüenza!

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Entrimo 22 noviembre 1914**

Hijo de doña Dolores García Fernández y don Luis de Castro Correa, en este municipio orensano, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Leopoldo.

*Nota de El Vigía:* Antítesis de las acepciones que el Diccionario de la Lengua, atribuye a la palabra "Tarugo", a Leopoldo de Castro García se le conoció con este apodo; que él, persona inteligente, no le dio la mayor importancia. Tras el bachiller universitario, en 1934 se licenció en Derecho; dos años después, al producirse el levantamiento militar se incorporó al movimiento nacional, iniciando una vida de lo más azarosa. Tras algunas acciones en Valladolid, el 22 de julio, al mando de dos Centurias, salió para el Alto del León, interviniendo en los intensos ataques en los que se hizo merecedor de la Medalla Militar colectiva; herido, fue evacuado al Hospital Militar Valladolid, que cuatro días después, a petición propia, lo abandona para continuar como jefe del Tercio en los combates de El Espinar y río Jarama. Ya era alférez de Regulares cuando, al fin, atendiendo a su solicitud, pasó a Aviación con el bagaje de su valor acreditado (herido en campaña en cuatro ocasiones).

Tras llevar a cabo en Logroño-Agoncillo el Curso de Tripulantes con la calificación de "muy buen tirador", en septiembre de 1937 el teniente Castro fue destinado a los flamantes y rápidos bombarderos Savoia 79 del 3-G-28, y poco tiempo después, a la "cadena Romeo" (4-G-12) al mando del comandante Negrón, donde ocuparía el puesto de jefe de observadores. Del riesgo de esta unidad de cooperación –como infantería alada se le definió– prueba la pérdida de su propio jefe y los percances que con mayor o menor fortuna sufrió nuestro personaje; como aquél, en que acribillado a balazos con impactos en magnetos, rueda y cable de mando del timón de dirección, pudo llegar al campo, gracias al buen hacer de su piloto el capitán Díaz Criado. Treinta días después, volando esta vez con el comandante Rodríguez Díaz, vivía la misma situación al ser alcanzado su avión por artillería antiaérea; pero el hecho más dramático se produjo el 2 de octubre de 1938, cuando a bordo del Ro-37 (12-10) acompañando, en su función de tripulante, al comandante Rodríguez Díaz, en las proximidades de la sierra de Cavalls a 1.200 m de altura, un proyectil de 210 mm de la artillería antiaérea les alcanzó. Aún con el motor incendiado, el esforzado jefe del Grupo –el tan popular "Cucufate"– completó el bombardeo, antes de dirigir el avión hacia las líneas propias y ordenar a Castro que se lanzara en paracaídas, no sin advertirle con un toque de humor ¡Vaya torta que nos vamos a dar! Como si de una premonición se tratara, en el momento de abrirse la campana de seda el comandante, que era muy menudo, al no llevar el atalaje suficientemente ajustado, se salió del paracaídas, cayendo a plomo en las estribaciones de la sierra de Pandols; Castro por su parte resultó ileso.

La guerra continúa, y catorce días después, "sin comerlo ni beberlo" (su puesto era de tripulante) el Romeo (12-34) capota al tomar tierra en Castejón del Puente, resultando ileso y el aparato destrozado; igualito que en vísperas de Navidad le ocurriera con el (12-1).

El 6 de febrero, cumpliendo un servicio de ametrallamiento y bombardeo con el nuevo jefe del Grupo, comandante Teodoro Vives, el Romeo 37 (12-12) resultó "tocado" en el motor. Ante la premura de "meterse" donde fuera, la toma resultó catastrófica, el avión "para tirar" y ambos –sobre todo el comandante– heridos de consideración Trasladados al Hospital de Vich primero y luego al de Barcelona, Castro recibía el alta veintidós días después, reincorporándose a su Unidad y desde Posadas intervenir en las operaciones del Sur.

Acabada la guerra pasa a prestar sus servicios en el 2º Grupo de Reconocimiento (FFAA Marruecos) y en el 114 de Villanubla, hasta que en 1940, junto a un puñado de compañeros tripulantes que sobradamente "habían dado el callo", tras los correspondientes cursos, recibe el título de *Piloto Militar de Avión de Guerra*. Apto para la caza, hace su presentación en la Escuela de Reus donde inicia las clases; "suelto" ya en el Romeo 41, el 7 junio 1940 cuando a las 7,20 de la mañana sus compañeros alumnos se trasladaban en ómnibus al campo auxiliar de Valls, fueron testigos de un suceso tan dramático como imborrable; un avión en llamas, haciendo su aproximación al aeródromo eventual, se estrellaba contra el suelo antes de llegar. "A toda mecha" se dirigieron al lugar y cuando por fin las llamas se apagaron, fueron informados de que en aquel Ro-41 el (7-3), había perdido la vida "El tarugo", uno de sus mas queridos compañeros. Un año después, *por sus relevantes méritos, actuación sobresaliente y extraordinarios servicios prestados durante la pasada Campaña,* se concedía al teniente Leopoldo Castro García, junto a 59 aviadores más, la Medalla Militar. A él, a título póstumo.

### Hace 95 años
## Tragedia

**Benamira 15 noviembre 1919**

Habiéndonos referido ya, (R de A y A 11-2009), al desgraciado siniestro que en tierras sorianas costó la vida al prestigioso capitán Ángel Martínez Baños y la tripulación, compuesta por cuatro miembros de L`Arme de L'Air francesa, hoy complementamos dicha información, incluyendo una fotografía de los restos del otrora poderoso Farman F-50.

### Hace 75 años
## Vuelo a vela

**Madrid 8 noviembre 1939**

La Escuela de Vuelo Sin Motor de Huesca, se denominará "Escuela Monflorite". Tendrá carácter oficial y se darán gratuitamente las ense-

### Hace 95 años

## Bravura

**Tetuán 15 noviembre 1919**

La importante participación que los aviadores militares han tenido en las últimas operaciones, ha merecido que como ampliación de la Orden del día primero, el Excmo Sr. Comandante General se refiriera al concepto que le han merecido las escuadrillas de aviación de Tetuán y Arcila.

"El valor bien acreditado y la manifiesta pericia de los oficiales encargados de este servicio ha tenido amplio campo donde desenvolverse, llegando a imponerse a los enemigos en términos tales, que en su rendición varios poblados han solicitado una sola condición: la de quedar libres de la acción de nuestros aeroplanos.

Éstos, durante los combates, han prestado una eficacísima cooperación a las tropas con acertados, difíciles y peligrosos bombardeos, practicados a vanguardia de nuestras líneas avanzadas".

ñanzas técnicas y prácticas de aviación a vela. De aquí saldrán los primeros profesores y ayudantes para toda España, quienes recibirán el título de la categoría "C", con derecho de preferencia para los que deseen ser pilotos de aviación militar o seguir estudiando ingeniero aeronáutico. El primer curso, de tres meses de duración, comenzará el 1 de febrero.

Para ingresar en la Escuela de Huesca, será preciso buenas condiciones físicas, ser persona honorable y pertenecer a Falange Española Tradicionalista y de las J.O.N.S. La edad será de 17 a 25 años. Un mínimo de treinta plazas se reservará a los afiliados al S.E.U.

### Hace 75 años

## Alas del Imperio

**Bilbao 11 noviembre 1939**

Bajo este título, el diario El Correo Español-El Pueblo Vasco inserta en 1ª un artículo del que extraemos lo siguiente:

*Poco más de seis lustros han bastado, para convertir en arma de guerra aquel deporte que en su nacimiento parecía ingenua acrobacia o número cumbre en los festejos provincianos.*

*Años después las naciones elevaban a primer plano militar el arma del aire: Italia con Abisinia y España en su propia carne desgarrada. De cómo ha jugado papel fundamental el pulso de nuestros aviadores no necesitamos escribir. Aquel García Morato de bendita memoria podría explicar algo.*

*El último Consejo de Ministros ha creado el Arma de Aviación al servicio de España. El acuerdo supone la confirmación administrativa y reglamentada de un servicio indispensable en achaques de guerra, no ya auxiliar y colaborador, como en nuestra campaña africana, sino elemento de combate fundamental, decisivo a veces y a veces único.*

*No ha surgido el Arma de la Aviación Española de un articulado ordenacentista, sin embargo. Nuestros aviadores adquieren mayoría de edad bien lograda y en plena eficiencia. Paso a paso, en el Rif, jugaron a triunfar y morir centenares de pilotos, que jamás dejaron un hueco en sus filas, porque otros muchos anhelaban idéntica muerte. Así ha madurado potente y recia, la aviación que forjó la técnica emocionante de "la cadena", asombro de las más livianas alas extranjeras.*

*Alas del Imperio. Cada época tiene su instrumento, aunque el corazón mantenga idéntico el fervor. Un día fueron las carabelas, que impulsaban vientos renacentistas. Hoy –maquinismo y técnica – son la cifra y el ritmo de los motores quienes abren horizontes al ideal. Ellos serán el medio milagroso que permitirá a nuestros argonautas hacer indestructible la Unidad, Grandeza y Libertad del Imperio.*

### Hace 75 años

## Desgracia

**Logroño 21 noviembre 1939**

En su momento, nos hicimos eco (ver R.de A y A - 11-2009) del lamentable accidente, que al estrellarse en el río Ebro el Messerschmitt BF-109 que pilotaba, truncó la vida del teniente Carlos María Rey Stolle Pedrosa. Hoy queremos recordarlo, publicando el retrato de tan ejemplar y valiente aviador.

### Hace 45 años

## Hito

**Talavera la Real 3 noviembre 1969**

La Escuela de Reactores ha alcanzado hoy un importante hito, cuando el T-33 pilotado por los comandantes Mora y Lozano ha cumplido las 100.000 horas de vuelo de dicho centro docente (R de Ay A - 11-1999) Para perpetuar dicha efeméride, se ha inaugurado un monumento, obra del brigada auxiliar de meteorología, Guillermo Silveira García.

### Hace 80 años

## Cuentas claras

**Madrid 21 noviembre 1934**

Por Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros (Gaceta de Madrid 17.11.34), el Estado abona a LAPE como vuelos comerciales, los de reconocimiento y transporte que la citada compañía realizó con motivo del movimiento revolucionario de Asturias.

En la fotografía, un Fokker F-VII de los utilizados.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años

## Centenario

**Tarragona 19 diciembre 1914**

Ha dado a luz un niño, cuarto de sus hijos, Doña Susana Morales Martínez-Fortún, esposa del prestigioso militar Don Carlos Palanca y Cañas. El recién nacido será bautizado con el nombre de Guillermo.

*Nota de El Vigía:* Once años contaba Guillermo Palanca Morales cuando murió su padre, teniente general de Infantería; aplicado en los estudios, al terminar el bachillerato inició la carrera de medicina. En 1935, alistado como soldado voluntario sirvió por año y medio en el regimiento de Caballería nº 2 (Alcalá de Henares). Ya licenciado, fijó su residencia en Madrid donde prosiguió su carrera y le sorprendió el levantamiento militar. Detenido y perseguido, se refugió en la Embajada de Cuba, hasta que viviendo una odisea, el 27 de septiembre de 1937, consiguió evadirse y alcanzar la "Zona nacional" en Irún. Destinado al Regimiento Cazadores de Taxdir nº 7, se incorporó inmediatamente al frente tomando parte en diversas operaciones, ascendiendo al empleo de cabo.

Tentado por la aviación, que tanto admiraba, y admitida su solicitud, con el valor ya acreditado, realizó los correspondientes cursos, obteniendo la calificación de "muy apto" y el ascenso a alférez (24.7.39). Su demostrada aptitud para el vuelo, la revalidaría en el 6º curso de caza que inauguró la Escuela de Reus, de donde pasó al 21 Regimiento (Getafe) dotado con Fiat CR-32.

Potenciadas las escuelas de pilotos para crear el poderoso Ejército del Aire, con el que soñaba el ministro Yagüe, es destinado como ayudante de profesor a la Escuela Elemental de El Copero, donde destaca como gran acróbata.

Tentado por la caza, vuelve al 21 Regimiento, de donde pasa al 28 Grupo (Regimiento Mixto nº 3) de Mallorca y en 1942, en la Escuela Superior del Vuelo (Matacán), hace el curso de vuelo sin visibilidad.

Con ánimo patriótico y deseando poner en práctica sus conocimientos, se inscribe y es seleccionado para formar parte de la 5ª Escuadrilla expedicionaria a Rusia; pero la prematura retirada de ésta, por motivos políticos, impidió que junto con quienes formaban la 3ª Patrulla llegara a incorporarse.

### Hace 75 años

## Enseña

**Logroño 10 diciembre 1939**

Coincidiendo con la festividad de Nuestra Señora de Loreto, patrona de Aviación, en el aeródromo de Agoncillo se ha celebrado el acto de entrega del guión que el Ayuntamiento de esta ciudad ha ofrecido a las fuerzas aéreas de guarnición en él. Autoridades civiles y militares ocuparon la presidencia en el interior de uno de los hangares, profusamente engalanado, donde se situaba el altar, al que parecían custodiar un Heinkel 111 y sendos cazas BF-109. Tras la santa misa y la bendición de la enseña, doña Asunción Gutiérrez Älzaga, esposa del Gobernador Civil, en función de madrina, la ha puesto en manos del comandante José Luis Ureta Zavala, pronunciando ambos patrióticos discursos. El desfile de una compañía de tropas del aeródromo, varias secciones de obreros del Parque Regional y la Centuria de Flechas del Aire, han puesto fin a los actos, a los que sucederían un rancho extraordinario y un programa de festejos profanos para la tropa.

Por concurso cubre la vacante de Probador de la Maestranza de Cuatro Vientos cinco meses tan solo, ya que ingresado con la 2ª promoción en la Academia de Aviación de León, durante dos años cursa los estudios y prácticas para ser promovido a teniente de la Escala del Aire y toma posesión de una plaza en el Grupo de Entrenamiento y Transporte del E.M. donde tiene oportunidad de volar en muchos –algunos piezas únicas– de los aviones de todo tipo que habían hecho la guerra.

En 1944 contrae matrimonio con Dña. Fuencisla de Ussía y Molina, quien le daría cuatro hijos.

Ya en 1946, saca por concurso la plaza de piloto probador en el Departamento de Equipo y Armamento del INTA –luego Grupo de Experimentación en Vuelo del EM–.

Al año siguiente, probando el prototipo Messerschmitt Me-109 J, sufre un accidente del que resulta con ligeras contusiones y exento de responsabilidad; tres días después, asciende a capitán.

Las pruebas de todo tipo, especialmente en aviones producidos por nuestra industria, se suceden, alternando en una época con vuelos comerciales en la compañía Aviación y Comercio, S.A.

En 1952, se celebra en Cuatro Vientos un concurso de acrobacia; volando "Jungmeister" participan los capitanes Fernando Lens, Guillermo Palanca y Vicente Aldecoa, actuando fuera de concurso el afamado príncipe rumano, Constantino Cantacuzeno; sus exhibiciones fueron magníficas, clasificándose en primer lugar Lens. En adelante ellos, junto a Esteban Ibarreche, serían las estrellas de casi todos los festivales que se prodigaron los años 50.

Buen conocedor nuestro protagonista de la avioneta AISA I-115, la exhibe para asombro de los espectadores, entre otros, en los Festivales Aéreos Internacionales, que tuvieron lugar en Cuatro Vientos en 1953 y 1954; en éste, precediendo a la malograda actuación que costó la vida a su compañero y amigo Vicente Aldecoa.

En 1954 también, forma parte de la patrulla de Messer C.4J que con espectacularidad y eficacia, arrasa con sus cohetes en las maniobras aeroterrestres desarrolladas en el polígono madrileño de Campamento, en presencia de los Generalísimos Franco y Trujillo.

El año siguiente asciende a comandante y forma parte de la comisión que asiste al Salón de Le Bourget y Munich; por otro lado en

Tablada lleva a cabo distintas pruebas con el C.4K, el conocido "Buchón", con motor Merlin.

Diplomado de Estado Mayor, en 1959 realiza en Talavera la Real el curso de reactores, anotando en su cartilla 53 h 10 min.

Designado para asistir a la demostración de Farnborough, efectúa diversos vuelos de prueba en aviones británicos.

Desarrollado ante el Jefe del Estado y ministros militares el Ejercicio "Milano" en el Polígono de Experiencias de Carabanchel, como epílogo se realizó una demostración de aviones de construcción nacional, recayendo en Palanca la correspondiente al "Azor".

En 1962 obtiene el título de Piloto de Helicópteros y se le concede el de Piloto de Transporte de Línea Aérea; cumplidos ya más de 15 años como piloto de ensayo, nuestro protagonista pasa destinado a Canarias al Estado Mayor de la Zona Aérea; al ascender a teniente coronel es nombrado ayudante de campo del general Alfonso Carrillo, jefe de la misma, y más tarde al Ala 36, luego 46, desempeñando el puesto de jefe de material.

Cumplidos tres años en las islas, fue destinado al Estado Mayor como jefe del negociado de Agregados Aéreos; viaja a Italia acompañando al JEMA y a Perú invitado personalmente por el ministro de Aeronáutica.

Anotadas en sus cartillas 5.500 horas de vuelo, el 14 de febrero de 1971, después de disfrutar con varios compañeros de una "escapada" –calçotada incluida– a su patria chica; allí en Tarragona, repentinamente ante la sorpresa y tristeza de los suyos y muchísimos amigos, Guillermo volaba al más allá. Se fue uno de nuestros más completos aviadores, todo un caballero, una persona encantadora; así le recordamos.

## Hace 90 años
## Recompensa

**Melilla 6 diciembre 1924**

En el campamento de Azib de Midar se ha celebrado la imposición, por el coronel don Alfredo Coronel, de la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, al indígena Mohamed Abdel Mohaad. El cual, el pasado mes de julio, en acción heroica, salvó al teniente Lecea, cuando iba a ser apresado por los rebeldes, tras caer su aparato derribado en territorio enemigo.

## Hace 60 años
## Mas T-6

**Santander 2 diciembre 1954**

Tras su desembarco en nuestro puerto y su puesta a punto en Parayas, los famosos entrenadores "Texan" (cerca de 20.000 construidos y 40 países usuarios), van partiendo para Salamanca-Matacán, agrupándose en la Escuela Básica.

Hoy, como a menudo viene haciéndolo, el "Junkers" (T.2-192) empleando 2,10 horas ha llegado con los pilotos que han de efectuar el vuelo

*Nota de El Vigía:* Uno de ellos, el tan recordado capitán Antonio Galbe, el popular "Cucurucho", quien después de una prueba de 30 minutos, se llevó el T-6D (44-81052) en hora y media. En la base salmantina tomaría la matricula española E.16-35.

## Hace 75 años

*ABC 10.12.1939.*

## Hace 75 años
## Aeropuerto

**Ferrol del Caudillo 22 diciembre 1939**

Adquiridos ya los terrenos para el aeródromo "Ramón Franco", según hemos podido saber, tendrá una superficie de 1.300 por 900 metros y un costo aproximado de dos millones de pesetas. En su construcción se empleará un buen número de obreros.

## Hace 75 años
## Humor

**Barcelona 22 diciembre 1939**

Terminado el curso en la Escuela de Reus, y antes de partir para pasar las Navidades en familia, este puñado de "cazadores" recién hechos, se reúnen a comer en casa Parellada, posando divertidos para el fotógrafo ambulante. De izq a dcha, agachado, Fernando Sánchez Arjona; detrás, José Manuel Gómez Trenor, José Antonio Núñez Robres, Ramón Salto, Álvaro Borrás y Ramón Mac Crohon.

*Nota de El Vigía:* Borrás y Sánchez Arjona caerían en Rusia (4ª Escuadrilla Azul); éste, con 9 victorias, sería recompensado a título póstumo, con la Medalla Militar.

## Hace 75 años
## Felicitación Navideña

**Madrid 28 diciembre 1939**

Con motivo de las fiestas navideñas, el ministro del Aire general Yagüe ha recibido la visita de las Organizaciones Juveniles Femeninas, que ataviadas con típicos trajes regionales, han bailado y cantado villancicos ante su presencia y personal del ministerio. Accediendo el general a retratarse con ellas, les hizo entrega de un delicado obsequio, despidiéndose satisfechas de la cariñosa acogida de la que fueron objeto.

## Hace 70 años

*Publicidad de AISA en ABC.*

## Hace 55 años
## Despedida

**Madrid 22 diciembre 1959**

En un corto vuelo de diez minutos, los generales Franco e Eisenhower se han trasladado desde el palacio de El Pardo a la Base Aérea de Torrejón, donde el presidente de los Estados Unidos pondrá fin a su visita a España. Después de aterrizar junto al morro del avión presidencial, ambos dirigentes han pasado revista a la tropa que les ha rendido honores. El estampido de las salvas de ordenanza, la interpretación de los himnos nacionales de los dos países y los discursos de despedida, han elevado el tono de emoción entre el Gobierno en pleno y las numerosas autoridades civiles y militares presentes; pero el clímax se ha producido cuando, en medio de grandes aplausos, antes de embarcar en el avión que le llevará a Casablanca, Eisenhower ha abrazado afectuosamente al Caudillo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Egea de los Caballeros 5 enero 1915**

Hijo de doña Carmen Aznarez Pérez y don Felipe Ripollés Bahamonde, en este municipio aragonés ha nacido un niño que recibirá el nombre de José María.

*Nota de El Vigía:* José María Ripollés Aznares, tras su bachiller universitario, preparaba oposiciones a la administración local, cuando el alzamiento militar interrumpió sus estudios. Incorporado a la Falange de Zaragoza colaboró en la toma de distintas pueblos; hecho prisionero, consigue evadirse y se incorpora a la 5ª Bandera de Aragón, siendo designado para formar parte del grupo que pretendía desembarcar en Alicante, a fin de conseguir la liberación de José Antonio Primo de Rivera, operación que finalmente se descartó. El 30 de octubre de 1937, tras los correspondientes cursos, obtiene el título de piloto de Avión de Guerra y el empleo de alférez; la bravura de aquel chaval de 22 años, a quien, por su origen ya se le conoce como "El Maño", la volcaría sobradamente en su primer destino, en la "cadena". *La rueda de los valientes* a la que, en romance, glosaba en plena guerra, el comandante Vives. Formando parte del 1-G-2 que manda el arrojado "Corto" (el comandante José Muñoz Jiménez) cual infantería alada, lleva a cabo incesantes servicios de ametrallamiento y pequeño bombardeo. Y, tenía que ser así, el 9 de marzo, alcanzado su Heinkel 51 por el denso fuego antiaéreo, hubo de abandonarlo en las cercanías de Montalbán, salvándose con el paracaídas. En otra ocasión, muy "tocado" su aparato por disparos de tierra, se vio obligado a aterrizar a orillas de Aguilar de Alfambra, y así, otras dos ocasiones más…

Acerca de su actuación "El Corto" declararía: *Es un oficial de extraordinario arrojo y acometividad, realiza cuantos servicios se le encomiendan, con desprecio absoluto del peligro y a completa satisfacción de sus jefes Es derribado en varias ocasiones, salvándose en paracaídas una de ellas.Durante la Campaña de Teruel es herido en uno de los servicios de asalto y a pesar de ello lo continúa hasta su terminación, regresando al campo con su avión.*

Y el capitán Cuadra añade: *De gran espíritu de sacrificio y brillantes cualidades profesionales.*

En agosto, pasó destinado a la caza de Morato, a los Fiat CR-32 del 3-G-3, tomando parte en las batallas de el Ebro y Cataluña; días después, sostenía su primer combate contra "Ratas" y " Curtis" en el cielo de Gandesa. Protegiendo a los Romeo, Heinkel y Junkers, varias veces encontró la caza enemiga pero –como muy bien razonó el comandante Zorita a quien esto escribe– Los cazadores no siempre derriban…

Distintas averías ¡se pedía tanto a los aviones…! llevaron al suelo a "El Maño"; como aquel aterrizaje forzoso en Benquerencia sin novedad, y aquella otra violenta toma de tierra a 1 km de Prat de Villamezana, en la que resultó herido leve y el avión para tirar.

Próxima la Navidad de 1938, el "Corto" se lo lleva al nuevo grupo 5-G-5 dotado de He-112 que tomará por base Balaguer. La guerra ya está decidida y el teniente Ripollés formando la T de FET (Falange Española Tradicionalista), desfila sobre Barcelona y al día siguiente sobre la Escuadra en Tarragona, su actuación en el 1-G-2 merece la Medalla Militar que colectivamente se concede a dicho Grupo.

Ya en la paz, en el magno desfile que tiene lugar en la capital de España, pilotando uno de los 9 He-112, forma la O del nombre de FRANCO, tras 54 Fiat que componen el resto de las letras.

Destinado a Logroño, a los "Messer" del Grupo de Caza de los Pirineos, "echao palante" como era –cuenta Jiménez Arenas en "Cadenas del aire"– que con un fuerte picado llegó a alcanzar los 800 Km/h; pero aquejado de resfriado, fue tan agudo el dolor de oídos, que hubo de aterrizar de emergencia en un campo segado.

Hace un curso de Tripulante de Avión de Guerra y más tarde, en Madrid, participa con su escuadrilla de "Messer" en el desfile conmemorativo del primer aniversario de la Victoria, el más espectacular que cuantos haya participado la Aviación.

En la Academia de León se convierte en teniente profesional (Escala del Aire) y pasa al 24 Grupo de Caza (23 Regto).

Recompensando a su actuación en la "Cadena", se le concede la Medalla Militar Individual y días después, la de Sufrimientos por la Patria.

Formando parte de 2ª Escuadrilla Azul, marcha a combatir a Rusia donde lleva a cabo 19 servicios de caza libre, 61 de protección, 7 combates y 87 alarmas, siendo protagonista de dos capotajes; uno, saldado con herida profunda en la cabeza

### Hace 90 años
## Agasajo

**Torrelaguna 7 enero 1925**

Hace un mes, el bizarro capitán aviador Juan Sanz Prieto, acompañaba en un servicio de ametrallamiento al teniente piloto Guardamino, cuando impactado su avión, se estrelló incendiado junto a la posición de Aulef, pereciendo éste y resultando herido por quemaduras Sanz. Luego de su internamiento en el hospital de la Cruz Roja de Larache, ha sido evacuado al madrileño de San José y Santa Elena. Oportunidad que han aprovechado sus orgullosos paisanos, para tributarle un entusiasta recibimiento, nombrándole *Hijo Predilecto* de esta Villa, como merecido reconocimiento a sus actos heroicos en la Campaña de Marruecos, donde ha sido herido en siete ocasiones y propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando.

*Luis Fresno*

### Hace 85 años
## Privilegiados
**Madrid enero 1930**

El general Kindelán, acompañado del comandante Luis Manzaneque y capitanes Enrique Palacios, Andrés Grima y Antonio Campaña, ha estado en Palacio para entregar a S.M. el Rey un álbum hermosísimo, con vistas artísticas de Granada, a cuya base aérea pertenecen dichos oficiales que formaban parte de la escuadrilla que S.M. vio en Trujillo y concedió el privilegio de ostentar el distintivo de Alfonso XIII.

y otro, aunque el avión se destrozó, resultó ileso.

A su regreso a España se incorpora de nuevo al 23 Regimiento y luego al 21 de Getafe.

En 1943 se casó con Celia Moro Díaz, con quien tuvo cinco hijos; ella era hermana de Máximo, aquel aviador que, en vísperas de la ansiada paz, perdió la vida al ser saboteado su "Pavo".

Curiosamente, restringidos los vuelos de los Fiat, en Getafe se practica vuelo sin motor y "El Maño" anota en su cartilla: remolque de veleros.

Ascendido a comandante pasa al E.M. y en 1947 realiza en Matacán el curso de Vuelo sin Visibilidad; más tarde se incorpora al Primer Regimiento de Transporte (Alcalá de Henares) y toma el mando del 2º Grupo. Teniente coronel en 1952 tres años después hace el curso básico y el de Reactores en Talavera la Real, terminado el cual es destinado al Ala de Caza nº1.

La noche del 19 de febrero de 1957, "El Maño" despegó de Manises como jefe de una pareja de "Sabres", junto al capitán José Miguel Esteban Rodríguez-Sedano –el célebre "Comín"–. Todo transcurría con normalidad, hasta que a los 40 minutos, volando a 40 millas al este de Sagunto, sufrió un "vértigo de instrumentos" y al no recuperarse, accionó su asiento lanzable, cayendo al mar en paracaídas; la intensa búsqueda, iniciada tan pronto amaneció, resultó infructuosa, hasta que a los catorce días su cuerpo apareció en una playa del litoral. Había fallecido por inmersión, (tengamos en cuenta que en aquellas fechas se volaba sin bote, ni chaleco salvavidas). España había perdido, como hemos podido ver a través del relato, uno de sus grandes aviadores. Contaba con más de 2.600 horas de vuelo.

### Hace 65 años
## Fallecimiento y tradición
**Jaén 22 enero 1950**

En la Carolina, a la edad de 81 años, ha fallecido el general de división honorario don Luis Lombarte Serrano.

Coronel de Artillería, fue uno de aquel puñado de jefes de cierta edad (él con 55) que en 1924, participó en el curso de aptitud para el mando de unidades aéreas tácticas; se hizo Observador y Piloto, sufriendo un grave accidente en Getafe el día de la prueba final para esta especialidad. Ya repuesto, prestó servicio en el aeródromo de Tetuán y efectuando un vuelo de guerra sobre Maraya, fue herido en un pié por disparo enemigo, que no le hizo perder la serenidad, pues terminó su cometido y aterrizó sin causar daños al aparato. Jefe del Primer Regimiento de Aviación, ostentó el cargo de jefe de la Sección y Dirección de Aeronáutica, hasta que la II República lo cesó.

Con el empleo de general de brigada ejerció el puesto de Subsecretario del Aire de la Aviación Nacional.

Un hijo suyo, Antonio Lombarte Souza, aviador militar también, fue protagonista de un accidente (ver R de A y A 1-2/2008) junto al chalet del Real Club Puerta Hierro. Detenido tras el alzamiento militar, fue ejecutado en la inmediaciones de cabo Tiñoso (Cartagena). Un nieto, Aurelio Lombarte Espinosa, 8ª AGA, volando Heinkel y "Buchón", intervino en la campaña de Ifni, fue profesor en la AGA y diplomado de E.M. Director de la Escuela de Especialistas en León, falleció en 1996. Por último, un biznieto, Antonio Lombarte Londres, 37 AGA, luego de volar el F-18, volvió a la AGA de profesor, formando parte de la Patrulla Águila. Hoy vuela en PANAIR.

### Hace 60 años
## Baja
**San Javier 17 febrero 1955**

Como ya se sabe, el 5 de marzo del pasado año, tomó tierra de emergencia un De Havilland "Vampire" de l´Arme de l'Air francesa. Acogido el pequeño reactor en uno de los hangares, en estado de abandono, cubierto de polvo, ha sido testigo impasible del quehacer académico, hasta que con fecha de hoy ha sido dado de baja.

Construido en Inglaterra y matriculado VX.960, pertenecía al I EC 3/2 "Alsace".

### Hace 95 años
## Nueva industria
**Guadalajara 6 febrero 1920**

Con la presencia de SSMM los Reyes (ver RdeAyA 1-2/2000) se ha inaugurado oficialmente, la factoría que la Hispano Suiza ha montado en Guadalajara. Durante el acto, evolucionaron sobre las instalaciones y campo inmediato, diez aeroplanos; cuatro de ellos del modelo De Havilland, uno de los cuales pilotaba el mayor Hereward De Havilland, tan conocido en el mundillo aeronáutico madrileño.

## Hace 27 años

# Momentos para recordar

**San Javier 13 mayo 1988**

La Academia General del Aire, rebosaba hoy animación; la casi totalidad de aquellos, que veinticinco años atrás, formando parte de la XV Promoción, habían salido ilusionados con el despacho de teniente, han regresado, muchos acompañados de sus familias, para celebrar sus Bodas de Plata. Al igual que algún otro compañero, el teniente coronel Rafael Suevos Orduna y su mujer Tessa Domené, han tenido la emoción de encontrase con su hijo Rafa, quien cursa el tercer año.

La tradición familiar la inició Luis Suevos de la Cruz. Piloto en 1926, participó en el rodaje del film *Águilas de acero* (1927) y su patrulla de la 2ª Escuadrilla (4º Grupo de Melilla) se proclamó ganadora de la *Copa Herraiz*. En 1932, dramáticamente perdió la vida en Melilla, decapitado por la hélice de un hidro Dornier Wal.

Olvidados ya penosos recuerdos, sus sobrinos, los hermanos Suevos Orduna, se hicieron aviadores; Luis Fernando "El pirulo" (6ª AGA) alcanzó el generalato y Rafael, a quien ya nos hemos referido, entre otros destinos voló el "Sabre" de Manises, fue instructor en Talavera, adjunto a la Embajada en París, y nos dejó muy joven, a los 53 años; los hijos de estos, Luis y Rafael, ambos se formaron en la AGA y luego pasaron a Líneas; concretamente este último, voló el Mirage III, y el F-1 de Albacete; profesor en la AGA, fue reserva de la Patrulla Águila y hoy vuela en Air Europa.

## Hace 75 años

# Festejos

**Reus 22 febrero 1940**

Próxima la terminación del curso de la 7ª Promoción de pilotos de caza, el director de la Escuela capitán Salvador, ha ultimado el programa de festejos que elevado para su aprobación a la superioridad. se desarrollará como sigue:

De 9 a 11 h Bautismos a los *Flechas del Aire*, vuelos a *Alegría y el Trabajo* y vuelos en formación en patrullas por Profesores con Alumnos.- A las 11,00 h Misa por los Caídos.- 11,30 h Bocadillo a los obreros.- 12,15 Comida extraordinaria a la tropa.- 13,00 Comida de despedida a los alumnos.- 16,00 Visita al Aeródromo por los invitados.- 17,30 Merienda. Vino en honor de las Autoridades.- 20,00 Fin de la fiesta. 21,00 Comida en el Pabellón de los Suboficiales.

El presupuesto aproximado es de 1.200 pts, a las cuales se les sumará lo recaudado por los alumnos.

Caso de conseguir autorice el Gobernador Militar el traslado de la Banda del Regimiento de Infantería, se economizará una orquesta para el baile.

## Hace 75 años

# Honores

**Madrid 18 febrero 1940**

Con los máximos honores militares, han recibido sepultura en el *Camposanto de Mártires*, de Paracuellos del Jarama, seis cadáveres (uno del teniente aviador Eduardo Viledés) en los que se han simbolizado los innumerables caídos por Dios y por España. En el momento de ponerse en marcha el cortejo fúnebre, aparecieron sobre el campo cuatro escuadrillas de caza formando dos grupos de nueve y tres. Las fuerzas del aire, durante la misa, arrojaron flores en diversas ocasiones y finalmente surcaron el espacio trazando una gran cruz en el cielo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Bilbao 7 marzo 1915**

Hijo de D. Manuel Allende Allende y de Dª Pilar Isasi Linares ha nacido un niño al que se le impondrá el nombre de Javier.

*Nota de El Vigía:* Fortachón y de carácter intrépido y tenaz, a Javier ya en su juventud, se le conoció con el sobrenombre de "La Mula". Piloto privado, considerado como "de derechas" a raíz del alzamiento militar de 1936, fue detenido y encarcelado en el fuerte guipuzcoano de Guadalupe (Fuenterrabía), hasta que dicha población fue liberada por las tropas nacionales. Suponiendo que resultaría de más utilidad en aviación, junto a José Ramón Calparsoro, piloto privado y con muy pocas horas como él, casi alardeando de experiencia, se presentó en el aeródromo de Agoncillo donde, de momento, los metieron en los trimotores Fokker, realizando como ¡ametralladores! algún servicio de guerra. De allí a Sevilla para, con no poco valor, enfrentarse al Breguet XIX, un enorme aparato que habían de dominar, y lo consiguieron, obteniendo el título de pilotos de avión de guerra. La "Mula" fue destinado a los Heinkel 51, donde a pesar de su inferioridad frente a la caza enemiga, consiguió su primera victoria; en otra ocasión él resultó derribado, logrando aterrizar en líneas propias cerca del frente. Su ya demostrada valía, lo lleva poco después al Grupo de Caza de Morato, donde volando el Fiat CR-32, alcanza seis victorias seguras y cinco probables. Habilitado para el empleo de capitán, dados sus particulares dotes, se le encomienda el mando de la 7ª .Escuadrilla y de la patrulla antitanque del Grupo.

Se decía –y su compañero Larios lo cuenta en su libro– que cuando "La Mula" se encontraba frente a frente con un avión enemigo, primero lo enfilaba bien; después, hacía fuego y por último, ya cerca, cerraba los ojos, y a ver quien aguantaba mas. Destacado por su gran valor, destreza y acometividad, totalizó 734 horas de vuelo, participando en 407 acciones de guerra y 20 combates aéreos. Ya en febrero de 1939, capota en un despegue, destrozándose el avión y saliendo ileso del trance. Finalizada la guerra, es destinado a la 21 Escuadra de Caza de Getafe, luego pasa por la Academia de Aviación de León y marcha a Rusia con la 1ª Escuadrilla Expedicionaria cuya actuación se vio condicionada a las muy adversas condiciones climatológicas; así y todo, se realizaron 460 misiones y se derribaron 10 aviones; por contra, murieron tres pilotos y a otros tantos se les dio por desaparecidos. En sus numerosos despliegues, llegaron a Klin, situado un puñado de kilómetros de Moscú, oportunidad que ofreció a "la Mula" y algún acompañante, para curiosear en vuelo rasante la capital; fue una locura, pero milagrosamente la defensa antiaérea no los alcanzó. Allí en Rusia, Allende y otros cuatro compañeros, a quienes por sus méritos en la Guerra de España se les había concedido la preciada Medalla Militar, por la prensa se enteraron de que la magna ceremonia de imposi-

### Hace 93 años

## Momentos para recordar

**San Sebastián agosto 1922**

Las penurias de su azarosa vida militar habían quedado atrás, y "Curro" –como sus amigos conocen al capitán de Inválidos Francisco Escribano y Aguirre– bien acompañado, ¡vive Dios!, aparece feliz en el hipódromo de Lasarte; poco antes había tenido el honor de saludar a S.S.M.M. los Reyes, quienes se interesaron por su estado.

Convaleciente en el Hospital "Reina Cristina" de la Cruz Roja de su último accidente, a preguntas de sus guapas amigas, con naturalidad, sin dar importancia, les contó como su "bautismo de sangre" –un tiro en el pecho– había tenido lugar tres años atrás, cuando oficial de Infantería, combatía en Larache. Luego, se había hecho aviador, siendo víctima de seis accidentes (cinco como observador y uno como piloto); el último, el pasado 3 de febrero.

*Nota de El Vigía:* El entusiasmo de "Curro" no decaería jamás, y en diciembre de 1923, pilotando un Fokker XI del que habrían de sacarle entumecido y casi congelado, batiría el récord nacional de altura (8.500 m) y al día siguiente, el de velocidad (261,792 Km/h).

Al pasar a Inválidos, no resignándose a que los reglamentos marciales, que lo consideran inútil, no le dejen volar, pasa a la CETA y como primer piloto, cubre la línea Sevilla- Larache; más tarde, se integra como profesor en la Escuela de pilotos que la citada empresa tiene en Carabanchel. Hombre culto –habla francés, árabe e inglés- se casa con Pilar Vázquez Queipo del Río, hija de los condes de Torre Novaes. Tras pasar por varios destinos, el alzamiento militar le sorprendió en San Sebastián. Detenido, fue trasladado a Bilbao, protagonizando de forma heroica, la defensa de los 1.300 presos de la cárcel del Carmelo, ante el asalto por elementos del Frente Popular.

Contando con 2.143 horas de vuelo, en 1938 el comandante Escribano solicita prestar servicio y tras pasar por una fase de reentrenamiento en Tablada, marcha a León como probador del Parque Regional (Maestranza); más tarde, toma en mando de la Región Aérea del Norte.

En 1941 *al haber demostrado debidamente su utilidad completa para toda clase de vuelos, causa baja en el Cuerpo de Mutilados*, y alta, con el empleo de teniente coronel, en el Servicio de Vuelo. Destinado a la Zona Aérea de Canarias y África Occidental, durante más de doce años, exceptuando el Curso de Vuelo Sin Visibilidad que lo lleva a cabo en Matacán, su ejecutoria, bien en el E.M. como al frente de distintas Unidades, se recuerda modélica.

En 1958 pasaba al Grupo B y al fallecer en Madrid el 22 de diciembre de 1975, el Ejército del Aire perdía uno de sus mas extraordinarios y apasionados aviadores.

## Hace 50 años
# Maniobras

**Santander 24 marzo 1965**

Desde el pasado día 22 se han celebrado en aguas del mar Cantábrico unas maniobras aeronavales, en las que, junto a cinco "Sabres" del 11 Escuadrón de Manises, han intervenido seis –un tanto obsoletos– CASA-Heinkel 111 de la base malagueña del Rompedizo, que actuaron como *torpederos* y sendos Grumman "Albatross", Douglas T.4 y helicóptero Z-1. La Armada ha aportado el crucero "Canarias", el destructor "Oquendo", la fragata "Yañez Pinzón" y el minador "Júpiter".

Realizados los distintos ejercicios de ataque y defensa, hoy han finalizado, obteniéndose muy interesantes enseñanzas.

El rebaño de ovejas pastando junto a "los torpederos", compone una bucólica escena en el aeropuerto de Parayas.

ción por el Caudillo había tenido lugar en Getafe: ¡se la habían perdido!

De regreso a la Patria, vuelve a la Academia de León y más tarde, forma parte de la expedición que recoge en Villacoublay (Francia ocupada) los 15 Me-109F conocidos por "Zacutos".

En 1944, cuando en los principales aeródromos militares se comenzó a practicar el Vuelo Sin Motor, el capitán Allende obtiene en Getafe el "C". Al año siguiente asciende a comandante y es destinado a Melilla al 27 Grupo de Caza, de cuyo mando se hace cargo por cinco meses tan solo, ya que regresa a Madrid al E.M. de donde en 1950 pasa al Primer Regimiento de Alcalá de Henares. Recién incorporado, el 1 de junio pide una avioneta que lo traslade a Torrejón, y en una Bücker pilotada por el teniente Miguel Tasso Tena, recién salido de la AGA (1ª promoción), parten para allí; en el campo del Ángel (antiguo aeródromo) ven como las tropas del Regimiento de Caballería nº 1, hacen instrucción en ese momento; ¿un fallo de motor? ¿"cebolleo"quizás ? El caso es que rozan con unos árboles y se estampan violentamente contra el suelo. Ambos resultan con heridas gravísimas, tanto que lamentablemente Tasso (23), huérfano de un capitán aviador caído en la guerra, moría a los dos días. "La mula" hubo de permanecer en el hospital hasta fin de año y aún le quedaron secuelas.

Ascendido a teniente coronel marchó a Logroño como jefe del Escuadrón de Servicios. Luego a la B.A de Villanubla y Ala 3 de Cazabombardeo, terminando su carrera en el EM de la R.A Central. En este periodo sufrió dos accidentes de automóvil en los que resultó herido. Supernumerario cinco años, en 1969 pasó a la situación de Retirado. Íntimo de "El Rosco"(Avial) "La Pava" (Rivas) y Eladio Goizueta, no era raro encontarle por el madrileño barrio de Salamanca. El 20 de noviembre de 1971, aquel arrojado aviador que tantas veces había despreciado el peligro, repentinamente nos dejó, sus 7 vidas al parecer las había agotado. Unos días después era promovido al empleo de general de brigada del Arma de Aviación.

## Hace 80 años
# Volar y volar

**Sevilla marzo 1935**

El desarrollo de los nuevos programas de instrucción, se ha visto reflejado en gran actividad de vuelo en las Unidades Aéreas. La Escuadra nº 2 (Sevilla), compuesta de P.M., una Escuadrilla de caza Nieuport 52 (foto) y un Grupo de bombardeo ligero, Breguet XIX, ha realizado en los días comprendidos entre el 8 de enero y el 20 de febrero pasado, un total de 697 horas de vuelo, sin ningún accidente ni avería.

## Hace 75 años
# Recuerdo

**San Javier 25 marzo I940**

En la Orden del Día de este aeródromo, al dar cuenta del fallecimiento, en accidente de vuelo, del teniente Joaquín García Gisbert, acaecido el pasado día 20 en Madrid, dispone la celebración de una misa, a la que asistirán todas las Unidades. Asimismo, *en recuerdo de tan pundonoroso como cumplidor profesor de la Escuela de Transformación, la embarcación nº 4 se llamará en lo sucesivo "Teniente Gisbert".*

*Nota de El Vigía:* Gaditano de La Línea, "Gisberito" –como se conocía al malogrado aviador, por su rostro juvenil– tras una muy activa y valiente participación en la guerra civil, formando parte de la 2ª "Cadena" de Heinkel 51 (4-G-2); luego de volarlo en la paz, había sido destinado, como su amigo Manolo Marañón, al Grupo de Escuelas de Levante. Hartos del oficio de "protos" y de acuerdo con sus compañeros de Getafe, decidieron viajar a Madrid para darse un "garbeo" en el Heinkel. El destino quiso que Manolo perdiese el autobús a Getafe; la fatalidad, sin embargo, se cebó con "Gisberito" ya que, cuando gozaba a tope, satisfecho de que, al igual que los días de la "cadena", dominaba el avión; este (el 2-117), se estrelló contra el suelo en las cercanía de Parla; allí se truncaron, sus ¡tan solo 20 años! de vida.

## Hace 20 años
# Un figura

**Madrid 17 marzo 1995**

A la edad de 77 años, víctima de enfermedad, ha fallecido el general honorífico de Ingenieros Aeronáuticos Fermín Tordesillas y Calbetón, conde de la Patilla. Nacido en Madrid en 1913, cursó la carrera de ingeniero industrial, e hizo la guerra en el Arma de Artillería, participando en diversos frentes; para terminar, con el empleo de capitán, en el magno Desfile de la Victoria. Pero su pasión era la aviación a la que, a lo largo de la lucha, había admirado en muchas ocasiones. En 1941-42 obtiene los títulos de vuelo sin motor y el de piloto elemental que hacían los ingenieros aeronáuticos, de cuya XI promoción formó parte. Destinado en la Maestranza de Sevilla, trabaja en numerosos aviones procedentes de la guerra; entre ellos, los "Ratas" capturados y los Fiat CR-32 a los que hizo reformas muy válidas. Agradecido el comandante Salvador por su entusiasta atención a los aviones de la Escuela de Morón, lo agregó al 22º curso de caza y el ministro Gallarza lo hizo incluir en un curso de Vuelo Sin Visibilidad. Intervino en la puesta en vuelo de los Focke Wulf "Condor", B-25 "Mitchell" y del "Catalina".

En la Maestranza de Albacete volcó en sus últimos años su entusiasmo y profesionalidad, y al asignar a aquélla como cabecera técnica de los nuevos "apagafuegos" le llevó con frecuencia a Canadá, su país de origen.

Un nefasto día, el 2 de octubre de de 1976, cuando acompañado por el sargento 1º Antonio Sol Cabello probaba la Dornier L.9-19, una avería de mandos la llevó al suelo; el suboficial falleció, sufriendo el coronel Tordesillas lesiones graves.

La tan deseada aptitud para el vuelo no le fue concedida.

Con 6.030 horas de vuelo en un centenar de aviones, pasó a retirado. Seis años después se le concedió el empleo de general de brigada honorífico.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Ciudad Rodrigo 1 abril 1915**

Hijo de doña Teresa Rodríguez Hernández y don Juan Aparicio Ruano, en este municipio salmantino, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Enrique.

*Nota de El Vigía:* La penosa guerra civil suspendió las tareas escolares de Enrique Aparicio Rodríguez, que lleno de entusiasmo, se alistó voluntario en el Regimiento de Cazadores de Calatrava, luchando en el frente Guadarrama y tomando parte en la ocupación de Pinto, toma del Cerro de los Ángeles, o Pozuelo de Alarcón. Tras su paso por la Academia, ascendido a alférez provisional de Caballería, solicita Aviación y realiza en Agoncillo el curso de Tripulante de Avión de Guerra.

"El trempranillo", llamado así por sus amigos, en contraposición con el famoso bandolero, fue destinado a los Junkers 52 (2-G-22) y en julio del 38 a los Savoia 79 (6-G-28), de donde, ya teniente, se incorporó a los Savoia 81 (16-G-21) para actuar en los frentes de Gandesa, Extremadura, Córdoba... terminando con 468 horas en servicios de guerra.

Ya en la paz,se integra en la 13 Escuadra Estratégica dotada de los recuperados "Katiuska"soviéticos; realiza luego el curso de piloto (Escuela Alcantarilla) complementado con otro de polimotores en San Javier, y vuelve al ahora denominado 13 Regimiento (Albacete) con el que participa en el Desfile de la Victoria, sobrevolando la ciudad.

Se profesionaliza en la Academia de Aviación y sale destinado al 31 Regimiento (Getafe). Ascendido a capitán, en Mallorca vuela los Heinkel 111 (113 Grupo) y más tarde en Alcalá, los "Bacalaos" Do-17 (44 Grupo). Luego pasa por el EM de la 1ª R.A. y forma parte de un cursillo de esquí para aviadores que tiene lugar en Navacerrada

Comandante en 1947 hace el curso de Vuelo si Visibilidad y se queda en Matacán de profesor. Dos años después, sin pérdida de destino, comienza alternativamente a volar, como navegante, en la compañía Iberia vuelos transoceánicos, llegando a totalizar en ellos a lo largo de los años 1.037 horas de vuelo.

En 1950 hace el curso de Cartografía y Fotografía y el año siguiente, concretamente el tres de abril, volando la Bücker 131 (EE.3-254) del Grupo de E.M."una avería de gasolina" (según un informe oficial), le forzó a aterrizar en el Km 5 de la "Carretera de Castilla" Madrid-Valladolid. Aunque la avioneta sufrió algún desperfecto en el tren de aterrizaje "El Trempranillo" resultó ileso y exento de responsabilidad. Así, el 1 de agosto se casaba en su ciudad natal con María Jesús Hernández Rubio quien le daría siete hijos.

Jefe de vuelos de la Escuela Superior de Vuelo, en 1952 tendría la oportunidad de pilotar aquellos exclusivos Ju-290, B-25 "Mitchell" y

### Hace 61 años

## Momentos para recordar

**Cielo de Madrid 5 marzo 1954**

Aquel 31 Regimiento de Asalto, que a poco de lograrse la paz se creara en Getafe con los tan airosos Heinkel 51, había sucumbido al tiempo; hoy, llamado 31 Grupo de FF.AA., cuenta con avionetas HM-1 y los "potentes" He-111 de bombardeo ligero. Esta mañana, a bordo de uno de estos, –el B.2H-73– acompañados de radio y mecánico, en plan entrenamiento, salieron a darse un garbeo el capitán Eloy Galán Alonso (derecha) y el teniente Jaime Berriatua Sánchez; un vuelo que, a juzgar por la imagen, debió de ser de lo mas divertido.

*Nota de El Vigía:* Eloy, un gallego veterano; con 16 años había ido a la guerra, alistándose desde el primer día en las Milicias de Falange Española de Jerez, combatiendo en tierra y alcanzando el empleo de alférez. Con los de la Premilitar se hizo piloto en la postguerra, pasó por varios destinos volando Junkers 52, Savoia 81, "Angelitos" y "Curtis". Se profesionalizó en la Academia de

León; volvió a los "Curtis" y en 1952 fue destinado al 31.

Jaime, nº 2 de la IV Promoción AGA, era hermano de Mario, el célebre actor y productor cinematográfico; luego de volar en el 31, hizo el 3er Curso de Reactores en Talavera la Real, y en 1955 pasó destinado al Ala de Caza nº 1 de Manises. "Manitas" como era, fue seleccionado para formar parte de la Patrulla Acrobática con la que tomó parte en varias exhibiciones. El 25 de septiembre de 1958, en el curso de un vuelo de entrenamiento sobre Manises, preparándose para el Festival Internacional de Sevilla,la Patrulla, cuyos aviones volaban por primera vez sin "drops", al efectuar la maniobra llamada "bomba descendente", en el momento de hacer la rotura, al punto cuatro se le vio vacilar una fracción de segundo; no pudiendo hacer ya la recuperación a tiempo, impactó contra el suelo en las proximidades de la base. Allí volaría a la Eternidad el capitán Jaime Berriatua, cuyo indicativo radio "Ascua", en homenaje y recuerdo, nominaría en adelante a la Patrulla.

Eloy por su parte, estuvo en la Escuela de Transmisiones E.M. de la R.A Central, Ala de Caza bombardeo nº 3/43, B.A de Son San Juan, jefe de este aeropuerto y luego del de Asturias, falleciendo el 26 de noviembre de 1976.

"Catalina" que se habían reunido allí.

A su llegada embarcados a Santander, los T-6 que la ayuda americana nos remitió, al frente de un equipo técnico marchó en comisión de servicio para recepcionarlos.

Destinado en la Escuela Básica como profesor, tras el curso de especialización, durante más de ocho años estuvo vinculado al T-6. Ascendió a teniente coronel y fue nombrado jefe de Servicios, tomando accidentalmente el mando de la Escuela, cuando en penoso accidente de automóvil murió el coronel Ordovás.

Jefe de la impresionante formación "Loro", que compuesta por 54 T-6 participó en el Desfile de la Victoria celebrado en Madrid en 1959, fue muy felicitado al igual que el siguiente año en Barcelona.

En 1961 mandó la patrulla que, representando a la Escuela Básica, en viaje de instrucción voló a Italia (ver R de A y A 6/2006) cubriendo en seis días casi 5.000 km. Dos años después, al ascender a coronel pasó destinado a la Dirección General de Protección de Vuelo y luego nombrado jefe del Servicio Nacional de Control de Circulación Aérea, lo que le llevó a varios países europeos.

Jefe durante tres años del Ala 37 de Transporte y de la Base Aérea de los Llanos, en 1970 fue destinado a la Dirección de Personal y a la de Enseñanza como 2º jefe de la misma.

Clasificado en el Grupo B, en 1979 al cumplir la edad, pasaba a la situación de retirado. El 9 de junio de 1988, aquel coronel Aparicio, el simpático "Tempranillo", quien había totalizado 5.591 horas de vuelo, ante la tristeza de sus allegados y amigos despegaba para la eternidad.

## Hace 75 años
## Himno

**Madrid 10 abril 1940**

El Ministerio del Aire ha convocado concurso para componer la letra de un Himno de los Obreros de Aviación. Tenderá a exaltar la alegría y el orgullo del trabajo en general, el especial amor al de Aviación y la fe de cada uno de sus propios esfuerzos. Se emplearán expresiones sencillas, exentas tanto de ramplonerías y tópico como de reticencias. El himno constará de dos partes o temas para una misma música y de un estribillo.

Se establece un premio de 500 pesetas y el fallo inapelable, se emitirá antes del próximo 15 de mayo.

## Hace 65 años
## Distinción

**Madrid 1 abril 1950**

Por Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado se concede al teniente coronel D. Joaquín García Morato, el título del Reino de Conde de Jarama.

*... en todos los frentes de batalla y de modo destacado en el Jarama, logró la superioridad de las alas españolas.*

## Hace 50 años
## Compañerismo

**Madrid 24 abril 1965**

*Caballeros ¡A formar!- Después de un cuarto de siglo- El "turuta" va a tocar- Conjugando a lo que queda De Escuela Premilitar.*

*Venid a paso ligero- Desde España y de Ultramar! ¡Dejad esposa e hijos!*

*¡Vuestros negocios dejad!*

*Que el capitán Bengoechea Tiene ganas de arrestar.*

*¡Caballeros! como entonces La revista va a empezar Y a lista tan señalada*

*Ninguno puede faltar ¡Ya están tocando fagina La comida va a empezar!*

## Hace 40 años
## Emotivo recuerdo

**Tablada 4 abril 1975**

Con un oficio religioso celebrado en la iglesia parroquial castrense, ha dado comienzo esta mañana un emotivo homenaje a los aviadores muertos por la Patria en paz o en guerra, desde los orígenes de la Aviación Militar Española .

*Nuestro recuerdo* –dijo el teniente general Serrano de Pablo en su discurso– *no solo es para los compañeros que nos precedieron en el sublime sacrificio de sus vidas, sino también a los familiares que ellos dejaron: las madres, las esposas, los hijos, que fueron involuntaria y pasivamente sacrificados al ímpetu valeroso y a la vocación, gloriosamente esclavizada, de aquellos.*

Si el año pasado se rindió homenaje a doña Regla León, viuda del heroico capitán Medalla Militar, Francisco Díaz Trechuelo y madre de dos oficiales y hermana de otro, muertos todos por la Patria, tal reconocimiento ha recaído hoy en doña María Ángeles Montero, viuda del capitán laureado y Medalla Militar José Mª Ugarte Ruiz de Colunga, perteneciente a un ilustre linaje de aviadores muertos por la Patria.

Finalmente se procedió a inaugurar el original y bellísimo monumento, constituido por la airosa estatua de una mujer alada, donación de los hermanos Delgado Brackembury, y el plano de un CASA-Heinkel 111. Sobre éste, puede leerse la siguiente leyenda: *Gloria a los aviadores que mueren por la Patria. Hasta 1936: 234. Entre 1936-39: 381; desde 1939:781.*

Con estas estrofas, Paco Guinea y Gauna, "Alma mater" de la promoción, en su día apasionado piloto y hoy eminente procurador, convocaba a sus compañeros a una cena en el hotel Washington con motivo del XXV aniversario del ingreso en la Escuela Premilitar de Pilotos de San Javier.

## Hace 45 años
## Histórico

**Manises 1 abril 1970**

Los "Sabres" de esta base, que desde su incorporación en 1955 ostentaron a lo largo de los años distintos numerales de la Unidad a la que estuvieron asignados, han terminado su vida en el 101 Escuadrón. Tras su postrer servicio de alerta el pasado 26 de febrero, comenzaron a abandonar Manises, para integrarse en el 102 de Zaragoza. Hoy, ha partido el último. Atrás quedaban unas 140.000 horas, voladas a lo largo de casi quince años.

## Hace 45 años
## Alucinados

**Matacán 25 abril 1970**

Como colofón al *Primer Curso de Iniciación a la Medicina Aeronáutica y Espacial* que ha tenido lugar en la Facultad de Medicina de Salamanca, los asistentes, más de 150 entre médicos y estudiantes de medicina, han visitado esta base. Tras recorrer sus instalaciones, en la plataforma, han presenciado la exhibición acrobática llevada a cabo por una pareja de T-6, pilotados por los capitanes profesores de la Escuela Básica, Agustín Gil de Montes y Enrique Inclán. Su perfecta sincronización, sus pasadas rasantes y toda suerte de filigranas, ha dejado a los galenos boquiabiertos y alucinados.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
### Nacimiento

**El Seijo-Mugardos 14 de abril 1915**

Hijo de doña Evangelina Naveiras y de don Federico Casteleiro, en este municipio coruñés, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Juan Ángel.

Nota de El Vigía: Conocí al capitán Juan Ángel Casteleiro Naveiras, en la pequeña plataforma del aeropuerto de Bilbao Sondica. Uno, piloto novato, rodaba en la "Bücker" tras un vuelo local, llamándome la atención que del DC-3 civil que había llegado momentos antes, descendiera una tripulación militar y el interés que puso aquel capitán –añorándolo probablemente– al no quitar ojo al biplano, e incluso saludarme al pasar no lejos de él. Diez minutos después me presentaba, pareciéndome una persona extraordinariamente simpática; tanto, que me invitó a volar los dos días que permaneció allí el EC-ANV junto con otro capitán más moderno, "Pachi" Lizarraga, a quien casualmente yo conocía.

Contando con amigos comunes y tomando algo en la cafetería, a instancias mías, me contó cómo tras el bachiller, se matriculó en la Universidad para estudiar Ciencias Exactas que al año siguiente cambió por medicina.

El alzamiento militar lo llevó de marinero voluntario al "Almirante Cervera", participando en dicho crucero trece meses de servicios de guerra. En 1937 realiza el curso de alférez provisional y pasa a Aviación. Enviado a Alemania para hacer el curso de piloto, tras una muy completa instrucción (21 tipos de aviones distintos y 193 horas) regresó a España cuando la guerra ya tocaba a su fin. Desde Zaragoza voló los Heinkel 111, hizo el curso de Vuelo Sin Visibilidad y en 1943, junto a una veintena de compañeros pilotos y una treintena de mecánicos y radios, al mando todos del teniente coronel Lapuente de Miguel, asiste en Toulouse-Francazal (Francia ocupada), a un curso de cinco meses para especializarse en el bombardeo en picado. Si en un principio se pensó que, al igual que las Escuadrillas Azules de caza, marcharían a combatir a Rusia, al frustrarse por motivos políticos tal idea, regresaron a España trayéndose los diez Junkers Ju-88 con los que habían practicado. Información detalladísima de ello me facilitó Juan Ángel, y junto a los testimonios de otros aviadores, pude escribir un trabajo que publiqué en esta Revista en febrero de 1980.

En 1946 es nombrado profesor de la Escuela Superior del Vuelo. Más adelante, a raíz de los Acuerdos con USA, junto al capitán Lizarraga realiza en Ocklahoma un curso de Inspección en Vuelo Radioayudas y con el Beechcraft 18, luego DC-3, equipados con avanzados sistemas, recorrieron los cielos de España llevando a cabo un trabajo inédito hasta entonces. Destinado al Ala 35 de transporte, en 1972 ya coronel, pasó a la Dirección de Enseñanza; el año siguiente, el 23 de marzo, realizaba su último vuelo pasando a la Escala de Tierra. Como recompensa a su esforzada y brillante carrera (7.003 horas de vuelo) fue ascendido a general honorífico. Casi centenario, aquel personaje competente y encantador nos dejó el 15 de junio de 2010.

### Hace 35 años
### Las Palmas

**8 mayo 1980**

Hacía poco más de un año, que los tan esbeltos Fokker F-27 "Maritime" con la nomenclatura D.2, habían entrado en servicio en el Ejército del Aire. Destinados al 802 Escuadrón SAR de Canarias, allí marchó este cronista, para desde un Aviocar "todo abierto", pilotado por el teniente Linares y el alférez Lozano, "machacarle" retratándolo en vuelo. Por cierto, a sus mandos iban los capitanes Alzola y Pellicer; y en el "Zorro" (T.12B-19) que también se puso a tiro, el capitán Gasco Lacalle (J.L) y el teniente Álvarez Santana.

### Hace 75 años
### Catástrofe

**León 17 mayo 1945**

Conmocionada la ciudad, al tener noticia del gravísimo accidente de aviación acaecido ayer en el aeródromo Virgen del Camino, hoy, precedido por la alocución del alcalde y cerrado el comercio a la hora del entierro, la ciudad entera se ha echado a la calle, para dar su emocionado adiós a las víctimas de la mayor catástrofe aérea –aún en tiempo de guerra– ocurrida en España.

Según hemos podido saber, cuando a primeras horas de la tarde, el Junkers 52 (22-95) de la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad despegaba para su base de Matacán, tras coger velocidad pegado al suelo, el piloto mandó un fuerte "tirón" que inesperadamente metió al trimotor en "pérdida", provocando su caída a tierra, explosión e incendio. En tan estremecedor trance, perdieron la vida el capitán Coello Morales (28) los tenientes Gómez Pérez-España y Zarate Martínez, el meteorólogo, asimilado a capitán, Santurino; cuatro cabos 1ª; dos cabos 2ª y dos soldados.

Esta tarde, concluidas las honras fúnebres oficiadas en la iglesia de San Marcos, en presencia de familiares, autoridades, profesorado y alumnos de la Academia de Aviación, ha partido el cortejo. Lo abría una numerosa representación del clero leones, en pos del cual –con-

movedora escena– marchaban, a hombros de sus compañeros, la docena de aviadores víctimas de la tragedia, saludados brazo en alto, por el público que abarrotaba las aceras; tras ellos, un camión grande cubierto de negro paño rebosante de coronas de flores. Le seguían las presidencias, música, tropas y miles de ciudadanos que han querido mostrar su solidaridad. La comitiva ha discurrido por Gran Vía, General Sanjurjo, plaza de Santo Domingo y otras calles de la ciudad, contemplada por el público –estimado en mas de 5.000 personas– con inmensa amargura.

### Hace 75 años

## Suerte

**Palma de Mallorca 26 mayo 1940**

Como viene siendo habitual, aviones de caza del 28 Grupo Mixto, con base en Son San Juan, están llevando a cabo sus vuelos de reconocimiento alrededor de la Isla. Próxima la Escuadra británica, y frecuente el paso de aviones franceses rumbo a Marruecos, el Mando requiere información.

La primera salida de hoy correspondió a los alféreces provisionales Alberto Azqueta Pucheu y Ramón Salto Peláez, quienes formando pareja con sus Fiat CR-32, despegaron a las 5 de la madrugada hacia la isla Dragonera. Tan solo 10 minutos después, divisaban un buque y tras las "pasadas" de rigor, comprobaron que era de nacionalidad española y nombre "Mallorca"; un conocido que cubre el trayecto Barcelona-Palma. Cumplido el trámite, cuando ya se retiraban, el motor del avión (3-259) que volaba Azqueta se paró. La pareja se encontraba a unas ocho millas de la costa de Andraix y a 300 m. de altura. Tras virar con rapidez, planeando para ponerse paralelo a la ruta del barco, inesperadamente la colisión con el agua al impactar el tren con ella le sobresaltó. Había capotado con voltereta de campana, pero antes de que se hundiera consiguió soltarse. Salto, un tanto angustiado, viéndolo herido, evolucionó sobre él, hasta que la lancha, que en su auxilio había arriado el buque, lo recogió, regresando a la base para dar parte. Desembarcado y trasladado al hospital, se le apreciaron varias fracturas en la rótula izquierda, magulladuras en la cara con rotura de tabique nasal, profundo corte en la lengua y, para colmo, pleuresía traumática. Por fortuna, Azqueta se recuperó, pasó por la Academia de Aviación (foto) y en 1956 se incorporó a Aviaco, jubilándose más tarde en Iberia. A los 80 años de edad falleció en Madrid el 26 de diciembre de 1997.

Nota de El Vigía: Complementado luego por carta, el relato de su accidente me lo hizo, Alberto Azqueta (primo de Luis) con su tan peculiar énfasis, en la cabina de un 727 de Iberia en vuelo a Londres. Era el 31 de agosto de 1976.

### Hace 70 años

## Bajito y despacio

**Madrid 2 mayo 1945**

Con la asistencia de los generales González Gallarza y Barrón, en el aeródromo de Cuatro Vientos, engalanado para la ocasión, ha tenido lugar el solemne acto de Jura de Bandera de los alumnos de la Academia Militar de Ingenieros Aeronáuticos, así como de los aprendices de la Escuela de Ayudantes. En la fotografía, una "Cigüeña" Fieseler Storch, que, haciendo gala de sus características revoloteaba sobre el lugar, parece posada sobre el espectacular retablo del altar donde se celebró la Santa Misa.

## Momentos para recordar

**Una larga espera**

El plantón fue de órdago; y la foto no puede ser más expresiva. El 16 de agosto de 1952, los tenientes coroneles José Llaca y Luis Serrano de Pablo, jefe del Negociado Deportivo uno y secretario general y técnico del Real Aero Club de España el otro, esperaban en Cuatro Vientos al aviador británico Thomas William Hayhow. quien pilotando una Auster "Aiglet", bautizada *Liege Lady* (Gipsy Major 125 cv) intentaba batir el récord Londres-Madrid-Londres en una sola etapa.

Había despegado de Denham a las 4,14 h de la madrugada, estimando su llegada a Madrid a las 12,14 h; pero…lamentablemente se despistó, –se pasó– tomando tierra en Hinojosa del Duque (Córdoba) donde, informado de la situación, salió rumbo a la capital de España. Para colmo, escaso de combustible hubo de aterrizar en Alcoba de Torres (Ciudad Real) donde pudo adquirir gasolina de automóvil y ¡por fin!, a las 16.30 llegar a Cuatro Vientos.

Al día siguiente emprendía el regreso y tras ocho horas menos cinco minutos, lograba añadir un récord en su historial.

Nota de El Vigía: Serrano de Pablo, procedente del Arma de Artillería, había obtenido en Lieja la diplomatura de Ingeniero y en 1935 pasó a Aviación, realizando el curso de Observador. Cerrada la Escuela de Pilotos, se reintegró a su destino artillero donde, al producirse el alzamiento militar, fue gravemente herido y hecho prisionero, pasando toda la guerra encarcelado. Ya en la paz, hizo el curso de piloto y el de Vuelo sin Visibilidad, diplomándose en Estado Mayor. Muy deportista, fue el primer presidente del Vespa Club de España, ocupando asímismo puestos directivos en el RACE. Nombrado por el caudillo gobernador civil de Zamora, muy a su pesar –la lealtad manda– hubo de dejar la Aviación. A su regreso, ostentó la jefatura del SAR, del Ala 37 y profesor del CESEDEN. Alcanzó el zenit de su carrera como capitán general de la 2ª Región Aérea y jefe del Mando Aéreo Táctico.

A Llaca, la guerra le frustró la carrera de medicina, pero la Aviación se hizo con un gran piloto. Observador primero en la "Cadena" de Romeo 37, y más tarde en los Savoia 79; luego, ya piloto, pasó a la caza de Morato, pero la lucha estaba ya por finalizar. Sus grandes cualidades las evidenciaría en los cielos rusos como miembro de la 3ª Escuadrilla Azul, consiguiendo cinco victorias y premiada su actuación con dos Cruces de Hierro. Profesor en la AGA hizo más tarde el curso de Vuelo sin Visibilidad y el de Estado Mayor. El aciago 4 de septiembre de 1952, cuando, acompañado por Mercedes su mujer, un fotógrafo y un mecánico, desde el campo de Llanes se dirigía a Santander para realizar un trabajo fotográfico, una avería en el bimotor Miles "Aerován" le llevó a estrellarse junto al pueblo de Novales, perdiendo todos la vida en el trance. (R de A y A-9/2012).

El piloto británico Hayhow no tuvo mejor suerte. Luego de establecer en solitario 28 vuelos récord entre Londres y distintas capitales y ciudades europeas, el 10 de abril de 1953 cuando en la *Liege Lady* volaba de Londres a Belgrado, se tuvo noticia de su desaparición en los Alpes austriácos, siendo descubierto por unos esquiadores al sur de Salzburg 45 días después. La avioneta, sin grades daños, aparecía volcada en la nieve encontrándose a su piloto a cierta distancia de ella; por lo que se cree que ileso, partió en busca de socorro y las bajas temperaturas lo mataron.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Momentos para recordar

## Los "Piquitos"

Feliz, luego de disfrutar de un vuelo con su novio, ¡nada menos que en un Loring R-III de la Escuadrilla! Andrea, hija del coronel Tomé, director del Hospital Docker (Hospital Militar de Melilla), aparece junto a su prometido, el teniente Lorenzo Pérez-Pardo, uno de los famosos "Piquitos" (de "picos pardos", aunque fueran bien formales), como se les conocía a los tres hermanos aviadores.

Gallego de Lugo; procedente de Artillería se había hecho observador en 1928 y piloto dos años después; justamente, cuando su hermano Fernando, ya capitán, sufría un accidente mortal con un *Martinsyde* de caza, en el aeródromo de Guadalajara (RdeA 4/2005).

La Guerra Civil traería también la desgracia a "Los piquitos", puesto que a José (36), quien con el empleo de comandante, había tomado el mando de un Grupo de "Pavas" (He-46) de cooperación. fue derribado, sobre la Sierra de Alcubierre, teniendo el honor de ser el primer Jefe de Grupo caído en combate. Ya en la paz, a título póstumo, fue ascendido al grado superior.

Lorenzo –nuestro personaje– destinado en Nador, vuela intensamente entre los aeródromos de Herraiz y Tetuán; participa en las maniobras de 1932 y en el homenaje que la Aviación de Melilla ofrece a México, como gratitud por la búsqueda de los gloriosos Barberán y Collar. Luego, tras unas prácticas de tiro aéreo en Los Alcázares, se incorpora a la Escuadra nº 1 (León) interviniendo en los servicios que llevaron a cabo, para apaciguar el movimiento revolucionario asturiano, haciéndose acreedor de la Medalla Militar concedida a la citada Escuadra.

Tras el alzamiento militar, vuela en la escuadrilla Breguet XIX del capitán Chamorro y posteriormente, en los "Dragones" (DH-89) del comandante Ansaldo, realizando 41 misiones de bombardeo en diferentes frentes. Incorporado más tarde al Cuartel General de Kindelán, (Sección de Armamento y Guerra Química), simultanea con el desempeño de Profesor de la Escuela de Oficiales de Aeródromo (Salamanca).

El 11 de marzo de 1937, en acción heroica llevada a cabo por el crucero "Canarias", había apresado al mercante "Mar Cantábrico", que procedente de Nueva York, traía aviones y armamento para la República. Un preciado botín, consistente en cuatro Vultee V1A, dos Northrop "Delta", un bimotor Lockheed "Electra" y un anfibio Fairchild F-91. Comisionados el comandante Luis Sousa Peco y el capitán Lorenzo Pérez Pardo, para reconocer el material aéreo, tuvieron la desgracia de caer al fondo de una de las bodegas; el primero falleció y "Piquito" herido de gravedad, hubo de ingresar en el hospital de Ferrol; luego, a petición propia en el de Salamanca a fin de seguir prestando algún servicio. Así y todo, al pasar al Benemérito Cuerpo de Mutilados por la Patria, lamentablemente para él, lo de volar se había acabado. Destinado como jefe de la Sección de Guerra Química, asciende a comandante en 1940 y se le concede la Medalla de Sufrimientos por la Patria, luego fue Ayudante de Campo de los generales Rodríguez y Díaz de Lecea y Loma.

Experto en explosivos, dio cursos en las Academias de Tropas y Sanidad de Aviación, de Ayudantes de Ingenieros Aeronáuticos y en la Milicia Aérea Universitaria. Fue jefe del aeropuerto de Los Rodeos y Sector Aéreo de Tenerife y ya coronel, pasó a la Secretaría General como jefe de Protocolo del Ministerio del Aire. Retirado en 1966, cinco años después, felicitaba las Pascuas a sus compañeros con unas sabrosísimas estrofas ("Tiempos Camp, recuerdos") en las que, con verdadera gracia, recordaba uno a uno, aquellos aviones que les tocó volar. Él, para desconsuelo de su familia y tantísimos amigos que a lo largo de su vida supo granjear, volaba al más allá el 18 de abril de 1977.

### Hace 65 años

## Recuperado

**Matacán 2 junio 1950**

Tras casi seis años de inactividad en el aeródromo de Melillla-Nador, hoy, con el teniente coronel Carlos Pombo, el comandante José Ramón Gavilán y el mecánico Grainer a los mandos, ha partido para Matacán (Escuela Superior del Vuelo), el bombardero B-25 "Mitchell", internado en los días de la Segunda Guerra Mundial. Es de señalar, que sin conocer sus procedimientos ni haberlo volado nunca, su tripulación llevada únicamente por un profundo instinto aeronáutico, ha cubierto con toda felicidad el trayecto en 2,30 horas.

### Hace 65 años

## Fervor

**Llanes 4 junio 1950**

Con gran brillantez y devoción se ha celebrado el traslado de la réplica de la venerada Virgen de Guadalupe que, la colonia asturiana de la ciudad de México, ofreció a este municipio. En el transcurso de la multitudinaria procesión a la iglesia de Santa María, donde quedará expuesta al fervor de los llaniscos, el teniente profesor de la Escuela de Vuelos Sin Motor, Cecilio Rodríguez Naveira, evolucionando con la "Cigüeña" ha arrojado pétalos de flores sobre la misma.

## Hace 55 años
# Emblema

**Madrid 17 junio 1960**

Por Orden de la fecha, se establece el emblema, para material de vuelo y personal, del Servicio de Búsqueda y Salvamento. Basado en una idea de su actual jefe, el coronel Luis Serrano de Pablo, muestra la esfera terrestre por su carácter universal; la bandera española para darle su significación nacional; el águila por tratarse de un medio aeronáutico y el laurel por su acreditado estilo heroico de actuación.

## Hace 55 años
# Solo rompe aviones...

**La Palma (Gran Canaria)**
**23 junio 1960**

Tachado como "peligroso" nuestro aeropuerto de Buenavista, habida cuenta de su altura sobre el nivel del mar y lo reducido de su pista (900 m), no es de extrañar que su operatividad en él resulte un tanto comprometida. Esta mañana, el "Junkers" T.2-108 del Ala Mixta nº 36, que procedía de Tenerife-Los Rodeos, frustró su primer intento de aterrizaje; en el segundo, llevado a cabo con cierta brusquedad, no pudo evitar el piloto que el trimotor se saliera de pista metiendo la punta del plano derecho en un sembrado, hasta que se detuvo.

La tripulación, formada por el teniente general jefe de la 2ª R.A. Eduardo González Gallarza Iragorri, un comandante y dos suboficiales, en funciones de mecánico y radio, ha resultado ilesa.

*Nota de El Vigía:* Una vez más, y como tantas veces ocurrió a pilotos de un enorme prestigio a grandes figuras de la Aviación Española, como es el caso, se corrobora el dicho de "Solo rompe aviones el que los vuela"…

## Hace 40 años
# Desgracia

**Zaragoza 9 junio 1975**

Comunican de Embid de Ariza, que sobre las 20 horas, en medio de una gran tormenta, el helicóptero *Puma* Z19-2 del 803 Esdron., que efectuaba un reconocimiento previo de aterrizaje en el campamento de El Talar se ha estrellado, costando la vida al teniente coronel Enrique Alonso Vega (56), dos oficiales y otros tantos suboficiales.

*Nota de El Vigía:* De familia leonesa, Alonso Vega había nacido en Pontevedra en 1919. Su pretendida carrera de veterinaria la frustró el levantamiento militar al que, con tan solo 17 años se incorporó; alistándose en la *1ª Bandera de FET y de las JONS* de León y luego en las de *Castilla, Navarra* y *Vizcaya*, con las que hizo la guerra combatiendo en distintos frentes y terminando como teniente provisional herido por bala enemiga. Pero su destino de principio a fin estaba escrito en el cielo. Se hace piloto en El Copero y Jerez (1940) realiza el curso de caza y vuela los *Chatos, Super Chatos* y *Messer* del 23 Regto. de El Prat, luego Reus. Su afición le lleva a hacer una escapada a Sevilla para soltarse en el *Rata*. Tras su paso por la Academia de Aviación es promovido a teniente profesional (1946). Probador de la Maestranza de León durante un año experimenta aviones "clásicos" supervivientes a la guerra. Al ascender a capitán vuelve de jefe de Escuadrilla a los Messer del 23 y luego a la Academia, ahora de Profesor de Radiotecnia, Aerodinámica, Materiales Aeronáuticos y Motores.

Destinado en 1950 al E.M. el 13 de agosto, volando un viejo Hispano E-30 (el EE.2-189) por avería de motor, sufre un accidente en El Espinar (Segovia), resultando herido con fractura de un pie. Hace el curso de Vuelo Sin Visibilidad al que siguen prácticas en Iberia. Su saber y sus manos le llevan al Escuadrón de Experimentación en Vuelo, de donde es requerido a Sevilla para recabar su opinión sobre prototipo nº 1 del "Buchón".

Alcanzado el empleo de comandante, se incorpora a la Escuela de Helicópteros como profesor, aeronaves que en adelante marcarían su vida. Viaja a USA, a Italia, es un experto que es ovacionado cuando, en emocionante puesta en escena, traslada en helicóptero al estadio Vallermoso la vela colombina símbolo de los Juegos Atléticos Iberoamericanos.

Ascendido en 1964 a teniente coronel, continua en la Escuela como jefe de Material y Servicios, hasta que en 1971 pasa destinado a la jefatura del SAR. Toma parte en diversas reuniones internacionales; efectúa en Francia el curso del SA330 *Puma* y el 12 de abril de 1975, en comisión de servicio traslada a Granada al Príncipe de España.

Tenía Alonso Vega casi 5.000 horas; pero la aureola de aquel competentísimo aviador; serio y reservado pero bondadosísimo, venia dada desde que, instructor del Príncipe D. Juan Carlos, en el XXV Curso de Helicópteros, el 28 de mayo de 1969, a la vista de su completa preparación y su gran entusiasmo, no pudo negar a Su Alteza –como hicieron en San Javier– la oportunidad de la "suelta" y un tranquilo sábado a la mañana en el aeródromo de Cuatro Vientos, echándole no poco valor, se apeó y con un: *Ahora solo, Señor*, el futuro Rey despegó e hizo dos tráficos completos, volando como los ángeles. Testigos, los "protos" capitanes Enrique Normand y Adolfo Roldán.

## Hace 50 años
# Abandono

**Cuatro Vientos Madrid 2 junio 1965**

Si para la mayoría de los pilotos, jueces, cronometradores y periodistas que hemos iniciado la Vuelta Aérea, *Ruta Jacobea*, los restos de aviones, apostados junto a un barracón en la zona del RACE, han pasado desapercibidos; este cronista, ha constatado que se trata de uno de los tres triplazas de madera Klemm KL-32, que aportó la Legión Cóndor para enlace y un Spartan 7W "Executive" metálico de cinco plazas y 335 Km /h que en igual número, sirvió con las Fuerzas Aéreas de la República, excepto uno, que se pasó a Zona Nacional.

## Hace 60 años
# Buitre agresivo

**Getafe 4 junio 1955**

A primera hora de la tarde, a bordo de la HM-1 (E.4-52), partieron de esta base en vuelo de entrenamiento, los capitanes Florentino Carrero García (foto) y Manuel López Pascual.

Con rumbo sur, teniendo ya a la vista Aranjuez, se toparon con una pareja de buitres, en derredor de la cual dieron unas vueltas. *Al regresar*, –según cuenta Carrero– *picaron para pasarles por debajo, cuando uno de ellos, haciendo una inversión perfecta, se tiró contra nuestro avión. El impacto fue tremendo* –agrega– *tanto, que creyendo que lo había deshecho, corté motor. Luego, al darme cuenta que funcionaba, continuamos a la base y viento en cola, me metí por derecho a la 23. Enganchados al empenaje, aún pudimos ver restos de aquella desgraciada ave, que mediría no menos de tres metros.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Las Arenas 29 agosto 1915**

Hijo de D. Luis de Zavala y Dª Josefina Igártua, en esta encantadora localidad vizcaína, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Luis.

*Nota de El Vigía:* Truncada su carrera de Derecho por el alzamiento militar de 1936, Luis de Zavala Igártua, de inmediato se incorporó a las Milicias de Renovación Españolas, partiendo el mismo día para el Alto de Somosierra; herido en combate, hubo de permanecer quince días en el Hospital de Sangre de Riaza, antes de reintegrarse de nuevo al frente, donde la valentía de la columna de la que formaba parte, sería recompensada con la Medalla Militar colectiva. Pero la ilusión de Luis estaba en el aire; de joven había visto volar sobre Las Arenas y admirado a los hermanos Pombo, que allí cerca, en Lamiaco, tenían su base. Así que atendiendo a una convocatoria, se presentó al curso de Tripulantes de Avión de Guerra (40 vuelos y poco más de 19 horas) que una vez terminado en marzo de 1937, con el empleo de alférez de complemento, fue destinado a los hidros de Baleares, concretamente al 1-G-70, que dotado de Dornier "Wal" estaba destacado en Cádiz, con los que llevó a cabo rutinarias exploraciones del Atlántico.

Ocupada la capital de Vizcaya por el ejército Nacional, con los mismos hidros marchó al Abra de Bilbao, y con base en ella, explorar ahora el Cantábrico, establecer un bloqueo marítimo a Santander y dar protección antisubmarina al crucero "Almirante Cervera", en tanto se avanzaba hasta Gijón.

En noviembre, su destino a los Savoia SM-79 del 5º Grupo (5-G-28), le supondría un rotundo cambio, puesto que se trataba de unos aviones modernos y veloces, con los que participa en numerosos servicios de bombardeo; nueve meses después, ya teniente provisional, pasa a integrarse en los Dornier Do-17 del A-88 (Legión Cóndor) y más tarde en el Grupo nacional 8-G-27. En estos bonitos y estilizados bimotores, popularmente conocidos como "Bacalaos", Zavala viviría la experiencia más dramática de su vida. Él mismo nos relató: *Fue el 27 de diciembre de 1938, en la campaña de Cataluña, cuando formando parte de una patrulla al mando del capitán Micheo, con el teniente Dávila de observador, despegamos para realizar el tercer servicio del día; bombardeo de posiciones junto a la carretera de Artesa de Segre a Cubells. Ya en las cercanías del objetivo, y con el fin de lograr una mayor concentración de las bombas, adoptamos la formación de rombo; es entonces, cuando la defensa antiaérea, que últimamente se había mostrado tan hostil, alcanza al aparato que con el teniente Osborne, el alférez Chacel y el sargento Manzano figuraba de punto izquierdo, segando la explosión su plano derecho. El teniente Coll, a quien yo acompañaba, que inmediatamente detrás cerrábamos el rombo, vimos con horror, a través de la gran cristalera del morro, como los restos del avión tocado, con el que por un pelo no colisionamos, se estrellaban contra el punto derecho, tripulado por los tenientes Minguel, Galera y Félez, que incendiado, cae a tierra también. Por desgracia, la trágica carambola costó seis hombres al Grupo.*

Pero la guerra continua y cuatro meses después se alcanza la ansiada paz. Nuestro personaje contabiliza 176 servicios y como muy distinguido, junto a otras condecoraciones, es recompensado con tres Cruces Rojas al Mérito Militar; y además de la Medalla Militar ya citada, otra por su permanencia en la Legión Cóndor.

Convocado para un curso de pilotos, en el que participan tripulantes que habían hecho la guerra, tras llevarlo a cabo, vuelve a los "Bacalaos" ahora en Zaragoza con los que realiza extensos reconocimientos fotográficos. Luego, ingresa en la Academia de Aviación (León) para profesionalizarse; después, pasa fugaz

## Momentos para recordar

Con la moral muy alta, luego del triunfo en Bilbao dos años atrás, en julio de 1966 con vistas al Mundial de Moscú se concentraba en la base aérea de Zaragoza, lo más granado del vuelo acrobático. Identifiquémosles, añadiendo algún detalle de su carrera aeronáutica.

De pie, de izq a dcha: Paco Gómez Carretero (15 Pr.AGA) jefe Ala 12 y B.A Torrejón agregado aéreo en Washington, 2º Jefe E.M. Mando Sur de la OTAN, teniente general; Antonio Bartolomé Fernández de Gorostiza (XIV Pr.1939) director del equipo, general de brigada honorario + 12.2. 2007; Ricardo Rubio (14 Pr. AGA) director Escuela Reactores teniente general jefe del MACOM; Jose Pablo Guil (11 Pr.AGA) jefe del CLAEX, general brigada; Tomás Castaño (6 Pr. AGA) Campeón Mundial individual en Bilbao 1964. Iberia. +14.6.1982 y Agustín Gil de Montes (17 Pr. AGA) Patrulla T-6 Matacán, Iberia. + 8.4.1984.

Agachados: Ignacio Quintana (6 Pr. AGA) General del Aire. + 14.1.2008; Manolo Ugarta (8 Pr. AGA) Iberia, Enrique Inclán (17 Pr. AGA) Patrulla T-6 Matacán, Iberia y Víctor Navajo (16 Pr.AGA) Iberia.

En la URSS, no se dieron bien las cosas. Castaño, Ugarte, (ambos erraron en el programa) se situaron en los puestos 11 y 13, siguiéndoles Gómez Carretero en el 14. Por equipos España se situó en 4º lugar.

por el 12 Regimiento y cambia al 31 de Getafe donde sus Heinkel 51 de asalto le ofrecen un mayor atractivo. Ascendido a capitán, marcha un mes a Larache, donde vuela los "Natachas" capturados, que no le gustan, y vuelve al 31.

Comandante en 1946 pasa por la Región Aérea Central, el E.M. de la Región Aérea de Levante y el año siguiente, al Regimiento Mixto nº 1 (Alcalá) y Dirección General de Instrucción.

En 1953, formando parte del 42 curso de Vuelo Sin Visibilidad, obtiene la licencia correspondiente; y, como era habitual, realiza prácticas en la Compañía Iberia sumando 139 horas. Ascendido a teniente coronel es destinado a la Dirección General de Antiaeronáutica como jefe de la Sección de Red de Alarma y Control.

Su entrenamiento de vuelo, lo hacía en el Escuadrón de E.M. de Getafe desde donde, a menudo, vuela a Tetuán con el "Junkers", invirtiendo 2,45 horas. Un día, el 27 de febrero de 1954, despegó con la "Bücker" E.3-166, rumbo a Sevilla, cuando una parada de motor le forzó a aterrizar en el pueblo cordobés de los Blazquez, sin destrozar el aparato ni resultar herido. Tal cual, como su tío Leopoldo Igartua, cuya historieta, aunque se produjo un año antes de su nacimiento, muchas veces había oído en casa contar, de cómo dando un paseo aéreo con D. Juan Pombo Ybarra, había caído incruentamente, en las afueras de Las Arenas, y la celebración, por todo lo alto, que ese mismo día, con un numeroso grupo de amigos, tuvo lugar en el Club Marítimo del Abra.

Jefe del Servicio de Defensa Química y Contra Incendios, en 1957 pasa al Ala de Reconocimiento nº 28, que con Heinkel 111 tiene su base en Alcalá de Henares; sigue el Curso de Cooperación Aeroterrestre, y por cuatro años cumple las funciones de Ayudante de Campo del Ministro del Aire teniente general Lacalle. Ascendido a coronel, desempeña tareas burocráticas en la Dirección General de Protección de Vuelo y la Secretaría General y Técnica de Aviación Civil y del Transporte Aéreo, hasta que, en noviembre de 1965, toma el mando del Ala de Cazabombardeo nº 43 y B. A. Villanubla. Sustituidos parcialmente sus T-6 armados por los "Saetas", los "Texan" se entregan al Ala nº46 de Gando, en Canarias, figurando el coronel Zavala al frente de la primera formación.

El 4 de mayo de 1966, al tomar tierra en la citada base, procedente de Sidi Ifni, un fuerte viento sacó de pista al C.6-146 (431-5) que pilotaba; para colmo, su tren se metió en un socavón provocando el capotaje y quedando el avión en posición invertida. En esta ocasión no tuvo suerte, resultando herido grave, que hubo de ser hospitalizado en Las Palmas y posteriormente en el Hospital Central de Madrid. Calificado el percance como casual y fortuito, se le concede la Medalla de Sufrimientos por la Patria. Pronto está de nuevo en vuelo, y como jefe de formación con los C.6 participa en las maniobras de cooperación con la Academia General Militar de Zaragoza, manda la agrupación de C.6 en el Desfile de la Victoria en Madrid, y participa en los Ejercicios *Gadex 67, Alcántara, Don Jaime, Relámpago* y el Hispano Norteamericano *Sarrio II,* ya con con los "Saetas".

Alcanzado en 1973 el generalato, tomó el mando del Sector Aéreo de Baleares y poco después asumió la Dirección de Personal del Ministerio del Aire. Al ascender a general de división pasó a mandar el Sector Aéreo de Madrid, hasta integrarse por edad en el grupo B.

El 23 de octubre de 1984, aquel "Zavalón", como cariñosamente por su corpulencia le llamaban sus amigos, enfervorizado monárquico que siempre tuvo a gala su absoluta lealtad al Rey, a quien conoció aún siendo un niño; aquel perfecto militar y caballero, como buen aviador que era, volaba directo a la eternidad.

## Hace 100 años
## Reconocimiento

**Madrid 28 julio 1915**

Ayer nos hacíamos eco del enorme éxito alcanzado en su prueba ante SM el Rey, por el biplano proyectado por el capitán Eduardo Barrón (R de A y A 7-8/2005). Hoy, el bizarro aviador, tras tomar el té en Palacio, el Monarca, como premio *a su labor científica, a su arrojo y a su habilidad como piloto,* lo ha condecorado con la Cruz de Carlos III.

## Hace 90 años
## Aviación sanitaria

**Melilla 30 agosto 1925**

El Telegrama del Rif en artículo publicado en 1ª plana, hace diversas consideraciones sobre las enormes ventajas que supone la vía aérea para el traslado de heridos.

*... En España secundando y ampliando la feliz iniciativa de la Cruz Roja –un timbre más en su historial meritorio– no se pierda momento en dotar a nuestra Sanidad Militar de estos modernos y eficientes medios de evacuación ...El mencionado Cuerpo cuenta con expertos aviadores…y voluntarios, dado su elevado espíritu, no escasearían.*

*En homenaje póstumo, testimonio de admiración y recuerdo de aquél insigne y formidable cirujano, que la fatalidad se llevó para siempre en plena vida y aptitudes, cuando las que él salvó durante sus servicios en esta campaña sumaban centenares, al primer avión sanitario del Ejército debe denominársele "Pagés".*

*Nota de El Vigía:* El comandante Fidel Pagés Miravé (Huesca 1886) gozaba de un enorme prestigio como cirujano –descubrió la anestesia epidural– cuando en 1923, perdió la vida en accidente de automóvil, en el puerto burgalés de La Brújula.

## Hace 90 años
## Odisea

**Melilla 8 julio 1925**

Cuando la 2ª escuadrilla del Tercer Grupo de este aeródromo, reconocía ayer el frente hasta el zoco de Asela y bombardeaba los adures rebeldes de Beni Buyari, el "Bristol" nº 33 pilotado por el teniente José Alamán, quien llevaba como observador al teniente Antonio Pérez del Camino, fue alcanzado por impactos de fusilería, viéndose obligado a tomar tierra en territorio enemigo, a unos cuatro kilómetros de nuestra posición de Isel. Ante la imposibilidad de elevarse, trataron vanamente de incendiar el aparato, lo que no pudieron hacerlo puesto que carecían de cerillas, dirigiéndose a pie a la citada posición.

Al observar lo ocurrido los capitanes Fernández Mulero y Calderón, quienes volaban el "Bristol" nº 35, aterrizaron cerca del avión abatido, recogiendo a sus compañeros, a quienes hicieron subir a los planos y agarrarse a los montantes. Al tratar de despegar, se rompió una rueda del tren, que les retuvo en tierra; ante tan embarazosa situación, los cuatro aviadores empuñando sus fusiles, se apostaron a su defensa.

Advertidos de lo ocurrido, salieron fuerzas de la harca de Varela que los rescató, incendiaron el avión nº 35 (de imposible reparación). Llevándose el 33 hasta las proximidades del frente, donde reparada la avería despegó.

## Hace 85 años
## Boda

**Madrid 4 agosto 1930**

En la capital del Reino, se ha celebrado el enlace matrimonial del bizarro teniente de Ingenieros al servicio de Aviación, José Pazó Montes, con la señorita Ana Jiménez de la Espada. Tras la celebración, los novios han partido en su automóvil descapotable para San Sebastián; desde donde, recorriendo toda la costa Cantábrica, alcanzarán el idílico Sangenjo. A las numerosas felicitaciones recibidas, queremos unir la nuestra más cordial.

## Hace 80 años
## Accidente con suerte

**Tetuán 10 julio 1935**

Esta mañana, el comandante José Castro Garnica, jefe de las Fuerzas Aéreas de Marruecos, luego de darle un vuelo en avioneta a su mujer, emprendió otro en solitario. Cuando maniobraba para tomar tierra, hallándose a unos 40 metros, el aparato entró en barrena estrellándose contra el suelo y destrozándose completamente.

Inmediatamente se acudió en auxilio del piloto, sacándosele conmocionado de entre el montón de astillas, para trasladarlo a la enfermería del aeródromo, donde tras las primeras curas, los facultativos pudieron comprobar, que la gravedad, afortunadamente, no era tan extrema; tan es así, que ha pasado a su domicilio.

## Hace 75 años
## Fallecimiento

**Madrid 2 julio 1940**

Víctima de una fulminante enfermedad, ha fallecido el general de Aviación D. Luis Moreno Abella, marqués de Borja. Pionero de la Aviación Militar, fue jefe de Escuadrilla en la guerra del Rif,

siendo uno de los primeros aviadores que obtuvo la Medalla Militar. Ocupando siempre destacados puestos, desempeñó el de Jefe del Estado Mayor del Aire en la pasada Guerra Civil (foto).

## Hace 65 años
## Homenaje

**Huesca 11 agosto 1950**

Con la asistencia de todas las autoridades civiles y militares, en la Escuela de Vuelo Sin Motor de Monflorite ha tenido lugar el homenaje que nuestro Ayuntamiento ha tributado a la misma. El alcalde, tras hacer entrega a su director, comandante Peñafiel, del Escudo de la Ciudad, pronunció elogiosas palabras para un centro cuya fama ha traspasado las fronteras; discurso al que agradecido contestó éste. A continuación el general Lacalle, jefe de la Cuarta Región Aérea, impuso a los profesores Miguel Ara y Luis Vicente Juez (foto) la preciada Medalla Aérea como premio a sus notables récords.

## Hace 20 años
## Último vuelo

**Santander 18 agosto 1995**

En la capital de Cantabria, donde había nacido hace 78 años, ha fallecido el general del Ejército del Aire Juan José Aldasoro Quijano. Su pretensión de hacerse ingeniero industrial, cuyo ingreso había aprobado, la frustró la guerra, en la que participó en el Arma de Infantería. En 1940 pasó al Ejército del Aire y ocho meses después se le concedía el título de Piloto de Avión de Guerra. Destinado por tres meses a los Fiat BR-20 del 11 Grupo de Alcalá, antes de ingresar por dos años en la Academia de Aviación de León, de la que, cómo teniente profesional, salió con el número uno de su promoción; incorporándose al 13 Regimiento (Albacete) y volar los excelentes

Ju-88. Más tarde, ya capitán, volaría los hidros Heinkel 114 del 52 Grupo (Los Alcázares); en ocasiones, el que llevaba a bordo el crucero "Miguel de Cervantes".

Profesor durante un semestre en la Academia, en 1951 pasó destinado de profesor también y por 12 años y medio a la Escuela de Polimotores (Jerez) y 11 más en la de Matacán a donde fue trasladada. Con los empleos de capitán, comandante y teniente coronel, en ellas se labró Aldasoro su justa fama de excelente aviador, extraordinario profesional y una buenísima persona. Ya coronel, organizó la Escuela Nacional de Aeronáutica de carácter civil, de la que fue su primer director. Cuando en 1985 pasó a la situación de retiro, había totalizado casi 9.000 horas de vuelo. Al año siguiente se le concedía el ascenso al empleo honorífico de general de brigada del Arma de Aviación.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

Colección S.Guillén

### Hace 95 años
## Distintivo

**Madrid 17 septiembre 1920**

Por Orden de la fecha, se ha creado el distintivo de Observador de Aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de la Aeronáutica Militar.

### Hace 90 años
## Distinguido

**Tetuán 4 septiembre 1925**

La orden general del Ejército, cita como distinguido al capitán de Infantería, piloto de Aviación, Alfonso de Borbón y León, marqués de Esquilache, en el bombardeo del cañón y grupos enemigos que lo defendían frente a Afrau el 17 de agosto del año pasado, actuando como piloto jefe de escuadrilla, volando sobre el objetivo a batir y revelando sus buenas cualidades y habilidad.

### Hace 90 años
## Desgracia

**Melilla 19 septiembre 1925**

Con el fin de entrenarse en el vuelo en los aparatos de caza, a las 9,00 horas de ayer, pilotando un Nieuport 29 (foto), despegó de Tauima el capitán Alfonso Gaona, jefe de la Escuadrilla "Havilland Rolls". Dada su rapidez y maniobrabilidad, a poco mas de 150 metros, realizó una serie de maniobras acrobáticas, picados y tirones, admirados desde tierra por sus compañeros, hasta que aquella belleza se tornó en horror, al ver que su última barrena terminaba al estrellarse el avión contra el suelo.

Las asistencias y personal de su escuadrilla que acudió de inmediato al lugar, nada pudo hacer, sino con harto dolor, extraer su cadáver y conducirlo al hospital de la Cruz Roja donde se montó la capilla ardiente.

Era Gaona un pundonoroso aviador que reunía condiciones inestimables por su amor al servicio, su aplicación y su caballerosidad, designado para asistir a un curso de pilotos en USA, declinó ante la inminencia de las operaciones para la toma de Alhucemas .

Hoy, presidido por el general Gacia Aldave, se ha celebrado el entie-

### Hace 90 años
## Confraternización

**Melilla 17 septiembre 1925**

En la base de hidros de Mar Chica se ha celebrado un banquete en honor del cónsul general de Francia M de Witasse y de los aviadores de su país, que tan meritísimos servicios han prestado, contribuyendo al éxito de las operaciones desarrolladas en la costa de Alhucemas.

Al acto, en el cual reinó el más cordial sentimiento de fraternidad, asistieron además de los homenajeados Su Alteza el Infante D. Alfonso de Orleans, el Comandante General interino García Aldave, generales Soriano y Gómez Morato, tenientes coroneles Kindelán y Bayo y todos los jefes y oficiales de las escuadrillas terrestres y marítimas francos de servicio.

Al descorcharse el champaña, el general García Aldave, en elocuentes y expresivos términos, ofreció el agasajo a los representantes de la nación hermana poniendo de relieve los lazos de sincero afecto que unen a uno y otro país. A continuación, tuvo frases de elogio para la valiosa actuación de los aviadores franceses y españoles, y terminó su discurso, haciendo votos por el triunfo definitivo de España y Francia en Marruecos. Respondió el cónsul para agradecer la delicada atención que se les dispensaba, así como los entusiastas elogios a sus compatriotas, los aviadores; dedicando también frases de ferviente elogio para los nuestros, deseando que una era de victorias pregone el triunfo de las dos naciones hermanas, en la obra de civilización que en África realizan.

Entre el general Soriano, y el jefe de la escuadrilla de hidroaviones franceses, también se cruzaron frases cordiales y afectuosas.

Mañana partirán para Orán, a fin de proceder a la reparación de las averías sufridas en algunos de sus aparatos.

(En la foto el teniente coronel Kindelán con los aviadores franceses y españoles que participaron en las operaciones de desembarco de Alhucemas).

rro; cuando la comitiva llegaba al cementerio de la Purísima Concepción, han aparecido en el cielo dos escuadrillas de aparatos; una de *Havilland Rolls* –la que brillantemente mandó en vida el infortunado aviador– otra de *Napier* más un *Fokker*. Todas evolucionaron magistralmente sobre los términos del cementerio arrojando flores.

*Nota de El Vigía:* Antes de que transcurriera un año, el capitán Alfonso Gaona Pastor era ascendido al empleo de comandante.

## Hace 90 años

# Refuerzos

### Melilla 2 septiembre 1925

Procedente de Tetuán, a mediodía aterrizó sin novedad en el aeródromo de Tauima, el Grupo de escuadrillas Fokker que manda SAR el Infante don Alfonso de Orleans y Borbón. Lo componen diez aparatos; y entre los pilotos, además del referido jefe, figuran los capitanes Rambaud y Azcárraga (Eduardo); tenientes Negrón, García López, Jack Caruncho, Méndez Parada y el suboficial Cappa. Como observadores vienen los capitanes Rodríguez Caula y Elviro; tenientes Barroeta, Alorda, Rodríguez Carmona y Entero; además de los sargentos bombarderos Rubio y Mansilla.

A poco de tomar tierra, el Infante se trasladó a la base de hidros de Mar Chica, donde ocupará habitaciones preparadas al efecto.

Esta tarde, en la Comandancia General han cumplimentado al general Sanjurjo.

En la fotografía, a su paso por Tablada, los componentes de la Escuadrilla son saludados por los Infantes D Luisa y D. Carlos, a quienes acompaña el capitán Eduardo Azcárraga.

# Momentos para recordar

Los que vivió este cronista, ahora hace 55 años, cuando emulando a los reporteros extranjeros, se convirtió, en pionero de los españoles al visitar –vuelo incluido– una instalación del Ejército del Aire, la Escuela Básica de Pilotos, establecida entonces en la base aérea de Matacán.

Con la autorización del Mando y el apoyo de mi amigo el coronel Ibarreche, quién cuando lo ví en Burgos camino de Salamanca, se apresuró a recomendarme a sus compañeros

El 29 de septiembre de 1960 hice mi presentación; realizaba el curso la XII Promoción AGA, de la que formaban parte varios amigos y el comandante Enrique Villar me dio el primer vuelo (45 min) en el T-6; una formación con el avión del capitán Enrique Roa Labra, quien llevaba al bueno de don Pablo Laporte, comandante meteorólogo y excelente fotógrafo, que retrató a nuestro T-6, como yo lo hice al suyo.

Al día siguiente, en vuelo de una hora y 20 minutos, Villar me dio una clase magistral que incluyó instrumentos, acrobacia y doble mando. Acostumbrado a la "Bücker", aquello me pareció otro mundo.

Para remate, gracias a la bondad del jefe de la base, coronel Sanchíz, marqués de Pescara, que lo permitió, el teniente Carlos Díez Aixemeno me acercó a mi tierra, llevándome en su T-6 a Santander a donde iba de "fin de semana". Inolvidable aquel vuelo a baja altura, con la cabina abierta y oyendo música clásica!!!

Pero es de los personajes de quienes quiero hablar. Villar, junto a los recordados Cruzate, Grandal, Casteleiro (Juan Ángel), Echeveste... se había hecho piloto en Alemania durante la guerra civil, regresando a España cuando prácticamente se había alcanzado la paz. En el transcurso de su vida profesional, es destacable la "toma" que con los tres motores un "Junkers", parados por avería, llevó a cabo en un sembrado del pueblo lucense de Corneas en julio de 1950 (R de A y A 7-8/2005).

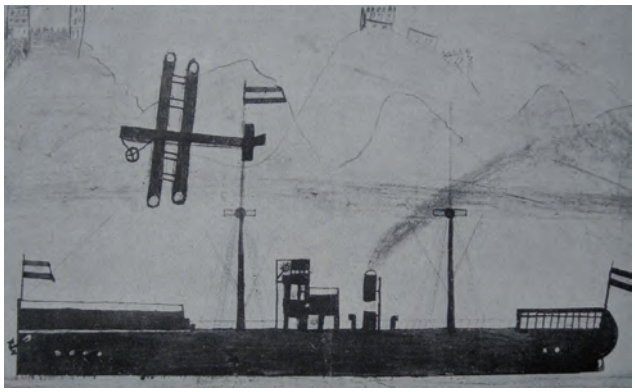
Su destreza, no solo salvó a los dos tripulantes y cinco pasajeros que le acompañaban, sino que el avión sufrió mínimos daños. La imposibilidad de sacarlo en vuelo y la ausencia de caminos de acceso para retirarlo desmontado, motivaron que tras dos años de forzada inmovilidad, acabara desguazado en el lugar donde se posó.

Coronel jefe del Ala 22, ya mayor –falleció a los 94 en 2011– tuve el placer de reencontrarme con él en Casa Manolo, que bien podía titularse "Casa del aviador".

Enrique Roa, miembro de una de las más extensas familias aeronáuticas, pertenecía a la X Promoción de la AGA; tras su etapa de Proto en Matacán, pasó a Iberia. En el periodo que ejerció de instructor en la Compañía, en las Navidades de 1972 con un Fokker F-28, sufrió un grave accidente al tomar tierra en Bilbao-Sondica con un problema técnico y malas condiciones meteorológicas. Carente la pista de una amplia zona de seguridad se salió de pista cayendo por un desnivel de 8 metros. El avión se partió y la tripulación resultó gravemente herida. Les fui a visitar al hospital y estaban mal, especialmente Carlos Ausín quien quedó parapléjico. Enrique, restablecido, volvió a volar y artículos suyos, referentes a su profesión, pudieron leerse en la prensa. Aún joven víctima de enfermedad, falleció en Pamplona el 3 diciembre 1989.

Don Pablo Laporte era y siguió siendo toda una institución en Matacán. Jefe del observatorio meteorológico y profesor de las distintas Escuelas, se desplazaba por la base en bicicleta, a cuyo manillar le había adaptado un suplemento (tubo de hierro y mango de madera), puesto que a consecuencia de un accidente le había quedado un brazo más corto que otro. Fue el 16 de julio de 1959 cuando el "Junkers" pilotado por el capitán Julio Canales con dos tripulantes y tres pasajeros, por parada de motor hubo de "meterse" en una loma de la Sierra de Ávila; para aligerar el trimotor y alcanzar el punto elegido, arrojaron la carga de paracaídas destinados a la Escuela Básica y entre ellos ¡la guerrera del piloto!! La toma fue violenta y todos resultaron heridos.

El 1º de abril de 1982, con motivo de su jubilación, Don Pablo fue objeto de un cariñosísimo homenaje en Matacán.



## Hace 90 años

**Melilla 12 septiembre 1925**

Dibujo en tres colores, firmado por el hermano de Abd-el-Krim, con el que hacía propaganda en los poblados pidiendo dinero para la construcción de barcos y aviones, con los que aseguraba vencería a España.

## Hace 85 años
## Homenaje

**Toulouse 16 septiembre 1930**

En la cercana ciudad de Muret, cuna de Clément Ader, se ha celebrado un homenaje al pionero de la aeronáutica. En el acto de inauguración de un monumento a su memoria, han desfilado 70 aviones; entre ellos, una patrulla de tres procedente de Granada, al mando del capitán jefe de escuadrilla Antonio Llorente Sola.

## Hace 85 años
## Generosidad

**Melilla 16 septiembre 1930**

El caid de la cábila de Benituzin, Allah Meha, quien durante la campaña y en situación harto peligrosa salvó al aviador Rodríguez y Díaz de Lecea, ha entregado el presidente de la corporación municipal el importe del premio en metálico que obtuvo en el concurso de ganado, para que lo reparta entre los pobres. El rasgo ha sido muy elogiado.

## Hace 75 años
## Tragedia

**Manises 13 septiembre 1940**

Esta mañana, el jefe del 24 Grupo de Caza con residencia en esta base, comandante Manuel Ugarte Ruiz de Colunga, realizaba el vuelo de prueba del *Super Chato* (2W-12); en el transcurso del mismo

disfrutaba haciendo figuras acrobáticas cuando inesperada y sorprendentemente se le han desprendido los planos. En tan azarosa situación, el piloto ha hecho uso del paracaídas, con tan mala suerte que el caza soviético lo ha enganchado, arrastrándole al suelo con las funestas consecuencias que uno puede imaginar.

Ya otro hermano, José María, había caído heroicamente en la guerra civil haciéndose merecedor a título póstumo de la Cruz Laureada de San Fernando y la Medalla Militar. Ambos son hijos de don Társilo Ugarte, respetable figura de la Aviación Española.

## Hace 60 años
## Venganza

**Mexico 29 septiembre 1955**

Encontrándose a las dos de la tarde el ex aviador español Antonio Rexach y Fernández-Parga en la calle López, frente al hotel Toledo de esta capital, ha sido abatido con seis tiros a bocajarro, que le han producido la muerte. Tras la confusión del primer momento, hemos podido saber que su asesino, un miembro de la FAI llamado Juan Duarte Camacho, se ha entregado a la policía, declarando estar *harto de sus amenazas de su altanería y ferocidad, acusándole, de haber desertado en plena guerra civil española, llevándose consigo una importante suma de dinero.*

Nacido en Burgos en 1900, tras su formación en la Academia de Artillería, marchó destinado a Marruecos interviniendo en las operaciones que en el frente oriental se llevaban a cabo. En 1923 se hizo observador de aeroplano pasando al servicio de Aviación y regresando de nuevo a El Rif, citándosele en numerosas ocasiones como muy distinguido. Al año siguiente tomó parte en el raid que a bordo de Breguet XIV, con la protección de un Dornier Wal, voló desde Melilla a Santa Cruz de Tenerife. En 1926 obtuvo el título de piloto para incorporarse a la base de Tablada.

En 1928 pasó a la situación de supernumerario, para entre otras actividades recorrer las playas españolas exhibiendo un "coche del aire" –como gustaba definir– a la pequeña avioneta Klemm-Daimler dotada de un motor Mercedes de 20 caballos. Con ella llegó a la algorteña playa de Ereaga procedente de ¡¡Somosierra!! donde había aterrizado y despegó, en un escarpe en pleno puerto. Numerosos vecinos de Algorta y Neguri –sobre todo señoritas– recibieron su bautismo del aire. El recuerdo que se tiene de sus estancia en Bilbao es el de un muy habilidoso aviador, bronco de carácter.

Amigo de Ramón Franco cuando el golpe militar se alineó con la República. En 1937 convenció al ministro de la Guerra Largo Caballero de la necesidad adquirir en Francia nuevos aviones, entregándosele 25 millones de francos. Viajó a París "y si te he visto no me acuerdo", desapareció con el botín Se instaló en la Habana donde abrió una tienda de ropa femenina. Involucrado en un turbio asunto, que acabó en tiroteo con muerte de un agente de policía, fue encarcelado, consiguiendo tras dos años de prisión que un Tribunal le absolviera. Y como su biógrafo Pérez Barredo lo describiera: temerario, impetuoso y agresivo, toda su vida, hasta el final, fue un salto al vacío.

En la foto (a la derecha) seguido de "El "Chilín" Bermúdez de Castro y Juan Martínez de Pisón, participantes, junto al capitán Martínez Esteve, en el primer Raid de la Aviación Militar Española: Melilla-Santa Cruz de Tenerife.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Palma de Mallorca 3 octubre 1915**

Felizmente ha dado a luz un niño, primero de sus hijos, Dª Margarita Alorda Vidal, esposa de D. Francisco Serra Martorell. Al recién nacido le será impuesto el nombre de Salvador.

*Nota de El Vigía:* Deseando desde niño ser aviador, después de mucho soñar, a los 19 años por 25 pts, que no poco le costó ahorrar, Salvador Serra Alorda, partiendo de Son San Juan, descubrió la fascinación del vuelo y, dos años después, obtenía el título de piloto en la Escuela de Aviación Barcelona. A las tres semanas, estallaba la Guerra Civil, y el mismo 18 de julio, ingresaba como falangista voluntario en la primera línea de esta milicia. El día 23, pilotando una avioneta civil, sobrevuela Palma lanzando octavillas en pro del Movimiento Nacional y toma parte en la expedición de reconquista de la isla de Ibiza. Al ser llamado a filas, se incorporó como soldado a un Regimiento de Artillería; pero, como era lógico, acabó en Son Bonet, y en función de 2º piloto y ayudante de mecánico, realizó varios servicios hasta que, formando parte de la 1ª expedición española, marchó a Italia a realizar el Curso de Piloto, complementado con el de Transformación. El alférez Serra, "el Mallorquín", para distinguirlo de otros compañeros con el mismo apellido, al inicio de 1938, pasó destinado al Grupo Morato, a la escuadrilla del capitán Miguel Guerrero en la que se desenvuelve con éxito; derriba dos "Curtiss", un "Rata" y un "Katiuska" seguros y dos Curtiss" probables, haciéndose acreedor de numerosas felicitaciones y la Medalla Militar colectiva.

Con 181 servicios de guerra, a lo largo de 266 vuelos, de 411 horas, no es de extrañar que nuestro protagonista sufriera algún incidente. El 27 de octubre 1938, llegando a Tablada con un Fiat que traía de Salamanca, a 1.000 metros de altura se le incendió el carburador; su aproximación, con el motor y plano superior derecho en llamas, llenó de angustia, a cuantos le vieron, pero consiguió tomar tierra y salir "pitando" de aquel brasero. Ni él mismo, se lo podía creer.

Alcanzada la paz, cuando el 29 de junio volaba a Tetuán con el Grumman (5W-4), que abandonado por pilotos de la República había recogido en Orán, a cinco millas de la costa y a cien metros de altura, se le paró el motor, intentó acercarse a tierra, pero capotó violentamente produciéndose heridas; así y todo, consiguió soltarse los atalajes antes de que el avión se hundiera. Desprendido de ropa y calzado, hubo de nadar tres horas; ya no podía más, estaba al límite de la extenuación, cuando providencialmente aparecieron unos moros que, navegando en un tronco, lo salvaron. Menos dramática, sin duda, –resultó ileso y apenas lastimó el avión– fue la toma fuera de campo que, también por parada de motor, realizó con un Heinkel He-112 en las cercanías de Tablada procedente de León.

Luego de pasar por la Academia de Aviación, se hace profesional y sale destinado a volar los "Superchatos" del 24 Grupo.

Su patriotismo, y sus dotes de cazador, le llevan a integrarse en la 4ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia. Al mando del comandante Mariano Cuadra, volando el Focke Wulf 190, en los diez meses que permaneció en aquellas inhóspitas tierras, totalizó 154 horas, pero no tuvo oportunidad o suerte... y tan solo derribó un globo de observación, fuertemente protegido por la defensa antiaérea. A su regreso a España, pasa por el Regimiento Mixto nº 4, asciende a capitán y ejerce de probador en la Maestranza Aérea de Baleares.

En 1947 fue destinado a 51 Regimiento (Pollensa) dotado de los Do-24 y Ro 43 de salvamento con los que "El Mallorquín" inicia una función humanitaria en la que llegaría a convertirse en un especialista.

Desde 1949 participa en todos los ejercicios SAMAR en colaboración con italianos y franceses, realiza en Matacán el curso de Vuelo Sin Visibilidad y cumple las 100 horas de entrenamiento en las líneas civiles.

Luego de intervenir en con otros Dornier en 1953 en las maniobras aeronavales del Atlántico, en 1954 asiste en USA (West Palm Beach) a un curso salvamento y adaptación al anfibio Grumman SA-16. Poco después de su regreso, creada en Pollensa con dos anfibios del citado tipo, la 50 Escuadrilla de Salvamento se encomendó al comandante Serra el mando de la misma.

En 1956, a bordo del Grumman AD-3, acompañando al teniente coronel Meneses como 2º piloto y navegante, lleva al Ministro del Aire Eduardo González Gallarza, en varias etapas a Karachi y Pakistan.

De sorprendente para el gran público, fue la participación del comandante Serra, con un Grumman AD.1, en el grandioso Festival Aéreo Internacional (Barcelona1956), su despegue con cohetes "Jato" en apenas 200 metros fue espectacular; pocos días después ascendía a teniente coronel alcanzando las 1.000 horas de vuelo en tal avión.

Fue Ayudante de Campo de los diferentes jefes de la Zona Aérea Balear, generales Antonio Llorente, Alfredo Gutiérrez López, Carlos Sartorius y Francisco Vives.

En 1965, con 27 años de servicios, 3.244 horas y un brillante historial, a petición propia pasó a la situación de retirado para entrar a formar parte de una renombrada empresa constructora. El Ejército del Aire perdía a una de sus aviadores más considerados.

El 13 agosto 1983, aquel Salvador que en tantas ocasiones había hecho honor a su nombre, emprendía su más trascendental vuelo a la eternidad.

### Hace 90 años

## Esforzados hidros

**1 octubre 1925**

El Parte del teniente coronel Kindelán, ensalza la inteligente e intensa actuación de los Dornier Wal y Savoia 16, muy en especial durante la operación de desembarco y avance a Morro Nuevo prestando un eficaz servicio a las tropas de tierra

Prueba de ello, son los resúmenes de actuación, el haber despegado y amerizado diariamente de alta mar, cargados de bombas y esencia a pesar del fuerte oleaje, llegando algunos días a realizar seis bombardeos por aparato con un número de horas en el aire superior a diez; así y todo, solo ha habido que lamentar la pérdida de uno de los nueve hidroa-

viones que componían el Grupo, al ser remolcado hacia Melilla, y algunas averías prontamente reparadas, producidas por golpe de mar o impactos enemigos, de los que algún aparato recibió más de veinte en un solo vuelo. Fueron derribados tres hidros por el fuego enemigo; halló gloriosa muerte el capitán Orduna y fueron heridos leves cuatro oficiales.

En el periodo mayo-octubre, totalizaron 981 horas de vuelo, arrojaron 9.891 bombas, disparando sus ametralladoras 8.510 cartuchos Darne y 2.300, Mauser.

### Hace 90 años

## Visita regia

**Logroño 14 octubre 1925**

La Aviación, como no podía ser menos, con cuatro aeroplanos llegados de León y Burgos, se ha sumado al entusiasta recibimiento que los logroñeses han tributado a S.M. el Rey Alfonso XIII, de visita a La Rioja. Tomando como centro la Puerta del Camino y aportando vistosidad y hasta emoción, han sobrevolado la ciudad

### Hace 65 años

## Uniforme verano

**Sidi Ifni 19 octubre 1950**

Como ya tienen noticia nuestros lectores (R de A y A. 10/2.000) el Caudillo, a bordo de un DC-4 de Iberia (Teodosio Pombo y Rodolfo Bay), escoltado por el Ju-290 (teniente coronel Carlos Pombo) y el B-25 "Mitchell" (comandante Gavilán), partió esta mañana de Barajas para visitar los territorios de África occidental española. Le acompaña su esposa que, por cierto, ha recibido su "bautismo del aire", y un numeroso séquito.

El Jefe del Estado, que en muy contadas ocasiones ha vestido el uniforme del Ejército del Aire, lo ha hecho en esta ocasión en la modalidad de "verano", habida cuenta las altas temperaturas de aquellas latitudes.

## Momentos para recordar

Quienes tuvimos la suerte de conocer a Luis Serrano de Pablo Jiménez y saber de sus andanzas, podemos dar fe que su gran caballerosidad y simpatía, era pareja con un profundo espíritu deportivo. En el aspecto profesional, a pesar de los pesares –pasó toda la guerra encarcelado en Madrid– llegó a la cúpula del Ejército del Aire, desempeñando el mando de la 2ª Región Aérea. Pero volvamos atrás; el teniente Serrano de Pablo fue uno de los ocho "insensatos" pioneros, que sin entrenamiento previo (iban para pilotos), saltó en paracaídas desde un Fokker de LAPE ante los 30.000 espectadores que asistieron a la formidable Fiesta de Barajas en junio de 1935. Oficial de Artillería practicó el hípico y el polo, y luego, en Aviación, obtuvo la estrella de Observador de Aeroplano. En la postguerra, se hizo piloto militar y amén de otros cursos profesionales, en el aspecto deportivo, realizó el de vuelo a vela y remolcador en Alemania.

Apasionado ciclista, recorrió muchísimos kilómetros en bicicleta; en ocasiones, acompañado de su mujer, la encantadora y guapísima Matilde Diez de León, quien en los años 30 había practicado con éxito el hockey sobre hierba en el Atlético Aviación –luego Atlético Madrid– y en la Selección Nacional.

Destinado en la jefatura del Servicio de Transmisiones, con ocasión de asistir en Ginebra a una Conferencia Internacional, descubrió la Vespa, y viendo su utilidad, no dudó en adquirirla. ¡Lastima! que su proyectado viaje en ella a Madrid, fue interrumpido en la frontera de Por Bou, por problemas aduaneros. Luis, entusiasmado con su "scooter", fue nombrado presidente del Vespa Club de España, y la primera que se fabricó en nuestro país, la compró para Matilde. Pronto y de manera impresionante, se popularizó, y a ello se refiere nuestro protagonista en sus memorias:

*El fenómeno sociológico de la Vespa consistió en dar acceso a una gran masa de la clase media y profesionales a la motorización utilitaria y económica. En Vespa se iba con sombrero y abrigo corriente de vestir. No manchaba, gastaba poco y si llevaba parabrisas, era tan confortable como un coche que tuviera la virtud de aparcar en cualquier sitio.*

Las numerosas concentraciones y ráids vespistas, tuvieron su colofón en Roma, a donde acudieron 97 encabezados por Luis y Matilde; quienes, a su vez, llevaban a sus hijas "Mati" e Isabel. Recibidos por el Papa Pío XII, en nombre de todos le hicieron entrega de un cáliz de oro.

Fue por aquellos primeros años 50 cuando, conociendo su valía, el teniente coronel Serrano de Pablo fue nombrado Secretario General y Técnico del Real Aero Club de España; y él, metido de lleno, organizó el Campeonato del Mundo de Vuelo a Vela en Madrid, y los festivales aéreos, que desde los días de la República habían desaparecido. En uno de ellos (Cuatro Vientos 1954), en el curso de su exhibición acrobática, se estrelló ante el público el capitán Vicente Aldecoa. Aunque la megafonía, para "suavizar" la tragedia, se refirió a un gravísimo accidente, los 200.000 espectadores, con "el alma en los pies", presagiaron lo peor. Fueron momentos de angustia, para la organización, que hubo de tomar la delicada determinación de suspender o continuar el festival; y esto se hizo en homenaje al bravo aviador. Primero el príncipe Cantacuzeno –amigo de la víctima– quien con sus arriesgadas acrobacias puso a todos el corazón en un puño, luego las patrullas de reactores... actitud que el público unánimemente agradeció.

Otros festivales, como los de Barcelona o Sevilla, modelos de organización, tuvieron también un gran éxito.

Ya coronel, aún tomó parte en la dirección del exitoso Campeonato del Mundo de Vuelo Acrobático (Bilbao 1964); por entonces –limitaciones de la edad– su deporte era el golf.

*En la foto, junto a Matilde, su mujer, marchando en Vespa" a una boda.*

## Hace 60 años
# Modernizándose

**Furstenfeldbruck 21 octubre 1955**

En esta base alemana, comúnmente conocida por los no germanos como Fursty, en la 7330th Flying Training Wind, ha dado comienzo el curso, que a lo largo de ocho meses con la supervisión de la USAF e instructores españoles, se formarán en el vuelo en reactor (T-33) una decena de compatriotas. A los primeros vemos en la fotografía:

Sentados, de izda. a dcha.,los capitanes Benjamín Sepúlveda, Samuel Wareham (USAF) y Anselmo Martínez Pesquera. De pie: teniente Vicente Roa, capitanes José Parés de la Rosa, Joaquín Pérez de Guzmán, Mark Welsh (USAF) y José Santos Peralba. Falta el capitán Eduardo Álvarez Valera.

## Hace 60 años
# Ejercicios

**Zaragoza 22 octubre 1955**

Con un supuesto táctico, que ha tenido lugar en el campo de San Gregorio, hoy ha finalizado la operación Gállego, en la que junto a los cadetes de la Academia General Militar, han participado 5.000 hombres de las distintas Armas y Cuerpos.

Desde 12 "Junkers" se han lanzado 300 paracaidistas de la 1ª Bandera, encabezados por el comandante Pallás y el teniente Ibarra, quienes probaban con éxito un nuevo paracaídas triangular. Al sobrevolar los trimotores la capital, han arrojado flores sobre la basílica, en homenaje a la Virgen del Pilar.

## Hace 50 años
# Un hito

**Tablada 6 octubre 1965**

Partiendo de esta base, el "Buchón" C.4K-134 pilotado por el teniente José Antonio García Pérez, en el curso de un vuelo de una hora de duración, ha llevado a cabo la localización de objetivos en colaboración con la defensa antiaérea de Jerez.

*Nota de El Vigía:* "Otelo", como popularmente se conoce al citado piloto, en su interesantísimo trabajo (Aeroplano nº 15) afirma que, tras la toma de tierra, el brigada mecánico le enseñó el oficio en el que ¡con fecha del día anterior!, se daban de baja en el Ejército del Aire los aviones C.4K; había sido pues, el último vuelo.

Para recordar a aquel tan clásico "caza", que los jóvenes pilotos, especialmente se pirraban por volarlo, hemos elegido esta foto, en la que se aprecia su potente Rolls Royce de 1.650 hp, su inscripción "Paqui" y el cabo 1º piloto (1ª Promoción de Granada 1956) Rafael Perza Alba, quien tras el curso de reactores, destinado a los "Sabres" del Ala de Caza nº 1, llegó a formar parte de la Patrulla "Ascua". Terminado su contrato militar, su afición al vuelo la volcó en la aviación agrícola, como piloto y empresario.

Paco Andreu

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Mataró 19 abril 1915**

Felizmente ha dado a luz un niño, doña Ana Espiell Finestras, esposa del eminente doctor don Trinidad Cruzate Grenzner; el recién nacido recibirá el nombre de José María.

*Nota de El Vigía:* Tras un brillante bachiller, cursado en las Escuelas Pías de su ciudad natal, José Mª Cruzate Espiell, marchó a Barcelona para estudiar la carrera de medicina que la Guerra Civil frustró. Desempeñando la dura tarea de camillero primero y sanitario después, actuó en diferentes frentes, hasta que, atraído por la Aviación –que, por cierto, en alguna ocasión les había arreado bien– finalizando ya 1937, se presentó a un curso de pilotos. Dada la congestión de las escuelas españolas, junto a una veintena de jóvenes fue enviado a Alemania de donde, con una muy completa instrucción, regresaron en febrero de 1939, cuando la guerra tocaba ya a su fin.

Destinado a los bimotores de bombardeo ligero Heinkel 111 de Logroño, pronto se incorporó a la Escuela Superior del Vuelo, donde realizó el curso de Vuelo Sin Visibilidad.

Tras su paso por la Academia de Aviación de León se profesionaliza y regresa a Matacán.

En octubre de 1943, fue elegido para relevar al primer piloto del Junkers 52 de enlace entre la Embajada de España en Berlín y las unidades de voluntarios que luchaban en el frente ruso. Los seis meses que permaneció en tal función, en aquellas inhóspitas tierras, pudo constatar lo que es hacer la guerra con un trimotor lento e indefenso, en medio de una meteorología hostil acumulando hielo el avión y en alguna ocasión volando ¡¡a menos de 10 metros del suelo!! Evidentemente, el terreno se encontraba unos metros por debajo del nivel del mar. A lo largo de las 273 horas que cumplió, no fue raro que recibiera algún nada agradable impacto de las armas de partisanos, afortunadamente sin consecuencias.

De regreso a España, vuelve a Matacán- lo suyo, es el vuelo con instrumentos- y publica *Sistemas Radioeléctricos de Navegación Aérea*, una obra de referencia para los alumnos de la época. En la compañía Iberia, practica y enseña navegación astronómica en vuelos transatlánticos.

Un día, al hacer en Matacán la revisión exterior de un Heinkel 111, al desprenderse la trampilla de acceso ventral, le golpeó fuertemente en la cabeza; repuesto, pronto volvió a su quehacer, y haciendo bueno el viejo dicho de *solamente rompe aviones quien los vuela*, con 2.700 horas de vuelo en su haber, con ocasión de llevar a la Maestranza de León uno de los bimotores Lockheed "Lodestar", de curiosa historia, al rodar tras la toma en este aeródromo quiso la mala suerte que, por fallo del sistema hidráulico, sin frenos, se "tragara" un avión del mismo tipo que se hallaba en la línea. Ni él, ni el cabo 1º mecánico Martin Guillén que le acompañaba, sufrieron daño alguno, pero su T.4-5 y el T.4-6 abordado resultaron con desperfectos de un 60 y 70 % de su valor total.

Habían pasado ya unos años, pero resentido del golpe con la trampilla del Heinkel, le ocasionaron trastornos que motivaron su baja en el servicio de vuelo (había totalizado 4.417 horas) y el pase al Cuerpo de Mutilados.

Realiza el curso de Estado Mayor y obtiene el nº 1 de su promoción. Destinado a la Escuela Superior del Aire enseña Cooperación Aeroterrestre, luego ejerce la docencia en la Escuela de Mandos Superiores y pasa al Mando de Material.

En 1966 es nombrado 2º y más tarde jefe del Aeropuerto Transoceánico de Barajas; puesto en el que, en 1978, pasó a la reserva, otorgándosele –dados sus indudables méritos– el ascenso a general honorífico.

Dotado de una mente y memoria envidiables; para este cronista que gozó de su amistad, las charlas de temas históricos que mantuvo con él, fueron todo un lujo.

Muy pronto hará un año que, a punto cumplir los 100, falleció en Madrid, rodeado de su extensa familia en la que un hijo y un nieto han seguido sus pasos como aviadores.

### Hace 90 años
### Ascenso

**Melilla 19 noviembre 1925**

Después de aquilatados los méritos contraídos por el teniente coronel don Alfredo Kindelán, S.M. el Rey (q.D.g.) ha firmado el ascenso de éste al empleo de coronel. Kindelán, el inteligente ingeniero militar, prestigio de la Aviación Española, figura que ha traspasado las fronteras de España, siendo tan apreciadas en el extranjero sus excepcionales cualidades como en su propio país; además de un espíritu organizador y de poseer unas condiciones singulares para el mando de esa moderna arma de combate, vertió su sangre cuando volaba a escasa altura de los campos rifeños, con el mismo desprecio de la vida, que todos los caballeros del Aire, sus discípulos. A este brillante jefe del Ejército, enviamos nuestra sincera felicitación por el merecido ascenso. (De El Telegrama del Rif).

### Hace 75 años
### Ejercicios

**Madrid 6 noviembre 1940**

S.E. el Generalísimo Franco, acompañado de altos jefes militares, asistió esta mañana en el campo de operaciones de San Pedro, próximo a Colmenar Viejo, a los ejercicios tácticos de conjunto de la 13 División al mando del general Rada. Las operaciones, en las que han intervenido fuerzas de Infantería, Artillería, Ingenieros, Antiaéreos y Aviación, resultaron brillantísimas. Llamando especialmente la atención, por su vistosidad, la actuación de los Heinkel 51 del 31 Regimiento que, al mando del teniente coronel Bermúdez de Castro -foto superior-, trajeron al recuerdo de todos, las épicas "Cadenas" de la todavía reciente, campaña.

Finalizados los ejercicios, S.E. visitó detenidamente el campamento, presenciando después el desfile de todas las fuerzas.

## Hace 75 años
# Visita

**Madrid 8 noviembre 1940**

Procedente del Reino Unido, vía Lisboa, ha regresado la misión aeronáutica española que, integrada por el teniente coronel Juan Antonio Ansaldo y los capitanes Santiago Avial y José Larios quienes, en compañía del agregado aéreo británico en Madrid, ha visitado distintas instalaciones, militares. Luego de cumplimentar a altos jefes de la RAF, el programa incluyó la visita a dos aeródromos de la caza, famosos bastiones contra la Luftwaffe durante la Batalla de Inglaterra; donde presenciaron sendas demostraciones de vuelo con un Hurricane y un Spitfire. Por aire les trasladaron a un aeródromo escuela y por último, pudieron ver la actividad de dos bases de bombardeo, en una de las cuales hicieron noche, a fin de presenciar la salida de distintas escuadrillas a cumplir su misión, esperando hasta el amanecer su regreso, pero no todos los aviones lo consiguieron.

Agasajada en todo momento por los aviadores de la RAF, el subsecretario del Aire capitán H.H. Balfour, les ofreció un almuerzo de despedida.

## Hace 70 años
# Nomenclatura

**2 noviembre 1945**

Por medio de la Instrucción General nº 1 (ver El Vigía. R de A y A. 11-2005) se establecen las nuevas designaciones para los aviones e hidroaviones. En adelante, se sustituyen los dígitos de tipo de avión que aparecían en el costado, a ambos lados del fuselaje, por los de la unidad de pertenencia, seguido del número, que dentro de la citada unidad haya recibido.

Un ejemplo, es el presente Polikarpov I-15 "Chato"/"Curtis", segundo aparato de este tipo, integrado en el 32 Regimiento de Asalto (Alicante-Rabasa).

## Hace 45 años
# Relevo

**Talavera la Real 12 noviembre 1970**

El alborozo que se vivió hoy en la Escuela de Reactores ha sido de los que hacen época. Comenzó con las dos pasadas con postquemador, que dieron sobre la misma los primeros Northrop F-5B, que pilotados por los capitanes Alfonso del Río, José Mª Pérez Tudó y Asterio Mira, llegaban con destino a este centro. Tan pronto tomaron tierra formaron en la línea, donde les recibió el director de la Escuela coronel Luis de Azqueta, quien felicitó muy efusivamente a sus pilotos, la base entera rodeó a los "tan nuevos" (recién construidos) y estilizados aviones, a los que, según se nos informó, se agregarán 26 mas. Luego, en medio del entusiasmo. Dª Rosa Ortiz de Azqueta, bautizó con champán al primero de ellos.

## Hace 30 años
# Susto

**Madrid 26 noviembre 1985**

Acababa de dar la una del mediodía cuando un Phantom del Ala nº 12, pilotado por el capitán Ricardo Nevado y el teniente coronel José Antonio Fernández Garzo despegaba de la Base de Torrejón, con destino al Polígono de Tiro de Caudé. Dos minutos después, una bomba de ejercicio, desprendida del potente reactor, caía sobre las viviendas números 8 y 10 de la calle Mérida, en el barrio de Moratalaz. No exento el suceso de aparatosidad, con la consiguiente alarma entre el vecindario, si bien no ha producido víctimas, si daños materiales.

Poco después el jefe del MACOM teniente general Luis Delgado Sánchez Arjona, se reunía con los afectados para mostrarles su pesar; explicarles que la "bombeta" –como éstos la llamaban– no contenía carga explosiva, he informar que, lógicamente, se les indemnizaría

Curiosamente, unos años antes, el 25 de abril de 1983, Nevado, junto al también capitán Antonio Marqués, forzado por una grave emergencia, había tenido que abandonar un "Phantom" con el asiento lanzable en un páramo albaceteño. Ambos resultaron ilesos y el excelente relato, de gran utilidad para la Seguridad de Vuelo que escribió Nevado, mereció el Primer Premio del Concurso para capitanes de Revista de Aeronáutica y Astronáutica.

## Hace 55 años
# Estandarte

**El Copero 7 noviembre 1960**

La vinculación de Huelva con la Aviación Española –recordemos que de Palos partió el glorioso "Plus Ultra"– ha llevado al Ayuntamiento onubense a ofrecer un estandarte a la sevillana Ala de Cazabombardeo nº 7, en el curso de una brillante ceremonia, que la intermitente lluvia no consiguió deslucir.

En el campo de vuelos formaban fuerzas de las Alas 7 y 25, además de otras del Ejército de Tierra; tras ellas, en espectaculares líneas, más de un centenar de aviones C.4K popularmente conocidos como "Messer" o "Buchones".

El acto, presidido por el cardenal arzobispo de Sevilla y el teniente general jefe de la Región Aérea del Estrecho, contó con la presencia de todas las autoridades civiles y militares; fue celebrado en un amplio hangar donde se había elevado un altar a Nuestra Señora de Loreto en el que, a modo de palio, se abría un paracaídas, "dando escolta" a los lados sendos "Buchones" armados con cohetes.

Tras la bendición del estandarte, Teresa Talero de Segovia, esposa del alcalde, en función de madrina, luego de un parlamento en tonos patrióticos, hizo entrega de la enseña al coronel Cabello de Mena, quien le respondió agradecido.

A continuación, en el campo se celebró la Jura de Bandera de 1.400 reclutas; finalizada ésta, las tropas que habían formado desfilaron en columna de honor y los invitados fueron agasajados con un espléndido cocktail.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Bien merecido

**Madrid 10 diciembre 1925**

Por Real Orden, le ha sido concedido el título de Observador Honorario de Aviación al teniente general D. José Sanjurjo Sacanell, con derecho al uso permanente del emblema de Aeronáutica con el distintivo de la especialidad.

*Nota de El Vigía:* En la fotografía, tomada el 10 de agosto de 1932, vemos al laureado Marqués del Rif, ex Alto Comisario de España en Marruecos, acompañado de su hijo Justo, caminando por una calle sevillana; su intento de golpe de Estado (la "sanjurjada") aún no había fracasado.

Tras diversas peripecias, el jefe indiscutido para encabezar el alzamiento que daría inicio a la Guerra Civil, perdió la vida el 20 de julio de 1936, cuando al trasladarse a España en la avioneta "Puss Moth" que pilotaba Juan Antonio Ansaldo –que resultó herido– se estrelló contra una cerca de piedra al despegar del campo lusitano de Cascaes.

Justo, capitán de Infantería aviador, había actuado en el Grupo "Bristol" de Melilla; supernumerario en 1932, se hizo agente de Cambio y Bolsa.

En agosto de 1936, cuando vistiendo uniforme, junto a su esposa Conchita Camin, desde Cantabria pretendía alcanzar Burgos, un grupo de irascibles milicianos detuvo su automóvil, abordándolo para dirigirse a Reinosa. Ante tan delicada situación, Justo se arrojó del auto frente al Balneario de Corconte, resultando herido en la cabeza. Tras una primera cura por el médico del establecimiento, desoyendo su deseo de que lo llevaran al Hospital de Valdecilla, sus captores lo hicieron al de Reinosa, quedando su mujer detenida en un hotel de la localidad. El 6 de agosto, convaleciente aún, sería cobardemente asesinado en el hospital.

### Hace 90 años
## Remojón

**Melilla 9 diciembre 1925**

Cuando esta tarde, un Potez XV de la escuadrilla de Nador, pilotado por teniente Luis López García (más conocido por su tercer apellido, Barzanallana) a quien acompañaban un oficial y un mecánico, debido a una avería de motor cayó al agua a cierta distancia de la bocana de Mar Chica.

Afortunadamente, el accidente fue presenciado por los tripulantes del pesquero "Maera" que, sin pérdida de tiempo, se dirigieron en auxilio de los aviadores quienes, asidos a una de las alas, veían como el aparato se hundía por momentos.

Al conocerse la noticia, el sentir unánime era de admiración a esos abnegados hombres de la mar, y a "Pepe Chico" su patrón, quienes sin duda, se han hecho merecedores de una recompensa.

En cuanto al avión, ha quedado balizado y hallándose a una profundidad de 16 metros, se va a intentar su rescate.

### Hace 90 años
## Aviación sanitaria

**Melilla 17 diciembre 1925**

En breve, tan pronto el tiempo lo permita, el capitán Lóriga, piloto de un aparato de la Cruz Roja, junto al capitán medico Marina, llevarán a cabo una excursión a la zona francesa, con objeto de estudiar el funcionamiento de los servicios sanitarios por medio de la aviación.

Su primera etapa será Fez, para continuar a Rabat y Larache, de donde volarán a Sevilla y Madrid a fin de dar cuenta de las enseñanzas que la citada misión les habrá reportado.

### Hace 75 años
## La Patrona

**Madrid 10 diciembre 1940**

Siendo numerosísimas las referencias de los actos celebrados en todas las instalaciones del Ejército del Aire en honor a su Patrona, nos limitaremos a informar de los siguientes:

En la Base Aérea de Getafe, fueron presididos por los ministros del Ejército, Marina y Aire, autoridades civiles y militares y numerosos invitados, llamando poderosamente la atención de los asistentes las impresionantes líneas en las que formaban más de un centenar de aviones de caza y asalto.

En Zaragoza, en el transcurso de una brillante fiesta celebrada en el aeródromo Sanjurjo, ha tenido lugar la entrega de un precioso Estandarte, que el Cuerpo de Telégrafos de la ciudad, por manos de su madrina, la señorita Violeta Fons, regala al 14 Regimiento de Bombardeo.

Por último, Huesca se ha vestido de gala para los distintos actos con los que la Escuela de Vuelo Sin Motor de Monflorite, ha celebrado su fiesta patronal. Tras una misa en la basílica de San Lorenzo, el señor obispo bendijo el banderín bordado por un grupo de señoritas y que Falange regalaba a la Escuela. Actuó de

madrina la jefe provincial de la Sección Femenina, quien poco después, junto a las autoridades, presenciaba emocionada el desfile marcial de profesores y alumnos, con el banderín al frente, por la calle de los Porches.

### Hace 60 años
## "Cebolleos" de cine

**Getafe 2 diciembre 1955**

Rodándose en estos días, las ultimas secuencias aéreas del film "Recluta con niño" (ver R de A y A 1-2/2006) de espectaculares pueden calificarse, las "pasadas" de la Stinson 108-3 (L.2 en el Ejército del Aire) pilotada por los tenientes Isidoro Martínez y José Enrique "Pepín"

Juste Marzo. Dotada de un motor Franklin de 165 cv, que la hacen muy maniobrera, su característica estampa queremos traer hoy a estas páginas.

## Hace 55 años
## Los dejó tirados

**Jaén 2 diciembre 1960**

Según se nos ha informado, a primera hora de la tarde aterrizó en las cercanías de la estación de Baeza una avioneta militar. Se trata de una AISA I-11B, matrícula L.8C-18, pilotada por los tenientes Aurelio Lombarte y Fernando de Arteaga, quienes regresando de Albacete a su base sevillana de El Copero, debido a una avería de motor, se habían visto obligados a "meterse" en una llanada.

La "Vespa" –como se conoce por su sencillez a la pequeña biplaza de

80 cv– tan solo sufrió la rotura de una pala de su hélice, pero les dejó tirados, teniendo que regresar a casa en ferrocarril desde Linares a donde, vistiendo el traje de vuelo de invierno, les llevó la Guardia Civil. ¡Un latazo!

*Nota de El Vigía:* Orgullosa y sintiéndose importante, "la Vespa" como los "Buchones", lucía el emblema del Ala 7 de Cazabombardeo, a la que ella –"para recados"– también pertenecía.

## Hace 50 años
## Clausura

**Alcalá de Henares , 3 diciembre 1965**

Por Orden ministerial, ha sido cerrada al tráfico aéreo la Base de Alcalá de Henares. Su origen databa de aquel aeródromo creado en 1934 para sustituir al vecino "Campo del Ángel", que había quedado pequeño. Como en él, se estableció una escuela de pilotos denominada de Escuela de Vuelo y Combate y el nombre de "Barberán y Collar".

Durante la guerra civil, al servicio de la aviación de la República tuvo gran actividad y al acabar aquella, tomaron base los Do-17 "Bacalaos" y los Fiat BR-20. En 1941, se pensó muy seriamente en instalar en sus terrenos la Academia General del Aire, idea desechada dada la excelente climatología de la otra opción: San Javier, a orillas del Mar Menor y la utilización de las modélicas edificaciones de la desaparecida Aeronáutica Naval.

Fue base del Primer Grupo de Fuerzas Aéreas, gran unidad de transporte, que reunió a casi todos los "Junkers" (Ju52) hasta su marcha a Getafe.

En 1947, se asentó la 1ª Bandera Paracaidistas del Ejército del Aire y ocho años después, el Ala de Reconocimiento nº 28, dotada de Heinkel 111 ya construidos en España y por último, las Cessna de la 99 (más tarde 407) Escuadrilla de Enlace.

Disuelto en 1965 el Escuadrón de Paracaidistas, al regresar la Universidad a Alcalá, los terrenos del antiguo aeródromo pasaron a albergar el Campus Universitario; así, la torre de control –una reedificación de la primitiva– aloja hoy el departamento de Informática de aquella.

## Hace 45 años
## Enlace

**El Aaiun**
**15 diciembre 1970**

Organizada el primero de abril, según instrucción general del EMA, ha sido activada la 408 Escuadrilla con base en El Aaiun.

Su plantilla inicial ha sido establecida en nueve aviones E.9 (CASA Dornier C-127) teniendo como misión principal, mantener un enlace con los numerosos puestos establecidos en el Sáhara por la Legión y policía territorial.

## Momentos para recordar

**Ofrenda**

La celebración de la Patrona, la festividad de Nª. Sº. de Loreto, ha sido un tema "sagrado" para los aviadores. Desde su institución en 1920, tenemos noticia e imágenes de los actos que, en su honor, tuvieron lugar en los aeródromos e instalaciones de la Aviación Militar, incluso en Marruecos, en Rusia y allá donde estuviera destacada.

En plena guerra civil, el 10 de diciembre de 1936, el personal de la Escuadrilla "Breguet" con base en el campo de Jarrio (siempre, dada su proximidad, fue conocido por Navia) los inició con una misa celebrada en la capilla de San Agustín, en el término de Ortiguera. Al natural encanto marinero de las maquetas de barcos (exvotos quizás) que partiendo de sus paredes parecían flotar en el espacio y el colorista telégrafo de banderas, los aviadores aportaron una espectacular decoración. Junto a la bicolor bandera de España, a los lados del altar colgaban las de Alemania e Italia; hélices y una pareja de fusiles formando "pabellón" rematados con sendos banderines de Aviación. Finalizada la ceremonia religiosa, el capitán Francisco Iglesias Brage, ofrendó a la Virgen de la Caridad la maqueta de un Nieuport-52. Pensamos que, a falta de una reproducción del Breguet-XIX, como los de

la escuadrilla a su mando, lo haría con el íntimo deseo de que La Señora les protegiese de ellos.

Iglesias, compañero de Jiménez en el famoso raid Sevilla-Bahía con el "Jesús el Gran Poder", lucía barba en los primeros meses de la guerra, como puede verse en la fotografía.

*Nota de El Vigía:* Tras feliz investigación este cronista, con la inestimable ayuda de Natividad López, animadora sociocultural del Ayuntamiento de Coaña, –a quien desde estas líneas quiero agradecer– no solamente localizó la capilla, no ubicada en Navia, como se mencionaba en la foto sino que, además, lo avaló con un reportaje fotográfico, donde aparece la maqueta del Nieuport que, repintada, aún se conserva.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Oviedo 4 febrero 1916**

Felizmente ha dado a luz un niño, que recibirá el nombre de Lorenzo, Dª Natalia Fernández-Peña, esposa de D. Teodoro Lucas.

*Nota de El Vigía:* El alzamiento militar de 1936, sorprendió Lorenzo Lucas Fernández-Peña, cuando tras el bachiller superior, preparaba el ingreso en la Escuela de Arquitectura. Fiel a sus ideas, con diecinueve años se alistó en la Falange de Oviedo, y junto a los defensores de la capital de Asturias, libró duros combates, en los que destacó por su audacia y valor. Atraido por la aviación, con el vivo recuerdo de aquellos potentes "Sexquiplanos" que admiraba cuando la revolución de 1934, solicitó pasar a ella, y en mayo de 1937 realizó el curso de Tripulante de Avión de Guerra en el aerodromo logroñés de Agoncillo. Alférez a su terminación, paso destinado a los "Junkers"

primero y a los modernos Savoia 79 del 5º Grupo de Bombardeo (5-G-28) después, participando en las Batallas de Belchite, Teruel, Alfambra, Corbalán y Ebro. Luego, en el frente de Cataluña y Extemadura, terminando con 181 servicios de guerra.

Ya en la paz, en 1940, obtiene el título de piloto y el de caza en las Escuelas de Alcantarilla (foto) y Reus, incorporandose al 21 Regimiento (Getafe) dotado de Fiat CR-32. Decidido a profesionalizarse, ingresa en la Academia de Aviación de León; donde, al acabar sus estudios, recibe el despacho de teniente profesional y marcha a Reus, a volar los Messer 109 y "Superchatos" (Polikarpov I-15B) del 23 Regimiento.

Con el entusiasmo de aquella juventud, que si bien aviadores, no habían pilotado en la guerra; "Luquitas", como cariñosamente se le conocía, dispuesto -como se decía- "a devolver la visita" decide marchar a combatir a Rusia, haciéndolo con la 4ª Escuadrilla Expedicionaria que manda el comandante Mariano Cuadra. Pilotando el potente Focke Wulf 190, nuestro personaje, a lo largo de 147 misiones de guerra y 18 combates, demostró su valía al conseguir seis victorias (tres Lagg 3, dos Lagg 5 y un Il-2) siendo a su vez derribado, al ser alcanzado en el motor, lo que le forzó a aterrizar sin consecuencias en un campo de fortuna. Cuando en septiembre de 1943, la Escuadrilla regresó a España, si bien totalizaba 74 victorias, en las estepas rusas habían caido siete pilotos y 3 resultado heridos.

Creada en San Javier la Academia General del Aire, al capitán, luego comandante, Lorenzo Lucas le fue encomendado el mando del Grupo Mixto nº 1, dependiente del Escuadrón de Vuelo. En 1951 realizó en Matacán el curso de Vuelo Sin Visibiidad; después pasó por los Regimientos 32 (asalto) y 22 (caza) para ser destinado finalmente a la Dirección General de Instrucción.

Firmado en septiembre de 1953 el Convenio Defensivo y de Ayuda Mutua con los Estados Unidos, que habrá de modernizar el Ejercito del Aire, con el empleo de teniente coronel pasa a formar parte de la comision enlace con la USAF.

En 1956 participa en el curso de Cooperación Aeroterrestre y al año siguiente, en el de reactores integrándose por unos meses en el Ala de Caza nº 1 y definitivamente en el Cuartel General del Mando de la Defensa. Como curiosidad contaremos que formó parte de la patrulla de mando de aquella insólita formación de 84 "Sabres" que el 3 de mayo de 1959, tras despegar en bloque , sobrevoló Madrid en el XXI desfile conmemorativo de la Victoria.

Probador de los "Sabre" que reviasaba CASA, el 3 de febrero de 1960, la vispera de su 44 cumpleaños, con el indicativo de "sombrero 2", despegó de Getafe para probar el Sabre C.5-137 con el que tomó tierra hora y media después. Dispuesto a probar otro avión, a los diez minutos esta ya en el aire con el C.5-117 después despega de nuevo, En el aire, con la misma función, se encuentra el teniente coronel Luis Azqueta quien aterriza con normalidad. Lucas

### Hace 100 años
### Mas alto

**Cuatro Vientos 15 enero 1916**

Pilotando un "Aceituna" –como se conoce popularmente en el Servicio, al biplano Farman MF.7- el capitán Luis Moreno Abella, ayudante de S.A. el infante D. Alfonso de Orleans, batió esta mañana el record de altura; al elevarse, en una hora y dieciséis minutos, a 3.300 metros sobre Madrid (5.000 sobre el nivel del mar).

*Nota de El Vigía:* Apenas había transcurrido un mes; cuando, con el mismo tipo de avión, el capitán Antonio Zubía acompañado por el teniente Fernando de la Macorra, en un vuelo de dos horas quince minutos "derribaba" tal marca, al alcanzar los 3.470 metros, adjudicándose la Copa De Dion-Bouton, ofrecida por la empresa gala fabricante del motor.

tras dar a entender con su pasada alabeando a la torre, que tenía averiado el equipo radio, luego de virar sobre la loma de Parla y continuar el circuito, vira a la derecha y picando sobre la gasolinera de la carretera de Andalucía incomprensiblemente a las 18,40 se estrella en la finca Valdecantos en el término de Pinto (RAA 1-2/2000).

Aquel: "Volveré pronto" con el que se había despedido de su mujer, Pilar Hurtado de Amézaga, fatalmente no pudo cumplirlo, porque como ya saben los aviadores, el riesgo es inevitable y alguna vez puede ser mortal. Asi cayó "Luquitas", un competentisimo aviador, un "manitas" y sobre todo, un "tío" simpático, a quien a título póstumo se concedió la Medalla Aérea.

### Hace 100 años
## Banquete
**Madrid 26 enero 1916**

Por iniciativa de Real Aero Club y con la asistencia de mas de un centenar de comensales, entre los que se encontraban representantes de las Escuelas de Cuatro Vientos y Getafe, y del parque de Aerostación de Guadalajara, en el hotel Ritz se celebró anoche un banquete de confraternización de los aviadores civiles y militares. Presidieron los ministros de Fomento y de la Guerra y con ellos, el coronel Vives los señores marqués de Teverga, García del Campo, Pruneda, García Prieto, Kindelán, Sartorius (D. Mariano), Bayo y Sabater (don José)

Enviaron expresivas adhesiones los Ministros de Marina e Instrucción Pública y brindaron con elocuencia,el señor Sabater, por la comisión organizadora, el presidente del RACE, Sr García Prieto y los ministros; interesándose todos, por nuestra Aviación Militar y Civil.

### Hace 90 años
## Visitante ilustre
**Melilla 22 enero 1926**

La Infanta D Luisa que, en representación de la S.M. La Reina Victoria, inició esta mañana una visita a Marruecos, ha despertado el cariño de la población y muy en especial del estamento militar. La Aviación, con su vistosidad, ha contribuido a la brillantez de los distintos actos a los que asistió. Primero, en el campamento de Dar Quebdani donde al desfile de la fuerzas, se unió la primera escuadrilla Bristol con admirables evoluciones; mas tarde, en el de Dar Drius, lugar elegido para la emotiva ceremonia, que la Infanta presidió, de imposición, por el general francés Pasquier, de la preciada Cruz de Guerra con Palma, a varios aviadores españoles. Era el premio, a su crucial intervención en el combate sostenido por tropas francesas el 18 octubre pasado (RAA 1-2/2.001). En el transcurso del acto, cruzó el cielo una escuadrilla francesa y la música interpretó la Marsellesa y la Marcha Real. Como colofón, tuvo lugar el desfile de la columna. Al hacerlo a galope las fuerzas de Alcántara y las de la Mehala, la escuadrilla Havilland "Napier" que durante toda la mañana había volado sobre el campamento, efectuó emocionantes maniobras, pasando a veces, casi a ras de tierra, exaltando el entusiasmo de cuantos presenciaron tan inolvidable espectáculo, que no pudieron reprimir vibrantes vivas a España y al Ejército.

### Hace 90 años
## Agasajos y partida
**Melilla 19 enero 1926**

Tras los agasajos de despedida al comandante Franco y al capitán Ruiz de Alda, celebrados en el Club Melilla, Circulo Mercantil, y en la propia base de hidros de Mar Chica; cientos de melillenses, esperaban entusiasmados la salida del Plus Ultra",

Cuando la canoa, que condujo a los dos aviadores al hidro, desatraco del muelle, estallo una entusiasta salva de aplausos, dandose vivas a España y a su Aviación. Aquellos, puestos de pie saludaban militarmente, correspondiendo a las expresivas muestras de cariño que se les tributaba.

A las nueve menos veinte, los motores del hidro comenzaron a funcionar, deslizandose el aparato majestuosamente por las tranquilas aguas, para despegando a los pocos momentos.

Acompañando al "Plus Ultra", marchó al puerto de Palos el hidro nº

## Momentos para recordar

**El tren de la Jefatura del Aire**

Acomodados en el vagón-comedor del ferrocarril, donde tenía instalado el puesto de mando la Jefatura del Aire, vemos en primer plano a "El Herulo" como se conocía al comandante Luis Pardo Prieto, y a su derecha, el también comandante, Francisco Vives; ambos, jefes de los Grupos de bombardeo 3-G-28 y 6-G-28 dotados de Savoia SM-79. Frente a ellos una enfermera cuyo nombre lamentamos no conocer y el comandnte Antonio García Veas ayudante de campo de S.E; tras éste, el coronel Inspector de Fuerzas Aéreas Apolinar "Polín" Sáenz de Buruaga. Por ultimo Dª Dolores Núñez del Pino y Arce, esposa de S.E. el general Jefe del Aire, Alfredo Kindelán Duany, quien aparece a su lado.

Dicho tren, estacionado al final de la guerra en Almorox (Toledo), arribó a Cuatro Vientos cuando esta terminó.

1, pilotado por el teniente Martínez Merino; asimismo, una escuadrilla de Tauima le dio escolta de honor hasta el cabo Tres Forcas.

### Hace 90 años
## Bautismos del aire

**Sevilla 26 febrero 1926**

De visita en Andalucía, los moros notables .Abd-el-Kader y El Amido, fieles amigos de España; hoy llegaron a la base de Tablada. Tras recorrer sorprendidos sus espléndidas instalaciones, en un Breguet XIV pilotado por el capitán Ximénez de Sandoval, en sendos vuelos han recibido el "bautismo del aire". Ni que decir tiene, que estaban emocionadísimos.

### Hace 90 años
## Salvados por pares

**22 febrero 1926**

Poco antes del mediodía, cuando el " Bristol " de los tenientes Pedro Tauler y Antonio Pérez del Camino -piloto y observador respectivamente- sobrevolaba la posición de Afrau, uno de los disparos hechos por un grupo de rebeldes, alcanzó al motor viéndose precisados a amerizar en las inmediaciones.

*El comandante Rodríguez Caula, jefe del Grupo "Bristol" pasó también por el trance de un naufragio.*

Desde la mencionada posición, salieron las fuerzas disponibles y la mía de Tifisuin, internándose hasta cerca de 1 Km, donde sostuvieron un ligero tiroteo con los rebeldes obligándoles a alejarse. Asimismo. la batería emplazada en Afrau hizo algunos disparos causándo bajas.

Al tenerse en la plaza noticia del accidente, se dispuso que otro aparato, tripulado por el comandante Pio Fernández Mulero y el capitán Rafael Castilla, saliera con objeto de proteger al aeroplano siniestrado; pero, alcanzado en el depósito de gasolina, hubo de amerizar también

Ambas tripulaciones, haciendo uso de los salvavidas se mantuvieron a flote cerca de una hora, hasta que llegó el hidroavión tripulado por el capitán Caula y el teniente Martínez Merino, quienes procedieron a recoger a los cuatro aviadores.

Salvadores y salvados dieron pruebas de gran presencia de ánimo, ante el doble peligro del mar embravecido y los disparos hechos por el enemigo desde la costa

### Hace 85 años
## Héroe revoltoso

**Amberes 1 enero 1931**

Después de su breve estancia en Portugal, a raíz de los sucesos de Cuatro Vientos, (ver RAA.12/2000) Ramón Franco y Pablo Rada, que tan activa parte tomaron en ellos, se dirigieron a Bélgica, llegando a este puerto en el buque "Tharaville" pocas horas atrás. Al tenerse noticia, numerosos periodistas subieron a bordo, a fin de entrevistar al famoso aviador; al que, por su aspecto, apenas reconcieron, retratándolo en compañía de su fiel mecánico y el líder del catalanismo Francisco Maciá (dcha).

### Hace 70 años
## Enseñanza

**Madrid 28 enero 1946**

Por Orden de la fecha, se establece en el aeródromo de Matacán (Salamanca) la Escuela Superior del Vuelo, en la que quedará incluida, la actual Escuela de Vuelo Sin Visibilidad. Dicha Escuela desarrollará los cursos y celebrará los exámenes que sean necesarios para alcanzar o complementar las condiciones exigidas por la Legislación vigente, para la obtención de los títulos siguientes: Piloto superior militar; Navegante aéreo superior y Radiogoniometrista aéreo. En el plano civil, incluirá los de Piloto de Transportes Públicos, Navegante Aéreo, Radio Aéreo y los de Jefe y Oficial de Trafico de aeropuerto.

Nota de El Vigía: Desde su inicio y durante muchos años, fue el Junkers 52; tanto el original alemán, como el que en España CASA construyó, quien llevó el peso de la instrucción.

### Hace 40 años
## Villafría 1976

Producido y embotellado en Villamediana, por Bodegas Monte Verga, aquel excelente tinto, de atractiva etiqueta, pudimos disfrutarlo quienes, en los a os 80, nos dimos cita en el aer - dromo burgal s, con motivo de los Cursos juveniles de Aeromodelismo,Vuelo a Vela y Paracaidismo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Homenaje

**Barcelona 3 marzo 1926**

Con gran brillantez, y ante numerosa y distinguida concurrencia, el Bazar Obrero, ha celebrado una fiesta en honor de los aviadores españoles que han realizado el glorioso raid a la Argentina. Ocuparon la presidencia la esposa del Gobernador Civil y otras distinguidas señoras, El programa compuesto por obras literarias y musicales de escogidos autores, concluyó con el elocuente discurso del canónigo Dr. Sendra, quien puso de relieve el significado y transcendencia de la magna empresa, tan felizmente llevada a cabo por el comandante Franco y sus compañeros.

Al finalizar la fiesta y en medio del mayor entusiasmo, se acordó enviar telegramas de felicitación a la Reina y al presidente del Consejo de Ministros.

### Hace 80 años
## Avionetas

**Madrid marzo 1936**

Como resultado del concurso de prototipos de avionetas nacionales, se ha efectuado un contrato entre el Arma de Aviación Militar y D. Arturo González Gil, adjudicatario del primer premio en dicho concurso, para la construcción de cien avionetas del tipo G.P-1, por un importe de total de un millón novecientas mil pesetas.

*Nota de El Vigía:* Resulta curioso, que al ser construida la serie en Zona Gubernamental durante la guerra, se omitió la P de sus siglas. Recordemos, que José Pazó Montes, quien la había proyectado junto a González Gil, se había pasado a Zona Nacional; de ahí, que se nominase tan solo con los apellidos de aquel.

Finalizado el conflicto, recuperando el nombre de GP-1, sirvieron en el Ejército del Aire y Aero Clubs, llegando alguna a sobrevivir hasta la década de los 50.

### Hace 75 años
## Sorprendente rescate

**Tenerife 11 marzo 1941**

Con la insólita estampa de un hidroavión a bordo, ha atracado en el puerto de Santa Cruz, el transatlántico de la naviera Ybarra y Cía, "Cabo Buena Esperanza". Según hemos podido saber, el citado buque procedía de Montevideo (Uruguay), cuando su radio captó el mensaje de socorro de un aparato de la Fleet Air Arm; que, embarcado en el acorazado "Malaya", le había cogido en el aire, en misión de reconocimiento, cuando aquél fue seriamente atacado. Sin contacto radio con el buque, perdidos los aviadores, la caída de la tarde y el consumo de combustible, les había forzado a amerizar duramente.

Localizado horas después por el buque español, luego de rescatar a la tripulación, compuesta por el teniente de navío piloto Brown; subteniente observador Drake y brigada radio ametrallador George, el hidro –un Fairey "Swordfish"– fue izado a cubierta.

*Nota de El Vigía:* Devueltos los aviadores a su país, el averiado biplano de amplios flotadores, fue trasladado a Las Palmas a bordo del transporte de la Armada "Contramaestre Casado". Depositado en la base de Hidros de Puerto de la Luz, dormitó durante dos largos años, hasta que pintado en gris ratón, luciendo la matrícula HR.6-1 y el 54-1 en su costado, con el teniente Pedro González García a los mandos, alzó al fin el vuelo, para convertirse quizás en el menos rentable de cuantos aviones ostentaron la Cruz de San Andrés, ya que en todo su historial, hasta su baja en mayo de 1946, tan solo había sumado 7,04 horas en 17 vuelos.

### Hace 60 años
## Desgracia

**Terranova 12 marzo 1956**

El pasado día 10 despegaba de la base aérea de Dover-Delaware (EE.UU) un nuevo Grumman "Albatross", –el tercero–, con destino España. Junto a los cinco tripulantes de la USAF, figuraba como 2º piloto el capitán del Ejército del Aire Alberto Briega Rodríguez. Tras una escala en Nueva York, al día siguiente continuó a la Base canadiense de Argentia donde pernoctaron.

Esta mañana, estudiada la ruta y con plan de vuelo a Lajes, en las islas Azores, tan pronto les autorizó la torre, se fueron al aire. El controlador, que seguía la trayectoria del anfibio, vio con asombro como se precipitaba al mar. Declarada la alarma helicópteros y embarcaciones se dirigieron al lugar donde media hora después rescataban el cadáver del capitán español; los restantes tripulantes aún a pesar de la intensa búsqueda, no han sido hallados.

El capitán Briega, perteneciente a la 1ª Promoción AGA, era natural de Salamanca. Tenía 31 años y dos hijos, la pequeña de los cuales había nacido 34 días antes del accidente que ha costado la vida a su padre.

*Nota de El Vigía:* Los ímprobos esfuerzos por encontrar a la tripulación norteamericana, resultaron estériles por lo que les dieron por desaparecidos.

# Momentos para recordar

## Despedida

**Talavera la Real 23 febrero 1966**

Con dos vuelos inolvidables, en el F-86 "Sabre" (C.5-244) el capitán Fernando Correa de Arcos, se ha despedido de la Escuela de Reactores en la que, en función de profesor, había totalizado 2.800 horas de vuelo.

El primero fue una prueba de avión, que aprovechó para atender una notificación del Centro de Instrucción de Reclutas de Cáceres, que pedía se volara a baja altura sobre el acuartelamiento, para que los reclutas se acostumbraran al ruido. Allí se dirigió, dispuesto a dejarles sordos. Pero, ¡oh sorpresa!: no había nadie; tan solo los soldados de guardia, a los que brindó una gozosa y espectacular exhibición de ataques rasantes que duró 1,15 horas. El segundo vuelo de 1,20 horas fue más serio, pero memorable también; una formación fluida junto a su amigo Fernando Ostos, un fuera de serie que volaba como un pájaro.

Con su marcha, pasaban al recuerdo muchos dichos; como aquel, con el que al abandonar el canal torre, informaba a su formación: "Porro, porrete, vamos a canal 17" y otras bromas que, en momentos difíciles, espontáneamente surgían de su imaginación, y que, según alguno de sus alumnos, los tranquilizaba.

De familia de militares, sus abuelos fueron coroneles de Ingenieros e Infantería. Su padre, retirado de comandante por la Ley de Azaña, murió siendo su único hijo muy niño.

Con 18 años ingresa en la AGA con la famosa 6ª Promoción ; ya teniente, es destinado a Gando, al Ala Mixta de Junkers y HM. En el célebre trimotor, como único piloto, hizo algún vuelo "chusco" de Sidi Ifni a Cabo Juby, transportando un número de soldados con su armamento, que casi duplicaba la capacidad del avión; o... cargado a tope de cajas con explosivos; tantas, que para acceder a cabina hubo de arrastrarse sobre ellas. El conflicto en África Occidental española, no había empezado aún, pero había que prepararse.

Pronto, la vida de Fernando iba a cambiar totalmente; buen volador y sabiendo inglés fue seleccionado para hacer el curso de reactores en USA. Dado que va a ocuparlo una larga temporada, al igual que su amigo de la 6ª, Tomás Castaño se casa con "Chivilín" (Mª Isabel); él lo hace con "Situca" (Mª Isabel también) y junto con otros compañeros de curso marcha a Norteamérica. Las esposas van por su cuenta, acompañándoles hasta que, al abandonar Laredo para incorporarse a la base de Williams, regresan a España; "Situca" con la niña que había dado a luz, a la que; lógicamente, llamó Loreto.

La enseñanza primaria la hacen en "Mentor" y T-28; la Básica, en T-33; por último, el tiro en T-33 y en el ansiado "Sabre" F-86.

Ya de vuelta a casa, en la Escuela de Talavera tras el curso de profesor de F-86 se queda allí, para enseñar a volarlo, hasta que un comprometido asunto familiar le requiere en Madrid. Como experimentado "cazador" con muchas horas de "Sabre", pide el 104, pero no lo consigue. El capitán Enrique Nieto, de feliz recuerdo, (de "la 6ª" también) le sugiere el Grupo de E.M donde, en sus tres años de permanencia, vuela ocho tipos de aviones.

A punto de ascender a comandante, con la perspectiva de tener que salir de Madrid donde tiene a su madre, sintiéndolo en el alma, dado su fuerte espíritu militar, obtiene la situación de supernumerario y se incorpora a Iberia. DC-9 de 2º, luego "Fokerin" (F-27) y ya comandante vuelve al DC-9 y más adelante Boeing 727. Fue en este avión, cuando haciendo la aproximación a Ginebra, en medio de un tormentón y nevada impresionantes, la torre les dio tan solo unos minutos, porque cerraban el aeropuerto. La tensión en cabina, puede uno imaginarse, momento en que el comandante, haciendo gala de su sentido del humor exclamó: ¡Que horror Leoncio, ahora qué vamos a hacer! A la tripulación, aquella broma le tranquilizó, pensando para sus adentros que la cosa no estaba tan, tan, mal. A propósito de tal dicho, popular de una serie infantil de televisión, reconoce Correa, que no lo decía "cara a la galería", sino que, él mismo, con aquellas "chorraditas" conseguía rebajar su propia ansiedad.

En 1991 le llegaba la jubilación por edad, y hoy Fernando vive en Madrid, añorando vivencias –¡que no son pocas!– de sus tan fecundos días de aviador, anécdotas que salen a colación en los periódicos almuerzos con miembros de "la famosa 6ª".

En la foto, tomada el día de la despedida de Correa, que aparece metido en la entrada de aire a la tobera, vemos (de izq a dcha) al comandante Jorge Mora Baño, indicativo "Calypso" 2ª Pr AGA; capitán Fernando Ostos González "Mambo", 6ª Pr AGA y capitán Carlos Conradi Pariente, "Polka", 5ª Pr AGA. Todos pertenecían al 732 Escuadrón (F-86) de Aplicación y Tiro.

Mora durante su formación en USA había coincidido con el célebre piloto alemán Joannes Steinhoff (RdeAyA 7/8 de 2010) y hablando su idioma, escuchó admirado muchos relatos que el "As" le contara. En su dilatada carrera, voló el Phantom en el Ala 12, mandó los "Caribou" de Valladolid y para terminar ostentó la jefatura del MATAC y de la 2ª Región Aérea. Hoy, a punto de cumplir unos envidiables 90 años, reside en Madrid.

Ostos, destacó ya de alumno en la AGA, con una memorable demostración en un HS-42. Los "Pedros" (He-111) de Sevilla dominaba. Voló el F-1 en el Ala 14 y ya coronel, ostentó el mando de la primera Unidad creada con los F-18, teniendo el honor de volar en él a S.M.el Rey D. Juan Carlos. Ya teniente general, fue nombrado Jefe del Mando Aéreo del Estrecho y 2ª RA. Hoy vive feliz en su Andalucía natal.

Finalmante, Conradi, quien había hecho el curso en Alemania, estuvo en los "Sabres" del Ala de Caza nº 1 y en los Mirage III, cuyo 112 Escuadrón mandó, director de la Escuela de Reactores, al ascender a general, fue director de Enseñanza hasta su paso a la reserva. Falleció el 7 de septiembre de 2010.

### Hace 60 años

## Doble tragedia

**Cuenca 24 marzo 1956**

Para llevar a cabo una misión NAVI (Navegación instrumental), partió ayer de Manises con destino Getafe, una formación de tres F-86 "Sabre" del 11 Escuadrón al mando del capitán Jaime Caballero Echevarría, integrada por el capitán-Sinforiano Molleda y el teniente José A. Salazar. Diez minutos después del despegue, volando por instrumentos con nubes a todos los niveles, el teniente regresó a base por fallo en el radiocompás, mientras sus compañeros perdidos en las nubes se estrellaban contra el suelo. Dada la alarma,

hasta esta mañana no han podido encontrarse las huellas del siniestro. En el paraje denominado La Sierra en el término de Talayuelas, próximo al límite con la provincia de Valencia, dos socavones de 2,5 metros de profundidad y restos de los reactores (el C.5-12 y el C.5-4) esparcidos en un centenar de metros, eran la trágica estampa del primer accidente sufrido por el Ala de Caza nº 1.

Ambos pilotos de 27 años de edad, pertenecían a la 2ª Promoción AGA, y hacía un año habían hecho el curso de reactores. A más coincidencias, sus respectivos padres eran generales del Ejército de Tierra.

### Hace 45 años

## Nueva Unidad

**Torrejón 25 marzo 1971**

Creada por el Mando de la Defensa Aérea, la nueva unidad que acogerá a los "Phantom" en esta base, se ha determinado que tome la denominación de Ala 12, y el indicativo radio "Poker". Su primer escuadrón, el 121, ha adoptado el gracioso emblema que mostramos. Basado en el de una Unidad de la USAF, el fantasma que aparece sobre la silueta de un F-4C, ha sido sustituido por un Guardia Civil con su tricornio y el cuello de la capa levantado.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años
## Aplausos

**Córdoba 19 abril 1926**

En la Caseta del Círculo de la Amistad, ha tenido lugar un multitudinario banquete-homenaje a don Armando Dufour, director de la Escuela Superior francesa de esta ciudad, con motivo de haber sido condecorado con la Legión de Honor.

A los postres, diversas personalidades hicieron uso de la palabra, cuando un aeroplano de la base de Sevilla, pilotado por el capitán Manuel Negrón, efectuó arriesgadas evoluciones y acrobacias alrededor del lugar. Dado que el padre de dicho aviador se hallaba entre los concurrentes al banquete, en un arranque de entusiasmo los trescientos comensales puestos en pie, aplaudieron al aviador y a su padre, el teniente coronel de Artillería don Ángel Negrón y Fuentes.

### Hace 90 años
## Rumbo a Oriente

**Madrid 5 abril 1926**

Como ya saben nuestros lectores, (R de A y A 4-2001) esta mañana despegó de Cuatro Vientos la "Patrulla Elcano" que, compuesta por tres Breguet XIX, se dispone en 24 etapas alcanzar Manila.

Para recordar a los bizarros pilotos y mecánicos que la forman, traemos la ilustración que, coloreada, publicó F. Fresno en la revista Blanco y Negro.

### Hace 50 años
## ¡Lástima!

**Bilbao 10 abril 1966**

El diario El Correo Español-El Pueblo Vasco de hoy, informa que, tras su desguace en Sevilla, los últimos Messerschmitt están siendo fundidos en una factoría de Asúa.

El progreso aeronáutico, fundamentalmente la entrada en servicio de los "jets", arrinconó entre otros a aquellos cazas que hicieron época; solamente España, dadas sus carencias, alargó la vida de las viejas glorias. Concretamente, La Hispano Aviación sevillana construyó (1956-58) una serie de 172 Messerschmitt, Me-109 (aquí llamados "Buchones"), curiosamente dotados del motor Rolls Royce "Merlín", similar al de su oponente en la Segunda Guerra Mundial, el Spitfire. Llegada su jubilación la empresa Remetal los convertiría en 90 lingotes de siete kg.

### Hace 50 años
## Destreza/Derribo

**Albacete 25 abril 1966**

Con vista al Campeonato Mundial, que tendrá lugar en la URSS, en la base aérea de Los Llanos, está llevando a cabo los entrenamientos el Equipo Nacional de Vuelo Acrobático.

Hoy, cuando el capitán Ricardo Rubio Villamayor realizaba su periodo, en una de las pasadas rasantes levantó una bandada de avutardas. Recordando aquella práctica de los años 20, que el prestigioso rotativo británico Daily Mail calificaba de *nuevo y excitante sport español,* del que tenía noticia por su padre –el general– emulando a "Pepito" Lecea que era el "As" en la caza de avutardas. Con mucho cuidado, para no llevárselas por delante, consiguió separar a una. Persiguiéndola a corta distancia, siguiendo sus continuas evoluciones, su pretensión era hacerla volar hasta la base y ya agotada que aterrizara en ella; y casi lo consiguió, haciéndolo en campo abierto detrás de la zona de Maestranza. Tan pronto "Khito" –como se conoce cariñosamente al capitán– tomó tierra, se dirigió hacia el lugar y el clásico pastor, que nunca falta, le acompañó hasta el punto donde, un tanto cabreada, se encontraba la hermosa y bigotuda ave. Cuando precavidamente, estaba ya a unos pocos metros, aquél se adelantó y de un bastonazo en la cabeza la dejó seca.

¡¡Pero, hombre...!! Se limitó a increparle el aviador. Pasado el mal rato, se retrató con la hermosa ave.

### Hace 40 años
## Blancos

**Las Bardenas 12 abril 1976**

Gracias a la invitación del tan recordado teniente coronel Galbe Pueyo, el célebre "Cucurucho", dos años atrás habíamos sido testigos de los últimos "vuelos" de los "Sabres" españoles. Colgados de un grandote "Skycrane" de la USAF, llegado de Alemania, en sucesivos saltos, desde la base aérea de Zaragoza había depositado en este Polígono de Tiro un puñado de ellos. (R de A 5/2009).

## Momentos para recordar

# Presente y futuro

Fue en el verano de 1964, el Equipo Nacional de Vuelo Acrobático huyendo de los calores de Madrid, había llegado al aeropuerto de Bilbao-Sondica (R de A.7-8/2004) para continuar su entrenamiento, en el mismo escenario donde se disputaría el III Campeonato Mundial.

Como tantas veces, este cronista se acercó a presenciarlo, llevando esta vez en la "Vespa" a su sobrino y ahijado "Quique" Zubiaga; nieto de Manolo Zubiaga, piloto de 1913, quien aún seguía volando en su propia avioneta, ahora una Cessna 172.

El teniente Ángel Negrón, un apasionado de la aviación y el más joven del Equipo, viendo que el chaval se entusiasmaba con los aviones, sobre el asiento del "scooter" le pintó un potente caza. Ambos, por distintas vías, gozaron de la aviación y encima... les pagaron por ello; pero, vayamos por partes.

Angelito, ¡No corre el tiempo, sino vuela! se nos fue ya va a hacer dos años, pero no quiero desaprovechar esta oportunidad para recordarlo.

Hijo del heroico teniente coronel Manolo Negrón, jefe de un Grupo de "Cadena" caído en combate (Medalla Militar y Ascenso a título póstumo), ocupando "plaza de gracia" ingresó en la AGA (XII promoción) donde junto a mis amigos de la XI Héctor de Haya, Carlos G.Jordana, Willy Ruiz-Casaux.y lógicamente, el Príncipe Juan Carlos de Borbón, formó la escolta a la Bandera.

Ya teniente, pasó por Matacán a volar el T-6, donde le conocí; y tras el curso básico, fue destinado a los "Messer" (Buchones) de El Copero.

*Ya me han suelto* –me escribía– *y ahora salgo a dar volteretas y familiarizarme con él. ¡Es fantástico! En lo que más me gusta es en picados y tirones y también, naturalmente, en acrobacia. Es el avión ideal para gente joven y con ganas de disfrutar del vuelo.*

Dos meses después, iniciaba en Talavera la Real los cursos de reactores en T-33, y transformación al "Sabre". *Éste, es lo más bonito de volar que te puedes hacer idea. La acrobacia la hace casi solo, aunque es algo dura, porque se cogen 4 ges o más y a pesar del traje anti-G, se nota lo suyo.* Así y todo, creyéndose para sí mismo –estoy seguro– un "As" de la Guerra de Corea, obtiene el nº 1.

Destinado al Ala 4, vuela mucho

en los "Sabres" de Mallorca, y hace tiro y alarmas, hasta su disolución; pasa entonces al Ala nº 6 de Torrejón con el mismo material, y es seleccionado para el Equipo Nacional de Vuelo Acrobático, participando, como hemos visto en el Campeonato de Bilbao, donde se clasifica en un meritorio 9º puesto entre 45 pilotos; no en vano, en los cinco meses de entrenamientos, hizo 461 vuelos.

De vuelta a Torrejón, el 13 de junio de 1965, lleva a cabo su último vuelo en "Sabre"; justamente con una exhibición, representando a la Unidad, en un grandioso festival hispano-norteamericano; su dominio y espectacularidad merecieron muchas felicitaciones. Treinta días después, empezaba a volar el F-104 "Starfighter". *Tiene navegador inercial* –me contaba–. *El armamento es impresionante; bombas, cohetes, misiles guiados por infrarrojos y el cañón de 20 mm y 4.000 disparos por minuto. El motor a Mach 2 desarrolla más de 7.000 Kg/e. Puede trepar a 30.000 pies en minuto y medio. Solo te diré, que a Mach 2, Torrejón-Palma se hace en 16 minutos.*

En 1970 hace en Francia el curso de Mirage III, y trae a Manises uno de los primeros ocho aviones para el Ala 11, donde se quedó un tiempo y vuelve a Torrejón; ya, para despedir al "Starfighter", participa en el último vuelo conjunto de todo el Escuadrón en el Desfile de la Victoria en Madrid. Diez días después se disolvía la Unidad, devolviendo intactos los 21 aviones que sin accidentes graves, habían totalizado más de 17.000 horas de vuelo.

Hace en Francia, en Mont de Marsan, el curso de instructor diurno y nocturno de MirageIII y, en Torrejón de nuevo, la transformación para volar el poderoso "Phantom", destino en el que cumple 31 meses.

Conocida su habilidad y experiencia, evalúa en Istres el prototipo monoplaza del Mirage F-1 *¡Alcancé Mach 2 en el primer vuelo!* me contaba. Luego, toma parte en la organización del Ala 14 de Albacete, que acogería a los F-1. Era capitán y más adelante como teniente coronel volvió dos años a la base manchega. Comandante hace el Curso de Estado Mayor y es destinado al Mando Aéreo de Combate, asistiendo en Roma a un curso en el NATO Collage Defense.

Habiendo volado de todo, hablando inglés, francés e italiano, el coronel Negrón hace las funciones de "pensante" en el E.M de la Defensa, en el MACOM y MALOG donde interviene en el programa "Eurofighter" y en 1988 le llega el pase a la reserva.

Lector empedernido de la historia de la aviación, de los hechos de los grandes ases, Angelito busca consuelo en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica al que dedica no pocas horas. Participa en la organización de Festivales y un día, aquel que tanto y tan bien voló, quien fue un lujo para el Ejército del Aire, "tocado" de grave enfermedad, discretamente se nos fue, dejándonos su recuerdo, un gran recuerdo.

Quique Zubiaga, aunque desde niño estuvo seguro de cual era su camino, luego de cursar el bachiller en Gaztelueta y dos años de Derecho en la Universidad de Deusto, convenció en casa que lo suyo era la aviación. En 1975-77 se hace piloto en el Aero Club de San Sebastián, obteniendo "el comercial" en Menorca y el "C" de Vuelo Sin Motor en Monflorite.

Marcha a América y en la Flight Safety International convalida títulos. También en Florida, en la escuela Pro Flite of Vero Inc, hace los cursos de instrumentos y polimotores, así como el de instructor y piloto línea aérea. Contratado por la citada escuela durante año y medio ejerció de instructor.

Ya con experiencia, acrecentada por unos cuantos vuelos "ferry" trasladando avionetas de uno a otro lugar, en 1981 marcha a Monterrey (México) donde como comandante durante año y medio vuela el Cessna "Citation" y otros aviones de una empresa de productos químicos. De vuelta a España ejerce de instructor en el Real Aero Club de Vizcaya y con un alumno acude en USA al grandioso festival de Oshkosh 1987. Alquila una Cessna 183 en Nueva York y hace una excursión de 9.000 Km, sumando 36 horas de vuelo.

Con casi 5.000 horas, entra en Spantax. *¡Que bueno el DC-10!* –comentaba–. Al desaparecer aquella, pasa a Iberia, donde, como comandante, vuela DC-9 *¡Fantástico!* MD-87, Airbus 320 y 340; en este tetrareactor realizó, ahora ha hecho un año, su último vuelo Lima-Madrid. En su cartilla 20.000 horas. Ahora, a disfrutar de la vida.

Hoy, en compañía del capitán Eduardo Zamarripa Martínez, piloto de "Phantom", destacado esta semana como "Controlador de Tiro" y el jefe del Polígono teniente Ricardo Campos Peciño (fotografía) los hemos visitado aquí. Camuflados, su aspecto no podía ser más penoso; machacados por las inclemencias meteorológicas, y barridos por las armas de los nuevos cazadores.

Al fin y al cabo, útiles después de morir, pensamos.

## Hace 25 años

# Máximo empleo

**Madrid 26 abril 1991**

Previa deliberación del Consejo de Ministros reunido hoy, S.M. el Rey ha firmado un Real Decreto que dice:

*En atención a los méritos personales excepcionales que concurren en el Teniente General en situación de Segunda Reserva, don Ángel Salas Larrazabal, vengo a promoverle al empleo de Capitán General del Ejército del Aire con carácter honorífico.*

# el vigía

# Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 95 años
## Águilas de la guerra

**Valladolid 5 mayo 1921**

Presidido por SS.MM. los Reyes, con gran brillantez, se ha celebrado en el Campo Grande la ceremonia de bendición y entrega del estandarte al Arma de Caballería. En el transcurso del acto, varios aeroplanos militares han evolucionado sobre la ciudad.

Algún colega escribía: *En la altura, zumbaban las águilas de la guerra; los aeroplanos.*

### Hace 90 años
## Cautiverio

**Melilla 8 mayo 1926**

Desafortunadamente hoy, a través de los periodistas llegados de Uxda, a quienes informó el caid Azerkan –el conocido "Pajarito"– se ha tenido noticia del fallecimiento en cautiverio del capitán de Ingenieros César Herráiz y Llorens (30).

Recordaremos que el 13 de agosto de 1923, partiendo de madrugada del aeródromo madrileño de Cuatro Vientos, pilotando un Havilland "Napier", se proponía alcanzar Melilla de un solo vuelo; una avería de motor le forzó a tomar tierra en el término de Los Barrios. Reparada aquélla, la mala meteorología le acompañó, debiendo volar sobre el Mediterráneo a escasa altura bajo las nubes. A las cinco de la tarde volaba sobre la costa de África casi a ras del suelo. Dramáticamente, el combustible se iba agotando, hasta que en un momento, al pararse el motor, se vio obligado a aterrizar en las proximidades de Cabo Quilates, en territorio enemigo, Poco después era hecho prisionero.

Ha muerto, a consecuencia del deterioro que, a causa de los malos tratos y torturas que sufrió por negarse a reparar y utilizar su Havilland a favor de Abd-el-Krin.

El general Sanjurjo ha comisionado al comandante de Estado Mayor Álvarez de Sotomayor, a fin de comunicar la triste nueva a su madre, doña Rafaela de Llorens y Tordesillas, quien junto a cuatro hijos, se encuentra aquí y hoy marcharán a Madrid; les acompañará la novia del capitán Herráiz, Carmen Hidalgo de Quintana y Tornos quien, una vez más, tras infructuosas gestiones para su liberación, regresó anteayer de Uxda.

*Nota de El Vigía:* Para Doña Rafaela, a la pérdida de un hijo en tales circunstancias, se sumó el dolor de ver a Carmen –su futura nuera– quien dos años atrás, había pasado por el trance de perder a dos hermanos* al estrellarse su avión en Tafersit, hundida ahora por una nueva desgracia.

El viaje por Europa "para airearse", junto a sus hijos y Carmelina –como se le conocía familiarmente– dio lugar a que surgiera un romance entre ésta y Raimundo, el hermano menor de César. Casados en 1928, breve fue su felicidad, ya que, lamentablemente, el capitán de Ingenieros Raimundo Herráiz Llorens, fue asesinado en el asalto de las turbas al madrileño Cuartel de la Montaña el tercer día de la Guerra Civil.

No nos resistimos a contar que Doña Rafaela, sumaba a su exquisita educación el dominio del idioma inglés, por lo que fue nombrada profesora de español de la Reina Doña Victoria Eugenia de Battenberg y más tarde, institutriz de las Infantas Beatriz y María Cristina, permaneciendo diecisiete años en Palacio.

Por otro lado, la familia Herráiz continuaría dando aviadores al Ejército del Aire. Gaspar, casado con Mercedes Díaz Merry, aportó dos: Carlos (5ª AGA), piloto de "Sabre" en el Ala de Manises y miembro de la Patrulla "Ascua", y Javier (9ª AGA), quien murió en Ifni junto a la tripulación de un Heinkel 111, cuando en un vuelo de reconocimiento colisionó con el asta de la bandera nacional; fue el 25 de abril de 1958, teniendo 22 años. Por último, un hijo de Carlos, Carlos Enrique Herráiz Linares, (44 AGA), destinado en el Ala 37 de Valladolid, fue destacado a Croacia, donde milagro-

*Agustín (25) teniente de Caballería piloto aviador y Luis (24) capitán de Ingenieros, a bordo de un Havilland "Rolls", junto con el teniente de Ingenieros Carlos Pérez Vázquez (21) el 30 de mayo de 1924.

### Hace 90 años
## Héroe

**Melilla 8 mayo 1926**

Con objeto de cooperar al avance de la columna del general Carrasco, el 4º Grupo de Escuadrillas que manda el comandante Fernández Muero, se desplegó en el campo de Dar Drius, estableciéndose un turno de patrullas, de tres aparatos, consiguiendo de esta forma la constante presencia de tres "Bristol" operando en el frente. Al realizar la tripulación compuesta por el suboficial piloto Antonio Andrés Pascual y el teniente observador Bonifacio Rodríguez Arango su tercer servicio, ya a primera hora de la tarde, a muy escasa altura, dio tres pasadas de ataque; en esta última, una de las descargas del enemigo hirió de muerte al teniente e inutilizó el motor, viéndose precisado Andrés a "meterse" en el cauce del río.

El enemigo arreció, y entre una lluvia de balas, Pascual saltó a tierra y con su carabina se parapetó bajo el aparato. Desconociendo las heridas del teniente, lo llamó repetidas veces, hasta que al ver que un gran reguero de sangre le inundaba la espalda, estremecido, se dio cuenta de la gravedad de la situación.

Dispuesto a morir matando, salió de su escondrijo, cuando un rifeño provisto de un fusil y de una barra de hierro, se le abalanzó, asestándole un fuerte golpe en el hombro derecho. A culatazos consiguió derribarle, momento que aprovechó para huir milagrosamente indemne del fuego enemigo.

Tratando de resguardarse entre lo abrupto del terreno, a punto estuvo de despeñarse por un precipicio, perdiendo la carabina. Tras recorrer unos dos kilómetros encuentra a los Regulares. El observador yace muerto en su puesto. Recogido su cuerpo, fue depositado en tierra; allí en pleno campo de batalla, el coronel Ponte ordenó que las tropas desfilaran ante los aviadores. A los costados de Arango fueron colocados dos lienzos blancos; su cara vuelta hacia el cielo parece contemplar plácidamente el vuelo de las escuadrillas dando vueltas en círculo. Una de ellas mandada por el capitán Román Rodríguez Arango, hermano del oficial muerto.

## Momentos para recordar

### Aire de futuro

La Oficina de Información, Difusión y Relaciones Públicas; a la que el coronel Emilio Dáneo le había dado un acertado toque de modernidad, editaba de cuando en cuando vistosos carteles, que iban superándose en calidad; su sucesor continuó, y en 1995 con la colaboración de Paloma Álvarez y el capitán Alfonso Texidor (ambos hijos de aviadores) y el brigada Emilio Martínez Cuellas, plasmaron el tan celebrado "cartel de los niños" en el que posaron sus propios hijos, vistiendo –muy hábilmente recogidos– los "monos" de vuelo que les prestaron los pilotos del Ala 12.

Flanqueados por Cristina y Gracia Texidor, (de izquierda a derecha) vemos a Carlos Emilio Martínez Ruiz y Jesús Sintes; todos la mar de orgullosos, ante un modernísimo F-18 "Hornet" de Torrejón.

Han pasado los años, y uno se preguntaba ¿qué habrá sido de aquellos niños? ¿alguno se habría convertido en aviador de verdad? Tras las consiguientes pesquisas, hemos sabido que no. Cristina es socióloga; Carlos Emilio especializado en Sistemas de Telecomunicaciones e informática y trabaja en ADIF y tiene una niña; Jesús hizo psicología, tiene una niña y está en TV; finalmente, Gracia se licenció en Bellas Artes y pinta, pero que muy bien, además.

samente resultó ileso del ataque antiaéreo con un misil a su "Aviocar". Hoy con el empleo de teniente coronel se haya destinado en el MACEN.

### Hace 90 años
### Vitoreados

**Melilla 13 mayo 1926**

Un aparato tripulado por el comandante Joaquín G. Gallarza, hermano del capitán que ha hecho el vuelo a Manila, y el capitán Lecea, tomó tierra por primera vez en la playa de Suani (Sector de Axdir) donde probablemente se establecerá un campo de aterrizaje provisional.

Dichos aviadores fueron vitoreados por los soldados que guarnecen aquella línea.

### Hace 90 años
### Liberado

**Melilla 31 mayo 1926**

En la segunda expedición de prisioneros que ha llegado a Tazza se encuentra el cabo piloto aviador Luis Herrero, a quien hemos visitado en el hospital. Aún desfallecido y agotado, nos manifestó:

*Pilotando un Havilland "Rolls", salí de Sevilla el pasado día 3, con ánimo de llevar el aeroplano a Tetuán. Al entrar en el Mediterráneo, un paredón de nubes me impedía la visión, obligándome a volar a ras del agua y lo mismo sobre tierra, al alcanzar la costa. No encontré el aeródromo, sobrevolé montañas y montañas. Ya era muy tarde, iba a oscurece, cuando de pronto advertí una llanura con muchas tiendas izadas, y convencido de que se trataba de un campamento español, me decidí a aterrizar. Un providencial montón de piedras provocó el capotaje con dos vueltas de campana, que provocaron la casi total destrucción del aparato.* Ileso milagrosamente, fue llevado a la casa de Abd-el-Krim, donde ha permanecido, sin ser preferentemente maltratado, dice, pero con enormes privaciones y sacrificios.

### Hace 90 años
### Observador moro

**Melilla 25 mayo 1926**

La 3ª Escuadrilla "Bristol, al mando del capitán Martín Prat, salió para el sector de Aixdir con objeto de llevar el correo oficial a la meseta de Asgar.

Dichos aparatos realizaron un servicio de reconocimiento y bombardeo sobre las zonas insumisas.

En el aparato pilotado por el citado jefe, iba el secretario del cabecilla rifeño que, como es sabido, días atrás se presentó ante nuestras fuerzas en el sector de Aixdir haciendo acto de sumisión.

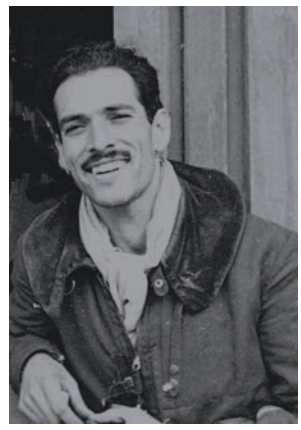
El aeroplano se internó hasta las últimas fracciones de Beni Uriaguel, por la orilla izquierda del Guis, llegando hasta Bocoya.

El antiguo secretario de Abd-el-Krim indicó al aviador la casa donde suponía que el cabecilla tenía su cuartel general, sobre el cual fueron arrojadas por los seis aparatos numerosas bombas, que alarmaron a cuantos en él se encontraban; tanto que según se ha sabido, los indígenas que acompañaban a Abd-el-Krim trataron de agredirle, calmándoles mediante la entrega de una importante suma en metálico. Poco después huyó seguido de sus incondicionales.

### Hace 75 años
### Impredecible destino

**León 24 mayo 1941**

Cuando un grupo de alumnos de la Academia de Aviación se disponía a iniciar sus prácticas de vuelo, el teniente Fernando Sánchez-Arjona Courtoy, al poner en marcha una Bücker, ha sido alcanzado por la hélice, que le ha herido gravemente. Tan es así que los facultativos han comprobado la pérdida de varias falanges de los dedos de la mano izquierda. Contra todo pronóstico Arjona, que durante la Guerra Civil, como infante, antes de pasar a Aviación, en dos ocasiones había sido herido de consideración, sanó y pasado un tiempo volvió a volar; destinado en el Regimiento de caza de Sevilla se alistó en la 4ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, donde se reveló como un "As". Obtuvo nueve victorias y fue recompensado con las Cruces de Hierro de 1ª y 2ª clase. Considerado por sus compañeros como el piloto más completo, el 21 de noviembre de 1943 la formación de hielo en los planos de su FW-190, llevaron al incontrolado caza hasta el suelo donde se incendió. Fue en el Sector de Orscha; tenía 25 años y a título póstumo se le concedió la Medalla Militar Individual.



### Hace 70 años
### Desgracia

**San Javier 2 mayo 1946**

Avanzando ya el curso académico, un grupo de alumnos, ya sueltos, realizaba esta mañana sus vuelos en el aeródromo auxiliar de El Carmolí cuando, a poco de despegar una Bücker Bü-131, ante el asombro y angustia de aquéllos y sus profesores, tras la parada de motor ha caído a tierra. Rescatado su piloto de entre los restos del maltrecho biplano, en gravísimo estado ha sido trasladado a la enfermería de la Academia, donde fallecía horas después. Se trata del caballero cadete Luis Blanco Muñoz, primera víctima de este moderno centro docente del Ejército del Aire.

Según se especula, debió de despegar con la llave de paso de gasolina cerrada. La acostumbrada rapidez

con que los alumnos, al terminar el vuelo salen del aparato para dejar su paso a otro, pudo provocar que el anterior distraídamente la cerrara y el infortunado Blanco no comprobase tal anomalía.

### Hace 70 años
## Nueva revista

**Madrid 5 mayo 1946**

Con gran alborozo para los amantes de la aviación españoles ¡que no son pocos!, ha aparecido en los kioskos una ansiada publicación de divulgación aeronáutica, la Revista "Avión".

Fundada y dirigida por el veterano aviador Jacobo de Armijo, con la atractiva estampa en color de un "Vampire" en su portada, el retrato a toda página del Caudillo, y la 3ª que publicamos, a lo largo de 34 páginas aborda temas del máximo interés, como La Escuadra de Caza de Morato, el Lockheed "Constellation" o la primera entrega de una sección que promete: *Yo vi nacer la Aviación española,* escrita por un testigo presencial, Leopoldo Alonso.

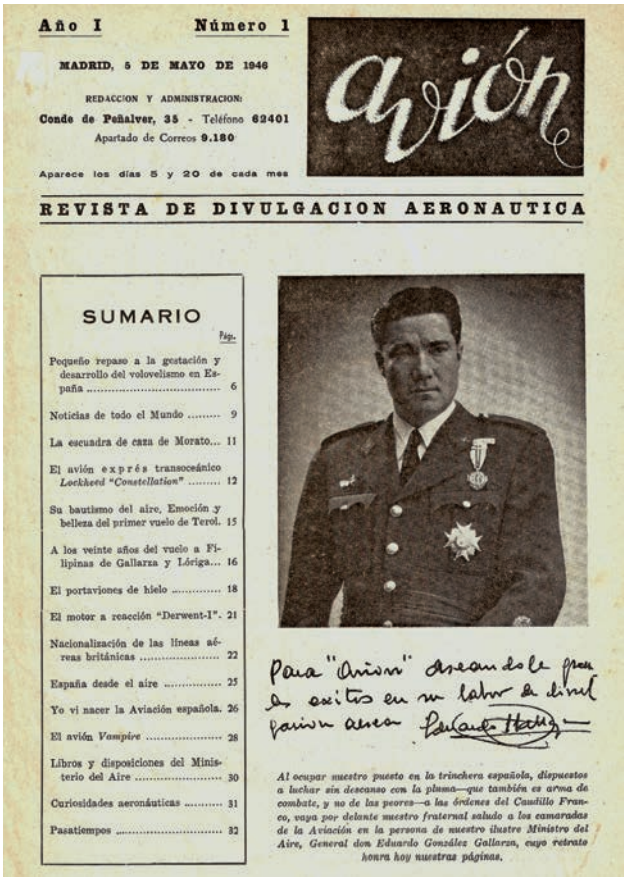
*...En cuanto a la aviación española*, –se dice en su presentación– *aspira nuestra Revista a ser el vehículo que establezca el enlace con tantos jóvenes ansiosos de penetrar en el mundillo aeronáutico; de dedicar sus vidas, en una ilusionada entrega, al apasionante servicio de España en los aires; de penetrar en los secretos técnicos de la aviación, o más modestamente, de seguir paso a paso las hazañas de nuestros héroes y los desvelos de nuestros ingenieros.*

Tendrá una frecuencia quincenal y su precio es de 3,50 pts.

### Hace 70 años
## Traslado

**Alcalá de Henares 7 mayo 1946**

Disuelta la 61 Escuadrilla que, desde la inmediata postguerra, acogió en Tablada a los biplanos de bombardeo en picado Henschel Hs-123 "Angelitos", una disposición del Estado Mayor ha resuelto trasladarlos a Madrid, pasando a integrarse en el Regimiento Mixto nº 1 con base en Alcalá de Henares. En la imagen, un fotógrafo espontáneo captó al teniente José Antonio Meñaca revoloteando la Sierra de Guadarrama.



Año I — Número 1

MADRID, 5 DE MAYO DE 1946

REDACCION Y ADMINISTRACION:
Conde de Peñalver, 35 - Teléfono 62401
Apartado de Correos 9.180

Aparece los días 5 y 20 de cada mes

# avión

REVISTA DE DIVULGACION AERONAUTICA

SUMARIO


Pequeño repaso a la gestación y desarrollo del volovelismo en España ..... 6
Noticias de todo el Mundo ..... 9
La escuadra de caza de Morato... 11
El avión exprés transoceánico *Lockheed "Constellation"* ..... 12
Su bautismo del aire, Emoción y belleza del primer vuelo de Teruel. 15
A los veinte años del vuelo a Filipinas de Gallarza y Loriga... 16
El portaviones de hielo ..... 18
El motor a reacción "Derwent-I". 21
Nacionalización de las líneas aéreas británicas ..... 22
España desde el aire ..... 25
Yo vi nacer la Aviación española. 26
El avión *Vampire* ..... 28
Libros y disposiciones del Ministerio del Aire ..... 30
Curiosidades aeronáuticas ..... 31
Pasatiempos ..... 32




Para "Avión" deseando le gran éxito en su labor de divulgación aérea

*Al ocupar nuestro puesto en la trinchera española, dispuestos a luchar sin descanso con la pluma—que también es arma de combate, y no de las peores—a las órdenes del Caudillo Franco, vaya por delante nuestro fraternal saludo a los camaradas de la Aviación en la persona de nuestro ilustre Ministro del Aire, General don Eduardo González Gallarza, cuyo retrato honra hoy nuestras páginas.*

### Hace 65 años
## Voló

**Sevilla mayo 1951**

Pilotado por el comandante Fernando De Juan Valiente, ha tenido lugar el primer vuelo del avión de caza Hispano Aviación HA-1,109K. Se trata de una nueva versión del Messerschmitt Me-109, dotada con motor Hispano 12Z17 de 1.300 cv .

### Hace 30 años
## Distinción

**San Javier 16 mayo 1986**

Como colofón a la celebración en la AGA del Día de la Seguridad en Vuelo, ha tenido lugar un homenaje al avión E.17 "Mentor", al haber cumplido las 120.000 horas en la Escuela Elemental de Pilotos sin ningún accidente mortal. Acto que se simbolizó con la imposición por el coronel Gómez Coll de una corona de laurel.

# el vigía

# Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

## Hace 100 años
## Nacimiento

**San Sebastián 24 junio 1916**

Hijo de doña Elena Astier Mompart y don Manuel Lartigue Larrañaga, en la hermosa capital de Guipuzcoa ha nacido un niño que recibirá el nombre de Juan José.

*Nota de El Vigía:* Al iniciarse la sublevación militar Juan José Lartigue Astier dejó sus estudios para alistarse voluntario en Falange Española en 1ª línea, incorporándose a la columna Sagardía, con la que el 30 de septiembre salió hacia el frente de Santander. Casi un año después, veía cumplidos sus deseos al ser llamado al aeródromo de Sevilla–Tablada, seleccionado para al 5º Curso de Tripulantes de Avión de Guerra, que tuvo lugar en Agoncillo (Logroño), cuyas prácticas de vuelo llevaron a cabo en aquel viejo Fokker F-VII bautizado "El abuelo". Terminadas satisfactoriamente, fue promovido al empleo de alférez de Complemento del Arma de Aviación y destinado al 4-G-12; un Grupo de "Cadena" dotado de los biplanos italianos Romeo Ro-37, desplegado en el campo de Alfamén.

Prolífico escritor aeronáutico años después, Juan José, con el pseudónimo de José Elizondo, contagiaría en el artículo de Prensa dedicado a "Las Cadenas", el entusiasmo, abnegación y heroísmo de quienes militaron en ellas

*Supieron* –decía– *de duras acciones, allí donde el batallar fue mas intenso y a girones fueron dejando por todos los frentes testimonio de su pericia, valor y sacrificio. Por su peculiar forma de actuar, fueron llamados"Cadenas". Pronunciados picados, violentos tirones, bruscos virajes. Era lo preciso. Verlos pasar en número de seis, infundía respeto. Allá iba el Tercio del aire, la fuerza de choque del arma aérea, que de la mano con la Infantería saltaría de trinchera en trinchera y de parapeto en parapeto, uno tras otro,*

*Desde unos mil metros inician el picado, recogen a ras de tierra y los seis forman un círculo, que en un punto tiene siempre un avión disparando.*

Acompañando como navegante, ametrallador y bombardero a distintos pilotos; sobre todo, al capitán jefe de Escuadrilla Arturo Montel, con quien había llegado a una coor-dinación absoluta, cumple los siempre arriesgados servicios. Con él precisamente, el 17.2.38, sometida "la Cadena" al intenso fuego de piezas antiaéreas, ametralladoras y fusilería, en pleno "fregao" el fuselaje de su aparato, (el 12-36), es atravesado de lado a lado,sin ser alcanzado ningún punto esencial. Sustituido el avión,después de intervenir en la batallas de Teruel y Belchite, ahora la gran ofensiva de Aragón. Muerto en acción de guerra el jefe del Grupo comandante Negrón, le sustituye Rafael Martínez de Pisón, quien elige a Lartigue como su tripulante. El 14 de julio, en servicio de reconocimiento y bombardeo de trincheras al N de la Torrecilla, el avión 12-31 fue blanco de la metralla, resultando nuestro personaje gravemente herido. Atendido en el hospital de campaña del Cuerpo del Ejército de Castilla, se le apreció amputación traumática de los dedos 2º y 3º del pie derecho y cara dorsal del mismo pie. Evacuado al hospital de Zaragoza, luego Pamplona, finalmente, el 27 de octubre recayó en el de Nª. Sra. de los Dolores en San Sebastián, donde, al día siguiente fue operado, llevándose a cabo la amputación y la extracción de cuerpos metálicos (metralla), sufriendo un posoperatorio con gran reacción febril.

Aún recorrería los hospitales del *Generalísimo* y *General Mola* donde el 30 de agosto le dieron el alta. Ascendido a teniente provisional por la pasada Campaña, le habían concedido tres Cruces de Guerra, dos rojas al Mérito Militar y más adelante la Medalla de la Diputación de Guipúzcoa.

Destinado a la 14 Escuadra (18 Grupo) de Zaragoza, voló los Heinkel He-111; de allí pasó a la 4º Legión de Tropas de Aviación y luego al Aeropuerto Nacional "Muntadas" (Barcelona) como oficial de tráfico. Clasificado en la Escala de Tierra, de la Escala de Complemento, es convocado a examen para formar parte de la oficialidad profesional del Arma de Tropas de Aviación. Sin embargo, por Orden de 30.10.41, causa baja en el Ejército del Aire, "por conveniencias del servicio".

¿Qué había pasado? Desilusionado Juan José al comprobar que su *madrina de guerra*, luego novia, de la que estaba profundamente enamorado, estaba jugando con él, llegando a ofenderle miserablemente; en su arrebatamiento, hizo públicas a sus amigos las cartas que de ella había recibido. Esto, lógicamente, debió de molestar a su familia que, con el apoyo de un jefe, que –no sabemos porqué–, había declarado públicamente su manía persecutoria al citado oficial y no cejaría hasta su expulsión, consiguieron que de manera arbitraria, sin juicio, el teniente Lartigue, poseedor de un brillante historial bélico fuera separado del servicio.

Así y todo, dentro de la profunda tristeza que tan drástica decisión le produjo, nuestro personaje siempre llevó la Aviación en su corazón.

Rehizo en San Sebastián su vida civil, ocupando una plaza en la Delegación del Ministerio de Información y Turismo, al tiempo que como escritor colaboró con frecuencia en la Prensa, con temas relacionados con nuestra Aviación Militar.

En 1950 obtiene un accésit en el premio de Prensa "García Morato", al

## Hace 90 años
## A Marruecos

**Madrid 15 junio 1926**

Una nueva escuadrilla, dotada de modernos sesquiplanos Breguet XIX (Lorraine 400 cv) partió esta mañana de Cuatro Vientos con destino Melilla donde, junto con otra, constituirán un Grupo, denominado "Las panteras" puesto que tal fiera, en posición de salto, decora la cola de sus aviones.

En la fotografía, al pie de la torre, vemos a las autoridades que acudieron a despedirles: el coronel Kindelán, jefe Superior de Aeronáutica (en el centro) ,acompañado del jefe de los Servicios Técnicos señor Marqués de González Castejón, (izquierda); el teniente coronel Bayo y el comandante Díaz Sandino.

## Momentos para recordar

# Curso de hidros

A unas semanas del comienzo de aquella dramática guerra que enfrentó a los españoles, en la fotografía vemos a un puñado de aviadores, navegando apaciblemente a bordo de un velero. Acababan de terminar un curso de hidroaviones en la Escuela de la Aeronáutica Naval de Barcelona, que les había llevado los meses de mayo y junio de 1936 y muy pronto, algunos iban a volar al mas allá.

De izquierda a derecha; los tenientes Javier Murcia Rubio, Narciso Bermúdez de Castro, José Álvarez Pardo; tras él, tan solo se ve su gorra, Miguel Guerrero García; Eustaquio Ruiz de Alda Migueleiz y ¿un marino? Falta, Ramiro Pascual, quien, quizás, tomó la foto.

Recordémoslos. De ellos, cuatro fueron a la caza; Narciso, uno de los pioneros de la "Patrulla Azul", inmortalizado en su célebre emblema por la avutarda, dada su corpulencia y pelo rubio, obtuvo cuatro victorias. Siendo capitán, y volando Fiat murió derribado en combate el 12 de julio de 1937. Fue el primer caído del Grupo Morato y, a título póstumo, le fue concedido el ascenso a comandante y la Medalla Militar individual.

Javier Murcia y Miguel Guerrero, cazadores también, tuvieron más suerte y sobrevivieron la guerra con 5 y 13 victorias respectivamente, lo que le supuso a Guerrero la Medalla Militar individual. No nos resistimos a contar que éste, a quien dada su gruesa constitución, jocosamente decía lo metían en la cabina del "Chirri" con calzador, Morato le dedicó un retrato con la siguiente leyenda: *Miguelón, ingrávido en el aire, no hay quien te muerda la cola.*

Murcia, mandó la 5ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia y años después, con la modernización del Ejército del Aire, los dos –que ya no eran tan jóvenes– hicieron el curso de reactores, se soltaron en el "Sabre" y mandaron sucesivamente el Ala de Caza nº 1. Ambos protagonizaron una brillante carrera, alcanzando relevantes puestos, siendo recompensados con la Medalla Aérea.

Ruiz de Alda se incorporó a los trimotores de bombardeo Junkers en los que muy pronto, el 26 de septiembre de 1936, perdería la vida al caer derribado por la caza su avión sobre Bargas (Toledo); con él cayeron cuatro tripulantes, salvándose milagrosamente en paracaídas el radio San Juan quien fue hecho prisionero. A Eustaquio se le concedió a título póstumo la Medalla Militar y el ascenso. Su hermano Julio, el célebre copiloto del "Plus Ultra", ya había sido asesinado en la madrileña Cárcel Modelo el mes anterior. Un

año después, moría el tercer hermano, Mariano, alférez en los Heinkel 51, al ser derribado en Belchite el 2 de septiembre de 1937.

Álvarez Pardo, conocido cariñosamente como "El Rubichi", había volado en los Breguet XIX de Logroño y de la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos. En la guerra, luego de pasar por los "Pavas" (He-46) y Junkers, voló en los hidros Dornier Wal. Su hermano Félix, teniente provisional tripulante, cayó junto a su tripulación, cuando en la Batalla de Brunete el Junkers explotó en el aire, por un defecto de las espoletas eléctricas de las bombas. El Rubichi", dada su formación intelectual, ocupó destinos docentes como la Academia de Aviación, las Escuelas Superiores del Aire (de la que sería director) y del Ejército y la Escuela de Cooperación Aeroterrestre. Fue agregado aéreo a la Embajada de España en París, jefe de la Base Aérea de Alcalá de Henares y otros destacados puestos. Director general Servicios del Ministerio del Aire con el empleo de teniente general, pasó a la reserva en 1985.

Por último, Ramiro Pascual, quien como virtuoso acróbata, podía haber tenido grandes posibilidades de éxito en la caza, debido a su salud, resentida a raíz del grave accidente que había sufrido en una exhibición acrobática en Albacete, apenas llegó a volar. Ya avanzada la paz consiguió su incorporación a la Escala del Aire, mandó el Ala nº 43 de Cazabombardeo, la Aviación Táctica, y como colofón, la jefatura del EM del Aire. En el aspecto deportivo, por el que tanto se interesó, sería nombrado, por unanimidad y aclamación, presidente del Real Aero Club de España.

año siguiente queda finalista en el XXV aniversario del Plus Ultra y en 1962, el primer Premio "Cuatro Vientos" por trabajos radiofónicos.

Las heridas de guerra no le impidieron que cultivara su pasión por el deporte, especialmente la pelota-pala y tenis.

Invitado en numerosas ocasiones, por sus compañeros de Aviación a distintas celebraciones; sintiéndolo en el alma, siempre rehusó "sintiéndose indigno".

Adoraba a sus sobrinos de Bilbao; quienes de niños, habían perdido a su madre –su hermana– y desplazado de su San Sebastián, a casa de Gema –la mayor–, para pasar las fiestas, murió repentinamente el día de Navidad de 1985, a orillas del Nervión.

Este cronista que trató a Juan José, lo recuerda como un auténtico caballero, quien, aunque tuviera el alma partida, nunca dejó entrever esa pena, sino sus gozosos recuerdos de su vida de aviador, sobresaliendo la encantadora persona que fue.

## Hace 90 años

# Homenaje

**Bilbao 29 junio 1926**

El heroico mecánico Pedro Mariano Calvo quien, como se sabe, fue protagonista junto a su capitán Esteve de una terrible odisea en el vuelo a Filipinas, llegó por ferrocarril a la estación del Norte. Luego del emotivo encuentro con su madre y hermana –llantos desgarradores, lágrimas, sollozos y abrazos– y el entusiasta recibimiento a los so-

nes de la Banda de Música en su Erandio natal, ha sido objeto hoy del homenaje de amigos y admiradores. Ha tenido lugar en el chacolí Jaureguizar de Archanda. A los postres, el alcalde de Erandio don Pascasio Echarri, se ha expresado con palabras de elogio al ilustre paisano, a quien angustiosamente se le dio por perdido y gracias a su fortaleza de espíritu felizmente lo tenemos hoy con nosotros.

Calvo, conmovido y con su proverbial modestia, ha dirigido frases de entrañable admiración y agradecimiento hacía su compañero de odisea el capitán Esteve, terminando con vivas al Ejército y a España que fueron unánimemente contestados.

## Hace 60 años

# ¡Novedad editorial!

**Madrid 1 junio 1956**

Fruto de un esfuerzo investigador que le ha llevado años,

Miguel Sanchís, escritor aeronáutico, habitual colaborador de la Revista Avión, acaba de publicar "Alas rojas sobre España". Se trata de un completísimo trabajo histórico sobre la Aviación Republicana, nunca publicado hasta ahora.

Ordenado cronológicamente, contiene numerosos cuadros, de características y estadísticas, a más de un centenar de documentos gráficos –aviones principalmente– inéditos en su mayoría.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
## Nacimiento

**Allo 18 agosto 1916**

Hijo de doña Luisa Garnica Mendiluce y don Miguel Montoya Macua, en este municipio navarro, merindad de Estella, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Martín.

*Nota de El Vigía:* Felizmente centenario, Martín Montoya Garnica, desde muy joven se reveló con unas aptitudes sobresalientes para la música; cantó en el coro parroquial, y tocó el clarinete y el tambor en la banda de su pueblo; tan es así, que terminado el bachiller, a instancias muy especialmente de su madre, hizo la carrera de piano.

La guerra, como a tantos, trastocó su destino, y el 19 de julio se alistó voluntario en Falange Española de Valladolid; nueve meses después, en la recién creada Escuela de Cáceres, iniciaba el curso elemental de piloto, continuado con el de transformación en El Copero. Alférez de Complemento, es destinado al 3-G-11, dotado de Heinkel-46, con base en el aeródromo de Sanjurjo; en las "Pavas", como se conocían popularmente aquellos grandotes y antiestéticos aparatos de reconocimiento y bombardeo, le tocó a nuestro personaje hacer una guerra "a las bravas". Lentos (250 de máxima) e inestables, en la enconada Batalla de Belchite las indefensas "Pavas" nada tenían que hacer ante la más moderna y numerosa aviación enemiga; no obstante, valientemente dieron la cara, aún a costa de sacrificios; así murió el comandante Pérez Pardo (el mayor de los tres "Piquitos" aviadores) y su observador, el alférez Vicente Buzón, cuyo derribo presenció, volando en

su formación, el hoy general Montoya, quien con extraordinaria precisión, me narraba el pasado 12 de junio.

Creado el segundo grupo nacional de Savoia 79, el 4-G-28, al mando del comandante Luis Navarro Garnica, el popular "Plumas", sabedor de la valía de su primo Martín, se lo llevó con él. Aquello era otro mundo, el trimotor italiano de tren retráctil y alta velocidad –detentaba algún récord mundial– era una maravilla; la cabina cerrada, en contacto con la tripulación, nada tenía que ver con aquellas "Pavas" en las que había hecho sus primeras armas.

Orgullosos los pilotos de aquel bombardero que no necesitaba escolta, a sus antecesores del 3º que habían elegido el ampuloso lema de "No hay quien pueda", los del 4º, haciendo gala de una sana rivalidad les dedicaron un carrasclás que decía: *Muchos condes y marqueses, sangre azul yo no lo dudo; van a bombardear Mezquita y le dan a Monteagudo.*

Como un respiro a los continuos servicios, el teniente Montoya fue comisionado junto a otros pilotos para recoger en Italia nuevos Savoia. En España les habían dicho que no llevaran dinero, ya que les facilitarían en la Embajada de Roma. Desde el puerto, el taxista los llevo confundido a la embajada en la Santa Sede; aclarado el error, la espera para cobrar y pagar el coche, se demoró más de lo normal, y con toda razón hubo palabras. Quizás viene de entonces, aquel carrasclás que se cantaba: *Natural de Montejurra y piloto de Savoia, discutir no se te ocurra, con el teniente Montoya.*

El 5 de julio de 1938 los tres aviones volaban de un salto Roma-Alfamén.

Más adelante, ya teniente, junto a toda la escuadrilla, toma parte en la gozosa misión de abastecer de pan al casco urbano de Madrid y terminada la guerra, vuela en el desfile de Sevilla y en el de "la Victoria", en la capital de España.

En la reorganización de la paz, continuando en los "Savoia", pasa a la Región Aérea del Estrecho y asiste luego en la Escuela de Observadores de Málaga a un Curso de Tripulantes y Observadores. Destinado a la 15 Escuadra de Logroño-Agoncillo, disfruta volando otro gran avión, el Heinkel 111 de bombardeo ligero. Pasa por la Academia de Aviación de León y marcha como profesor al Grupo de Escuelas de Levante, para regresar mas tarde, a los Heinkel de Logroño.

En 1943 formando parte de una expedición compuesta por una veintena de pilotos y una treintena de especialistas, al mando del teniente coronel Lapuente de Miguel, parte para Toulouse (Francia ocupada) a fin de realizar, con instructores alemanes, un curso de bombardeo en picado (foto) La finalidad del mismo, es la de aportar a la Luftwaffe, no solamente Escuadrillas de caza, sino también de bombardeo. Terminada una muy completa fase de instrucción, que totalizó una media superior a 200 horas por tripulación, el Mando que debido a fuertes presiones exteriores –ya había decidido la retirada de la División Azul– ordenó el regreso, con los diez aviones adquiridos por el Ejército del Aire, al aeródromo de Albacete.

Comandante en 1947, tres años después hace el curso de Vuelo Sin Visibilidad, y con la 10ª Promoción, el Curso de Estado Mayor. Pasa por distintos destinos; entre ellos, el de jefe del Escuadrón de Alerta y Control de Elizondo; la Escuela de Aprendices de Logroño; el Servicio de Obras Militares del E.A. y como coronel, la jefatura de E.M. del Mando Aéreo Táctico, así como el Ala 35 y base de Getafe.

Jefe de la Milicia Aérea Universitaria, promovido a general de brigada, fue nombrado jefe de FF.AA. de

### Hace 80 años
## Disuasor

**Burgos 21 julio 1936**

La presencia en nuestro cielo de un aparato sospechoso, que luego se pudo ver pertenecía a la Aviación leal al Gobierno, ha provocado la alarma en el aeródromo de Gamonal; a donde, a bordo de un "Dragón Rápide", acababa de llegar el general Mola. El piloto de este, capitán Navarro Garnica, aun sabiendo que el pequeño bimotor no estaba armado, sin dudarlo, ha despegado con rapidez y avasallándole peligrosamente, ha conseguido hacerle aterrizar entre Aranda y Lerma, en Bahabon de Esgueva.

*Nota de El Vigía:* Navarro, haciendo gala de su gran sentido del humor, semanas antes posaba así en Logroño para su compañero José Álvarez Pardo.

la Zona de Canarias y al ascender a general de división, segundo jefe del E.M. del Aire.

En 1985, al cumplir la edad reglamentaria, pasaba a la 2ª reserva; terminaba su brillante carrera, recompensada con numerosas condecoraciones, un gran aviador y una excelentísima persona, a quien desde estas líneas con afecto queremos felicitar.

## Hace 90 años
## Homenaje

**Melilla 23 julio 1926**

Con gran brillantez se ha celebrado el acto de dar el nombre del heroico aviador, capitán César Herráiz, al aeródromo construido en Ein Zoren. Para participar en él, llegaron de Tauima dos escuadrillas *Bristol* al mando del comandante Fernández Mulero, así como las *Havilland Rolls* y *Napier* que se alinearon junto a los *Potez* del capitán Gómez Jordana, que ya prestan servicio en el nuevo aeródromo.

Dirigieron la palabra con emocionados discursos, el comandante Fernández Mulero y el general Sanjurjo, a quien los concurrentes le tributaron una prolongada ovación, vitoreando al caudillo de África. Éste, visiblemente emocionado, dedicó palabras rebosantes de cariño y admiración a la figura del glorioso capitán Herráiz.

Habló finalmente el coronel Kindelán dando las gracias a cuantos habían asistido al homenaje.

El acto terminó con vivas al Ejército, a la Aviación, al general Sanjurjo y a Herráiz.

A las cinco de la tarde los invitados regresaron a Melilla.

A bordo de distintos aparatos llegaron los generales Sanjurjo, Berenguer y Castro Girona; los coroneles Kindelán, Barbero, Mola, Ponte, Pozas y el comandante Gonzalo jefe de las FF.AA. de Tetuán.

Comenzó la ceremonia con la bendición del campo, interpretando la música la Marcha Real; a continuación, en un artístico altar instalado en un *Potez*, se ofició una misa seguida de un responso por el alma de Herráiz. Luego, el general Sanjurjo revistó las líneas de aeroplanos, a cuyo frente formaban su piloto, observador y mecánico. Por ultimo, autoridades e invitados, asistieron al banquete que tuvo lugar en uno de los cobertizos adornado con banderas, y los atributos de Aviación, entre los que destacaba un retrato del capitán Herráiz.

## Hace 80 años
## Evasión doble

**Getafe 7 de agosto 1936**

De madrugada, a bordo del Breguet XIX (31-2), el capitán Jesús Camacho, acompañado por su compañero del mismo empleo Sebastián Rubio, se ha evadido del aeródromo de Getafe. Cundida la alarma, al pedirse que un caza saliera a por él, se ofreció el teniente César Martín Campo quien, pilotando un Nieuport 52, ha desertado también, tomando tierra ambos aparatos en el aeródromo burgalés de Gamonal a las 6,50 horas.

## Hace 80 años
## Distintivo

**Sevilla 8 agosto 1936**

Ante los errores de identificación, con trágicas consecuencias, el general Franco ha dirigido un escrito al general Kindelán, exigiendo que en 48 horas todos los aviones del sur lleven sus colas pintadas de blanco y un aspa negra sobrepuesta. Se mantendrán los círculos y bandas negras que, por mandato del general Mola, se habían establecido ya que, al parecer, no son suficientemente visibles. Dicha notificación ha sido cursada también a los generales Queipo de Llano y Orgáz.

## Hace 60 años
## Fin

**Albacete 3 agosto 1956**

El comandante Javier Pagola Barandiarán ha tenido la oportunidad de realizar el último vuelo del Junkers Ju-88 en España. Tras su toma de tierra, los dos potentes motores (1.340 CV) del B.6-6, ha callado para siempre. Dicho avión, junto a cuatro que se encontraban ya fuera de servicio, han sido dados de baja en el inventario del 13 Grupo de FF.AA., que llegó a reunir veintitrés bombarderos del citado tipo.

## Hace 60 años
## Festival

**Santander 19 agosto 1956**

Organizado por el Aero Club local y la Centuria del Aire, en el aeropuerto de Parayas se ha celebrado un gran festival aéreo. que ha contado con la participación del Ejército del Aire representado por los Heinkel 111 de Alcalá de Henares; los T-6 de la espectacular patrulla acrobática de Matacán y los "paracas" de la Escuela de Alcantarilla. Además, actuaron veleros de la Escuela de Llanes, las pequeñas "Jodel" de factura santanderina, el impresionante reactor francés de enseñanza Fouga "Magister" y el "As" del vuelo acrobático José Luis Aresti.

Contemplando la exhibición del teniente coronel IA Enrique Cárdenas con una Bücker "Jungman", incluida "sobre la marcha" en el programa, el NODO captó (de izq. a dcha.) a este cronista, al capitán Hermógenes Díaz y al teniente coronel Esteban Ibarreche.

## Hace 30 años
## Adiestradores

**Salamanca 15 julio 1986**

Procedentes de Zaragoza, donde se estiman incompatibles con los F-18 y "Hércules" de las Alas 15 y 31, han llegado a la base de Matacán, para integrarse en su Grupo de Escuelas, los primeros CASA C-101 (E.25) del extinto 41 Grupo de FF.AA. Tomando ahora el 74, su función continuará siendo el adiestramiento.

En la foto, obra del capitán de la FA argentina (en intercambio) Pedro Notti, los vemos realizando un espectacular picado.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Madrid 26 septiembre 1916**

Hijo de D. Diego O Connor Barrón y Dª Concepción Valdivielso Montero, en la capital de Reino ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Emilio.

*Nota de El Vigía:* Cuando tras el bachillerato iniciaba su formación universitaria, el levantamiento militar lo llevó a alistarse en la 2ª Bandera de Castilla, con la que fieramente combatió desde el sector Sur para la conquista de Madrid; tras este periodo angustioso, en el que se vivieron momentos de heroísmo, el llamamiento a un curso de pilotos habría de cambiar su vida presente y futura. Este, lo llevó a cabo en las escuelas de El Copero (elemental) y Jerez (transformación), donde la camaradería entre aquellos jóvenes alumnos era extraordinaria. Atrás las vivencias y penalidades de la guerra por tierra –ahora con tres comidas diarias y durmiendo en una cama, se sentían en la gloria–; por si fuera poco, pilotando potentes aviones, sobre todo los de Jerez, se veían importantísimo.

Sabían de los riesgos que iban a correr pero los asumían con alegre optimismo; les impresionó, como es lógico, que su compañero Jaime Jauregui perdiera las dos piernas al estrellarse con una "Jungmeister", pero así era la vida del aviador…

Emilio trabó una honda amistad con Esteban Ibarreche, un chico vasco quien después de haber pasado penalidades preso en Bilbao, gracias a la influencia del comandante Azaola, a quien su familia recurrió, había conseguido que lo llamaran al curso, puesto que ya era piloto privado, y habría de convertirse, según todos, en uno de los mejores pilotos de Morato.

Terminado el curso, los más capacitados para la caza, antes de pasar a las unidades y meterse en el "fregao", bajo la dirección del teniente Jhoan Krug, llevaron a cabo en Logroño–Agoncillo un acelerado cursillo de combate. En una de las sesiones, nuestro protagonista, el alférez O Connor, colisionó con su "proto", el citado alemán, quien hubo de abandonar su Heinkel 51 arrojándose en paracaídas; en tanto él conseguía tomar tierra sano y salvo. La situación, gravísima a primera vista se resolvió sin responsabilidad para éste; tan es así, que días después era destinado al 3-G-3 el segundo Grupo de Morato. Como cazador, volando Fiat CR-32, demostraría su valía al conseguir seis victorias (tres "Chatos" y otros tantos "Ratas").

Ya en la paz, participó en los actos festivos, incluido el Desfile de la Victoria, en el que la caza, con 62 aviones, escribió FRANCO en el cielo; él formó parte de la A. Destinado a Getafe, donde como en Tablada, se habían reunido los Fiat. pasó luego, para profesionalizarse por la Academia de Aviación de León.

### Momentos para recordar

## Merchandising, el artesano del Ala 15

Hoy día, cualquier meeting o festival aéreo lleva aparejada la instalación de puestos de merchandising o "chuches aeronáuticas" que, reconozcámolo, nos hacen las delicias a muchos. Camisetas, gorras, jarras,"parches", palancas de mando, láminas…; de todo puede encontrarse para añadir a la colección y/o llevar a casa un recuerdo.

Recientemente lo hemos podido ver, en el *NATO Tiger Meet 2016* celebrado en la Base Aérea de Zaragoza. Allí, entre las docenas de tenderetes, "al pie del cañón", estaba en "su terreno" Javi Martí García, un "manitas" burgalés quien tras formarse en la Escuela de Transmisiones, pasó al Ala 15 como especialista en electrónica del armamento del F-18; capaz en sus ratos libres, de construir con cuatro palillos una casa o reproducir en madera (escala 1-1) con todos sus detalles la cabina de un F-18, piloto incluido, vistiendo el auténtico equipo de vuelo.

Su salto a la fama vino con el encargo de una imagen de la Virgen de Loreto, por el coronel Fernando De la Cruz, para el hall del Ala 15; luego se prodigó, con réplicas de las palancas de mando (sticks) del F-18, o Mig 17, metopas, mini maquetas y una variada gama de "manualidades", de las que traemos hoy la botella de tinto. A modo de precinto, la Bandera Nacional y las alas de nuestra Aviación Militar; una curiosa etiqueta de latón, grabada en seco del Ala 15 y su emblema "Quien ose paga", de la que reventándola, sale del interior un diminuto y perfecto F-18. El éxito por su originalidad y acabado entre los asistentes extranjeros, especialmente, ha sido enorme y él ha sido el proveedor de las derivas que, con el atractivo tigre diseñada por Álvaro "Mecha" Ruiz para los F-18 "baturros", ha obsequiado la organización a los participantes.

En la fotografía, junto a su amigo y colaborador Pedro Luis Ugarte "Plo".

Al organizarse la División Azul para –como se decía– "devolver la visita" a la Unión Soviética, el Ejército del Aire ofreció al gobierno alemán, en un principio, tres escuadrillas de caza, que con una periodicidad de seis meses, serían mandadas por los comandantes Salas, Muñoz y Salvador. Deseosos todos los cazadores de formar parte de ellas, O Connor consiguió incorporarse a la 1ª compuesta por 16 pilotos (y agregado el comandante Muñoz, quien abría de mandar la 2ª) partieron de Madrid en ferrocarril el 25 de julio de 1941. Tras un tedioso periodo de tres meses de entrenamiento en la escuela alemana de Werneuchen, al fin partieron para el frente, llegando a establecerse en el aeródromo de Klin, a 30 kilómetros de Moscú, de donde el 10 de diciembre acechados por las tropas soviéticas hubieron de defenderlo armados de fusil. Ya en enero la Escuadrilla recibía la orden de repatriación, Sin duda afectada por una pésima climatología, su palmarés era de 240 servicios de guerra, 10 derribos seguros y cuatro probables, por contra había sufrido seis bajas (tres desaparecidos).

O Conner fue recompensado con la Cruz de Hierro de 2ª Clase y dos Cruces de Guerra. Curiosamente, mientras en situación dramática defendían Klin, en brillante acto celebrado en Getafe el Caudillo imponía las Medallas Militares concedidas a los aviadores. Salas, Allende Bayo, Ibarreche y O Connor a quienes les correspondía, tal preciada condecoración, estaban en otra cosa.

De regreso a España. Emilio se casó con Magdalena Mendoza, hermana de Ángel, su compañero y gran amigo.

De nuevo en Getafe con los Fiat, en junio de 1950 con motivo de un ejercicio de defensa aérea de Madrid, al comandante O Connor le correspondió el mando de los que desplegados en Torrejón (zona INTA), repelieron los ataques de los Ju-88 y Savoia 79.

En 1955 sustituyendo al general Cuadra, es nombrado secretario general y Técnico de la compañía Aviación y Comercio SA (Aviaco), donde dejó huella de su prestigio y buen hacer.

En 1957-8 formando parte de la 17 Promoción obtiene la diplomatura de Estado Mayor.

Destinado al Ala 27 de Bombardeo Ligero, su afición al vuelo pudo satisfacerla en los Heinkel 111 malagueños. Luego de pasar por el Estado Mayor del Aire al ascender a coronel, volvió a la referida Unidad como comandante de la misma y jefe del Sector Aéreo.

Alcanzado el generalato en 1972 fue nombrado Secretario General y Técnico de Aviación Civil, después jefe del Estado Mayor de la 1ª Región Aérea. Como general de división desempeñó la Dirección de Enseñanza y de la Escuela Superior del Aire. Teniente general jefe del Mando Aéreo de Transporte y más adelante el de Material.

En 1984 pasó a la reserva activa.

El 22 de mayo de 2002 fallecía en Madrid Emilio O Connor, aquel general de penetrante mirada azul, tan natural, tan simpático, tan amigo de sus amigos, que para quien tuvo la dicha de tratarle siempre con nostalgia lo recordamos.

## Hace 80 años
## Combate

**Cáceres 13 septiembre 1936**

Cuando la patrulla Fiat legionaria de Patriarca y Baschirotto, a la que se había incorporado García Morato, protegía en el frente de Talavera el avance de las columnas del general Yagüe, ha entablado combate con tres *Vickers* y dos *Nieuport*. En el lance, han sucumbido estos últimos; uno de ellos, pilotado por sargento Félix Urtubi quien, herido y con su aparato incendiado, se ha inmolado arremetiendo con su avión contra el de su derribador, el joven sargento Vicenzo Patriarca. Este, a pesar de sus heridas, haciendo uso del paracaídas, ha salvado su vida y al caer en zona enemiga, hecho prisionero.

Urtubi ya había sido derribado con anterioridad consiguiendo reintegrarse a su bando antes de ser capturado; pero lo que le dio gran popularidad, fue su deserción de Tetuán tras matar a su observador el teniente Juan Castro y entregar su *Breguet* en Getafe.

## Hace 80 años
## Convaleciente

**Burgos 10 septiembre 1936**

Convaleciente de las gravísimas heridas que como se sabe sufrió en el trágico accidente de aviación que costó la vida al general Sanjurjo, la cámara ha sorprendido al laureado comandante Juan Antonio Ansaldo, acompañado de su mujer "Pilarón" San Miguel. Según hemos podido saber, pretende incorporarse muy pronto al frente de combate; en el aire, naturalmente.

## Hace 80 años
## Felicitación

**Talavera de la Reina 29 septiembre 1936**

Liberado anteanoche el Alcázar, con el fin de felicitar a los pilotos de la escuadrilla de caza legionaria que tanto había contribuido a la toma de Toledo, procedente de Cáceres ha llegado a nuestro aeródromo el Generalísimo Franco. Lo ha hecho a bordo del Junkers-52 (22-67) pilotado por el capitán Ricardo Guerrero. Tras departir distendidamente con los aviadores, ha continuando viaje a Navalmoral de la Mata.

## Hace 70 años
## Premio

**Madrid 8 septiembre 1956**

Como ya saben nuestros lectores (R de A y A. 6-2006), la Patrulla Acrobática de "Sabres" del Ala de Caza nº 1, en su debut internacional actuó con éxito en el magno festival MAF 56, celebrado en el aeropuerto de Fiumicino. Hoy el ministro del Aire, teniente general Eduardo Gonzalez-Gallarza Iragorri, ha recibido en su despacho oficial al teniente coronel Mario Rovere, agregado aéreo a la Embajada de Italia en Madrid, quien le ha hecho entrega de una preciosa copa de plata con destino a los pilotos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 95 años
### Visitantes agasajados

**Madrid 28 octubre 1921**

Esta mañana se celebró en Cuatro Vientos, una fiesta en honor de los congresistas de la FAI que representan a 18 naciones, delegados e invitados. Les hizo los honores el general Echagüe, y el personal de la Escuela de Aviación Militar. El general explicó el estado actual de la Aeronáutica Española y el comandante Zamarra describió las líneas aéreas militares que existen en nuestro país.

Mas tarde, una escuadrilla al mando del capitán Vicente Roa Miranda (foto) efectuó vuelos arriesgadísimos que fueron admirados por los concurrentes, tras de lo cual, los mas audaces congresistas, acompañaron en sus vuelos a nuestros aviadores.

Luego, los visitantes cursaron un recorrido por todas las dependencias del aeródromo, fijando especialmente su atención en el túnel aerodinámico "Herrera", denominado así, en homenaje a su constructor.

A la una se celebró un banquete presidido por el ministro de la guerra en unión del conde de La Vaux y el capitán general Weyler, al final del cual, el señor La Cierva pronunció en francés un notable discurso.

Mañana visitarán la factoría CASA de Getafe.

### Hace 95 años
### Llegada

**Melilla 13 octubre 1921**

Poco después de las once de la mañana, tras efectuar arriesgadas evoluciones sobre la plaza, aterrizaban en el aeródromo provisional de *La Hípica*, seis aparatos Havilland Rolls; que, hemos de decirlo con agradecimiento, han sido generosamente donados por las poblaciones de Salamanca, Zaragoza y Murcia.

Manda dicha escuadrilla, pilotando el *Zaragoza nº 1*, el capitán Luis Moreno Abella, marqués de Borja, a quien acompaña el teniente Vicente Barrón.

El *Zaragoza nº 2* bautizado "General Ampudia" lo pilotan los tenientes

### Momentos para recordar
### Volador desde recién nacido

En el campo de Sondica donde Juanito Pombo, gracias a su tenacidad y entusiasmo, ha realizado el milagro de convertirlo en aeródromo, se celebró ayer por la tarde una fiesta original que resulto de lo mas encantadora y simpática. Fue el bautizo del aire de una criatura que no pudo sustraerse de las ejecutorias de su apellido, y envuelto en mantas, pero con su "pasamontañas" de punto cubriendo su cabecita, como un experto piloto, subió en una avioneta, ante la mirada atónita de una concurrencia que festejo jubilosamente el suceso. Su padre Teodosio Pombo en los mandos del aeroplano y el "neófito" en el regazo de su abuelo. ¡Tres generaciones unidas, surcando los espacios!

La ceremonia tuvo la emoción intima de haber sido presenciada por la madre del recién nacido, que con serena entereza vio como se elevaba su pequeñuelo y por su abuela, la bondadosa señora Consuelo Alonso-Pesquera de Pombo y a quienes acompañaba una selecta representación de nuestra buena sociedad, donde la familia Pombo goza de muy justas simpatías.

Juanito Pombo el "benjamín" había recibido antes de su bautizo aéreo, las aguas regeneradoras del Cristianismo en la parroquia de Las Mercedes, de Las Arenas, siendo padrinos su abuela doña Consuelo Alonso Pesquera de Pombo y su padrino don Pedro Balbás, quien estuvo representado por don Juan Ignacio Pombo y Alonso. Ofició el virtuoso párroco don Manuel Escauriaza.

Después del vuelo del neófito, Juan Ignacio Pombo hizo unas arriesgadas acrobacias y poco después Teodosio, alegró a los chiquillos de Sondica, arrojando en reiterados vuelos montones de caramelos desde lo alto del cielo.

Los señores de Pombo y sus hijos, obsequiaron a sus amistades con una exquisita merienda y las damas recibieron como delicado presente, preciosos recipientes de cristal con bombones.

Ya casi anochecido terminó tan encantadora fiesta que puso una vez mas de relieve, el gran don de gentes de la familia Pombo, que hizo los honores con amabilidad y cortesía ejemplares.

(El Pueblo Vasco. 30 julio 1932)

Luego de obtener los títulos de vuelo sin motor, Juanito ingresó en A.G.A. con la 6ª Promoción; durante su formación, despegando el 29 de febrero de 1952, del campo auxiliar de El Carmolí, debido al fallo de un motor, el Junkers 52 se vino abajo a la vista de todos los alumnos que allí se encontraban. En el penoso accidente, perdieron la vida los dos profesores pilotos, resultando gravísimamente heridos, tanto los cabos 1ª radio y mecánico, como los cuatro caballeros cadetes, falleciendo en la enfermería de la Academia, el radio y un alumno. El C.C. Pombo sanó de sus heridas recibiendo con la 7ª Promoción el despacho de teniente y la Medalla de Sufrimientos por la Patria.

Tras el curso básico en Matacán, realizó el de reactores en Talavera la Real, pasando destinado a los "Sabres" de Manises (Ala de Caza nº 1), y en 1956, al mando del teniente coronel Hevia, voló a Palma de Mallorca para constituir el 41 Escuadrón de Caza. No mucho tiempo después, dejaba el Ejército del Aire para ingresar en Iberia donde volando diferentes flotas, llegaría al mas grande, al "Jumbo", en el que, al cumplir los 60 años, con miles de horas en su haber, pasaba al retiro.

Felipe Acedo y Eusebio Paredes; el *Salamanca nº 1*, el sargento Antonio Gutiérrez y teniente Luis Ruano; el *Salamanca nº 2* capitán Antonio Ferreiro y teniente Luis Arizón.

El aeroplano *Murcia nº 2* bautizado "Juan de la Cierva" los capitanes Francisco Rodríguez Caula y Rafael Llorente.

Finalmente, el *Murcia nº 3* que ostenta el nombre de "María de la Fuensanta", en homenaje a la señora del ministro de la Guerra, los capitanes José Luis Ureta y Camacho.

### Hace 80 años
## Raid ofensivo

**Navalmoral de la Mata 26 octubre 1936**

La escuadrilla Junkers que tiene su base aquí, junto a la de Salamanca, al mando respectivo de los capitanes Carrillo y Gill Mendizabal, con la protección de dos patrullas de Fiat CR-32, han llevado a cabo un bombardeo al aeródromo de Barajas. De la precisión con que ha sido realizado, da cuenta el correspondiente informe, que atribuye la destrucción de seis aviones, así como grandes daños en las instalaciones, e incendio del depósito de combustible.

### Hace 80 años
## Advertencia

**Burgos 30 octubre 1936**

La Oficina de Prensa del cuartel general de S.E. el Generalísimo Franco, facilita a la Prensa la siguiente nota: *Parece ser que algunos pilotos de Air France que hacen el servicio entre Toulouse, Alicante y Madrid, en relación estrecha con los rojos, se proponen volar a escasa altura sobre nuestras líneas, con objeto de provocar algún importante incidente entre el Gobierno francés y las autoridades nacionales.*

*Se hace presente por esta nota, que las fuerzas del Ejército Nacional harán fuego sobre todo avión ajeno a ellas, que vuele sobre sus líneas y que aquellas autoridades declinan la responsabilidad de cualquier incidente, que con este motivo se produzca.*

### Hace 70 años
## Regreso

**Madrid 29 octubre 1946**

Luego de sobrevolar la ciudad el C-47 escoltado por Cazas Fiat del 21 Regimiento, con gran brillantez, ha tenido lugar en Barajas, el acto de recibimiento de los restos del glorioso inventor Juan de la Cierva; quien, como ya se sabe, falleció en diciembre de 1936 en accidente de aviación, en el Reino Unido. Ante el Gobierno en pleno, el ministro del Aire general González Gallarza, ha impuesto sobre el féretro la Gran Cruz del Mérito Militar concedida por el Caudillo, leyéndose a continuación el Decreto por el que se le nombra Comandante honorario del Ejército del Aire.

### Hace 75 años
## Estreno

**Madrid 23 octubre 1941**

Con motivo del estreno de la película *Escuadrilla*, los oficiales del Ejército del Aire que con los Fiat CR-32 del "Bando Nacional" participaron en ella, se han reunido en un ágape, con los actores y representantes de la empresa cinematográfica que la ha producido.

En la primera fila: x, Demetrio Zorita, Rafael Calleja, el supervisor cinematográfico José Luis Sáenz de Heredia, el asesor del Ejército del Aire José Ruiz Jiménez, x, Andrés Lacour y Emilio Ugarte.

Tras ellos aparecen: x, Federico Garret, Ruibal, Gonzalo Queipo de Llano, la estrella Luchi Soto, Alfonso García-Rodríguez Carracido, "Perico" Lacalle y Javier Arraiza

Finalmente; en la tercera fila, flanqueados por "Pacho" Valiente y Esteban Ibarreche, vemos a actores y colaboradores, figurando en el centro el director Antonio Román.

### Hace 50 años
## Tragedia

**Madrid 11 octubre 1966**

Cuando a primera hora de la tarde, la avioneta AISA I-115 matrícula E.9-167, perteneciente al 351 Escuadrón de la Base Aérea de Getafe, sobrevolaba a muy baja altura la carretera que de Valdemorillo conduce a Villanueva del Pardllo, sin que, de momento, se conozcan las causas, ha colisionado con un camión. La adversidad ha querido que el vehículo no transportara carga, sino un grupo de obreros de la construcción que regresaban de unas obras de urbanización. El trágico balance ha sido de un muerto y nueve heridos, dos de ellos de suma gravedad. Los tripulantes del aparato, sargentos Ángel Colás Fernández y Enrique Latre García, piloto de complemento y mecánico respectivamente, han sufrido lesiones de pronóstico reservado.

### Hace 50 años
## Un buen libro

**Madrid octubre 1966**

Obra de Juan Abellán García-Muñoz, uno de los mas valorados ilustradores aeronáuticos, acaba de aparecer *Galería de aviones de la Guerra Civil Española (1936-1939)* un interesantísimo volumen, por el que, a través de sus 113 páginas, desfilan la inmensa mayoría de los que intervinieron en el conflicto.

Cuatro partes ordenan a los aviones de caza, asalto, bombardeo y enseñanza, enlace y transporte. Mayoritariamente son perfiles –a algunos dedica tres vistas– acompañados de los emblemas que lucieron y una breve relación histórica, incluyendo asimismo, ilustraciones artísticas. La calidad/fidelidad de los dibujos es buena y bastantes, podemos calificar de extraordinaria; por lo que no podemos dejar de recomendarlo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

### Hace 90 años

## Embarcación

**Melilla 10 noviembre 1926**

En las primeras horas de la mañana, ha fondeado en el puerto, el pailebote "Falcón" adquirido recientemente por el Servicio de Aeronáutica, para auxiliar en el próximo raid aéreo a Guinea.

Procede de la base de hidros de Mar Chica, donde el citado velero ha sido dotado de los elementos que se estiman necesarios para el mayor éxito del importante cometido que ha de desempeñar.

Manda el "Falcón" el experto marino señor García de Tejada y su tripulación la componen dos motoristas, un contramaestre y cinco marineros, así como un sargento y cuatro soldados de Ingenieros.

En sus bodegas transporta, además de una importante cantidad de gasolina y lubrificantes, cantidad de piezas de recambio, incluidas hélices y sendos timones de dirección y profundidad.

Lleva también una estación radiotelegráfica que le permitirá comunicar con los aviadores durante el vuelo. El Falcón, que está dotado de un potente motor, zarpará uno de estos días con rumbo a Canarias, donde esperará órdenes.

### Hace 80 años

## Gran Combate

**Torrijos 5 noviembre 1936**

La escuadrilla de caza que se haya desplegada en este campo, ha entablado esta mañana el primer gran combate de la guerra. Entre Leganés y Madrid, los nueve Fiat CR-32 al mando del capitán Maccagno en la que formaban los españoles García Morato, Salas y Salvador, sin esperar a los cinco Fiat de Talavera, se han enfrentado a doce o quince "Chatos" (ilustración). La superior calidad de los aparatos italianos se ha impuesto a la inferioridad numérica. Morato y Salas han derribado sendos "Chatos", siendo este último atacado por otros dos, de los que logró evadirse picando a la vertical. Salvador, por su parte, persiguió a un ·Chato hasta Barajas, donde aún pudo ametrallar a dos Potez. Por contra, el avión de Maccagno, en su primera salida al frente, ha sido alcanzado y gravemente herido, se ha visto obligado a hacer uso del paracaídas, cayendo sobre la populosa barriada del Puente de Vallecas.

*Nota de El Vigía:* Preso el aviador italiano, hubo de amputársele una pierna y mas adelante recobró la libertad al ser canjeado.

### Hace 80 años

## Generosidad

**Salamanca 20 noviembre 1936**

En la sede del Cuartel General del Generalísimo, una comisión, al frente de la cual figuraba el presidente de la Cámara de Comercio, D. José Mª Viñuela, ha hecho entrega al general Franco de la cantidad de 287.446,50 pesetas, recaudada por suscripción popular a través de la Guardia Cívica, para la compra de un avión con destino al Ejército. La citada cifra habrá de incrementarse, cuando se valore una caja con objetos de oro y un cheque con el importe de cierta cantidad de trigo

### Hace 80 años

## Aviación del pueblo

**Madrid 7 noviembre 1936**

El mando de la Aviación Republicana ha dado a conocer la siguiente proclama: *¡Pueblo de Madrid! ¡Combatientes del frente! Ya está aquí la aviación del pueblo, reforzada y poderosa, decidida a dar el último empuje que libre a Madrid de la garra fascista.*

*Pedíais aviación un día y otro. Compartíamos nosotros con vosotros la impaciencia de cada hora para poner en marcha nuestros motores y desencadenar el fuego de nuestras ametralladoras. Aquí la tenéis, Aquí tenéis a vuestra aviación leal cubriendo el cielo de nuestro Madrid con sus alas de acero. Nuestro deber está cumplido. Cumplid el vuestro. Todos a una. Nosotros no conocemos la huida ni el retroceso.*

promoción, curso reactores USA, voló el "Sabre" y luego Iberia.

Jose Luis Fernández Sambeat: profesor AGA; Escuadrilla Aviones Base Agoncillo, Ala 31, coronel Cuartel General. de la OTAN en Bruselas, en 1991 pasó a la Reserva voluntaria.

Francisco Briales Grund "Fiqui" tuvo tres hermanos en el E.A. voló polimotores y luego a Iberia.

Alberto García González: "El Tororo", murió en 1962 cuando capitán, el Douglas C-47 de la Escuela de Polimotores de Jerez, cayó al río Guadalquivir.

Alfonso del Rio y Sánchez del Villar: "El moro", fue profesor muchos años en la Escuela de Reactores de Talavera, alcanzó el generalato y murió en 2008.

Jaime-Pelayo Martorell Balién: cursos reactores en USA;Torrejón F-86, F-104 y F-4C; ya coronel, falleció en 2002 oyendo misa en la madrileña iglesia de San Ricardo (Argüelles). Un hijo suyo mandó la B.A Gando y Ala 46; hoy general de brigada en el MALOG (con 3.600 horas de vuelo). Con los F-18 del Ala 15 mandó 3 veces el Destacamento de Aviano; totaliza siete misiones en el exterior en cinco guerras distintas.

Rafael Pombo Bannatine: Ala 35, Iberia, murió en 2015.

Fernando Toll-Messia y Valiente, marqués de Casa Villa Real, voló en Canarias; luego Sabres Ala 2 y líneas Spanair y Aviaco.

## Momentos para recordar

# El traje de coreano y las ligas

En los primeros años 50, dirigiendo la Academia General del Aire el coronel Ricardo Guerrero, instituyó un nuevo uniforme para instrucción y maniobras que, diseñado por el Jefe de Estudios, teniente coronel Serrano Arenas, se definía como moderno, práctico y utilitario. Confeccionado en mahón gris, constaba de cazadora cerrada con tirilla al cuello, gorra visera y pantalón recto, susceptible de recogerse sobre la bota.

Yo pienso que, en general, no gustó, y enseguida, despectivamente, lo motejaron como "traje de coreano".

Me contaba el coronel Sambeat, que cuando el Desfile de 1953, ante los Jefes de Estado de España y Portugal, el Escuadrón de Alumnos lo llevó a Madrid para los ensayos previos. Quienes los vieron desfilar por el Paseo de Rosales, los tomaron por presos, hasta que el listo de turno, rebatió tal idea; "presos no son, porque llevan armas, parecen tranviarios".

Lo de las ligas, fue idea del comandante Melero Gómez, a quien no le gustaba que sus cadetes llevaran los calcetines caídos; de ahí, que con carácter de obligatoriedad, las instituyese y se pasara revista. En adelante, a él se le conocería como "El ligas" y los usuarios, dentro de un orden, las tomaron a cachondeo como estos miembros de la 8ª Promoción que vistiendo de "coreanos" las muestran.

De izquierda a derecha: Juan Martínez Martinez, número 1 de la

## Hace 70 años

# Desgracia

**San Javier 8 noviembre 1946**

Esta mañana, cuando a bordo de la Bücker EE.3-93 de la Academia General del Aire, el teniente profesor José Mª Aznar Acedo, y el C.C. alumno José Mª Fernández Cañete, realizaban un vuelo de prácticas, debido a un fallo de motor se han visto forzados a tomar tierra en el término de Balsicas. Lamentablemente, dadas las características del terreno, la maniobra ha resultado catastrófica; el "proto", que ocupaba el puesto delantero, ha fallecido instantáneamente, en tanto que su alumno, una vez desencarcelado de los restos del avión, ha sido atendido de contusiones en el botiquín de la Academia.

*Nota de El Vigía:* Aznar, hijo del embajador y periodista, se había hecho piloto en los cursos de la "Pre-militar"; siguiendo la tradición familiar, escribió en *Semana* algún trabajo de divulgación aeronáutica. Para recordarlo, su familia levantó un monumento funerario, consistente en una cruz, con la efigie de perfil de José María; pasados unos años, fue trasladado a un lugar cercano, de donde, misteriosamente, ha desaparecido.

Fernández Cañete, por su parte con el tiempo dejó Aviación y se hizo marino mercante para, como capitán, navegar por muchos mares en grandes navíos. Faceta esta de la que recientemente, y a través de él mismo, tuve noticia.

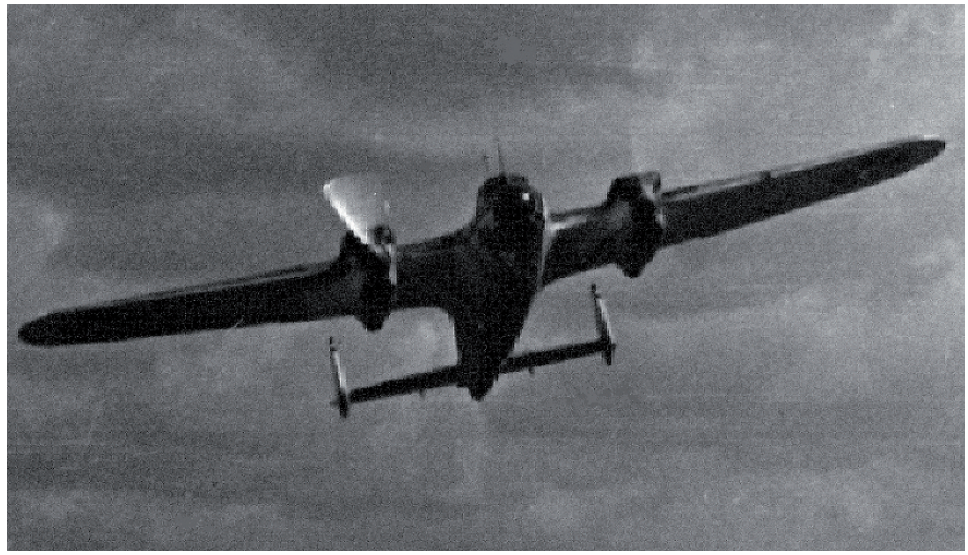
## Hace 70 años

# Suárez Campos

**Salamanca 26 noviembre 1946**

La alarma cundió ayer a mediodía en Matacán, cuando se tuvieron noticias de que el Junkers 52 (T.2-75) de la Escuela Superior Vuelo, había caído en el término de Valdenoche, en la provincia de Gua-

dalajara. Se sabe que la meteorología era muy adversa y a ello puede achacarse esta tremenda desgracia que se ha saldado con nueve muertos y un herido grave, el teniente Julio Esponera. Pilotaba el trimotor el capitán Carlos Suárez Campos, aviador de reconocido prestigio (foto) y se comenta, que uno de los primeros testigos de la catástrofe, fue el obispo de Barbastro, quien circulaba en automóvil por la inmediaciones; el prelado, además de trasladar a uno de los heridos al hospital, administró los auxilios espirituales a los ocupantes del avión siniestrado.



### Hace 70 años
## Adiós al 13

**Lugo 26 noviembre 1946**

Para participar conjuntamente en las maniobras que realiza la Escuadra en aguas del Cantábrico, habían sido destacados al aeródromo de Rozas tres Dornier 17, más conocidos por "Bacalaos" que esta mañana, poco antes de las 10 horas, partían hacia su objetivo.

Pilota el 27-13 el alférez Municio con el teniente Fernández García (José Manuel) en función de navegante, acompañados por los cabos Flores (mecánico) y Serano (radio), además de un soldado quien pidió le dieran el "bautismo del aire". Llevaban unos pocos minutos de vuelo cuando a la vista del mal tiempo reinante recibieron orden de regresar a tierra.

En el muy amplio viraje para la aproximación que el 27-13 realiza, a fin de dar paso a los otros aviones, se aleja relativamente de su base, adentrándose en nubes muy bajas.

Volando con el tren metido, pegado al suelo, sufriendo la típica meteorología invernal con nubosidad, chubascos y fuerte viento racheado; sin radio ni altímetro, vivieron segundos de angustia que acabaron con el sobresalto que les produjo la colisión del avión con arboles y su inmediata caída en una ladera boscosa, Alguno de los tripulantes salió despedido. Llovía "a mares"; todos se encontraban heridos e inconscientes y así permanecieron horas, hasta que el soldado que no había sufrido más que contusiones, partió en busca de socorro y a media tarde ingresaban en el hospital de Lugo dos heridos gravísimos, otros tantos graves y uno leve.

*Nota de El Vigía:* Afortunadamente, con el paso del tiempo, sanarían de sus heridas.

Respecto al (27-13), cuyos números suman la, para tantos, fatídica cifra, fue el fin de un avión al se creyó inmortal. Durante la guerra, con Carlos Coll y Luis de Zavala, había sobrevivido a la carambola que la artillería antiaérea republicana se marcó en el cielo de Artesa de Segre, cuando los restos del avión que volaba a su izquierda, rozando su morro acristalado, se estrellaron con el que llevaban a su derecha. Recién alcanzada la paz, el 4 de abril de 1939, el día que cayó García Morato, el 13, pilotado por Carlos Coll fue el único que al darse la vuelta, creyendo que los otros tres al mando de Ibarra lo hacían, no siguió la ruta que los llevaría a la muerte.

### Hace 55 años
## Trompazo

**Calahorra (Logroño) 4 noviembre 1961**

Serían las cinco de la tarde de ayer, cuando el piloto donostiarra Elías Eguiguren partió del aeródromo logroñés de Agoncillo con destino Fuenterrabia. La Bücker E.3B-537 cedida al Aero Club de San Sebastián, iba "redonda" y el entusiasta piloto –industrial panadero de profesión– disfrutaba plenamente. Pero, poquito a poco la visibilidad fue decreciendo, hasta que llegó un punto en que la sensatez le hizo desistir y volverse. Para colmo, a su espalda, la visibilidad había emporado; llegado a la altura de Pamplona siguió con rumbo SE y se pasó. La escasez de luz y de combustible, le llevaron a "meterse" en un descampado cercano a la vía férrea, a 4 km. de este municipio. La toma, dadas las circunstancias, resultó aparatosa, como puede verse en la foto, en la que el bueno de Elías, aparece entre una pareja de la Benemérita, acompañados del amigo Luis Calparsoro (sobrino de José Ramón) quien acudió esa mañana a auxiliarle.

# el vigía

# Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
*Miembro del IHCA*

## Hace 100 años

## Nacimiento

**Sevilla 28 diciembre 1916**

Con toda felicidad ha dado a luz un niño, primero de sus hijos, Dª María de la Salud Altadill Crespo, esposa del empresario de esta ciudad D. Isidro Comas Sanz. Al recién nacido se le impondrá el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* La gran afición, que desde muy joven tuvo Isidro por el mar y la pesca, colmada con su pequeña embarcación a vela atracada en el puerto de Chipiona, pronto sería superada por la del aire, puesto que al acabar el bachiller, al vuelo dedicó su vida. Comenzó haciéndose piloto en el boyante Aero Club de Andalucía bajo la dirección de aquel gran piloto y señor que fue Fernando Flores Solís. Contaba con 40 horas de vuelo, cuando al producirse el alzamiento militar, para echar una mano donde hiciera falta, marcha a Tablada, realiza algún servicio en las avionetas militarizadas del Aero y pronto pasa a los Breguet XIX con los que actúa desde Tablada y Córdoba; fue aquí donde, en un servicio de reconocimiento con Núñez de observador, pasó por el trance de resultar derribado por fuego terrestre. Tuvieron suerte pues, tras arrasar con los planos un olivar, tomaron tierra y "a pata" alcanzaron las líneas propias. En marzo de 1937, tras un curso de transformación en Tablada, fue destinado a la escuadrilla de caza He-51 donde fue protagonista de una muy sonada peripecia: estaba en Burgos, cuando la presencia de un avión del que no se había notificado su llegada desató la alarma; él y su pareja, a bordo de los estilizados biplanos despegó de inmediato y con una trepada impresionante lo sobrepasaron en altura.

*Lo tuve a 50 metros,* –contaba Comas– *bien centrado en el colimador e instantes antes de disparar, pude ver en su cola la Cruz de San Andrés; ¡era nuestro!, Para cerciorarme, le di una pasada, viendo claramente que se trataba del Douglas DC-2 que iniciaba la operación de aterrizaje. En tierra, que ya habían comunicado por radio con él, estaban espantados; en el llegaba el Generalísimo, su esposa e hija, conducidos por el capitán Navarro Garnica "El plumas". ¡¡A punto estuve de armarla!!*

Tres meses después plenamente demostrada su valía, era reclamado por Morato para su ya mítico Grupo, donde las misiones de protección a bombarderos y aviones de asalto, o ametrallamientos a tierra, se alternan con los combates. Recién había ascendido a teniente, cuando fue bautizado con el apodo de "Bobito"; que, como popular que fue, le acompañó toda su vida. La ocurrencia, partió de su compañero y amigo Gonzalo Queipo de Llano, quién una tarde de mal tiempo. estando todos los pilotos en el barracón, a ver si mejoraba, al entrar Isidro exclamó: "¡Mirad! ¡¡Pero, si es igual a Bobito!! Se refería, al personaje que junto a "Lolín", protagonizaba la *Historieta de chicos para grandes*, que en viñetas publicaba el diario Informaciones.

En la dura ofensiva de Aragón, la antiaérea le alcanzó el depósito de combustible y milagrosamente pudo aterrizar en Calamocha, participó en grandes combates, consiguiendo su primera victoria, un "Chato". Más tarde, Comas se apunta la segunda: un "Rata", según se dijo, el del "As" republicano teniente Eduardo Claudín, jefe del 21 Grupo de Caza .

En la Batalla del Ebro derriba otro "Rata" y al final, la guerra se acaba. A los pocos días, cuando todavía repicaban las campanas victoriosas, el gran mazazo de la absurda muerte del jefe invicto en tantos combates, Joaquín García Morato, El casi centenar de cazadores, toda la Aviación que le admiraba y le quería, lloró.

Pero la vida sigue y "Bobito" participa en los desfiles aéreos; en la entrega del Banderín a la Caza, justamente en el mismo lugar donde cayó, junto al monolito levantado en su memoria. Pronto se incorpora a la Escuela de Pilotos de El Copero, para enseñar a sus alumnos todo lo que sabía.

*Por sus relevantes méritos, actuación sobresaliente y extraordinarios servicios prestados durante la Campaña,* le es concedida la Medalla Militar, costeada por los Requetés sevillanos de los que él había formado parte en sus años mozos. Luego del Curso de Observadores y el de Vuelo Sin Visibilidad, pasa por la Academia de Aviación de León para profesionalizarse , marcha a Sevilla destinado al 22 Grupo de Caza hasta 1948 cuando se incorpora como profesor a la Escuela de Observadores; capitán tres años después, regresa de "proto" –como se dice en la jerga aeronáutica– a El Copero y más tarde toma el mando de la Escuadrilla del Cuartel General de la 2ª Región Aérea.

En 1957 recibe el encargo de organizar el 71 Escuadrón de Caza-bombardeo; "Bobito" vuelve a su salsa; la Hispano Aviación ¡al fin! da con el motor adecuado para los Messerschmitt 109 que con licencia fabricaba, y ahora con el Rolls Royce "Merlin" estaba sacando "Buchones" –precisamente por el perfil que le daba este motor– "como churros". Nuestro personaje, ya comandante, disfruta al mando de una unidad constituida sobre todo por gente joven con afición, y aviones "como para parar un tren".

Cuando las cosas se pusieron mal en África Occidental allá fue con los "Buchones", a los que se les había acoplado un tanque de combustible externo para que pudieran llegar. Fue una machada, pero la hicieron y el 2 de febrero de 1958 una patrulla a su mando realizaba el primer vuelo de guerra. Luego se vio que no era el avión adecuado; demasiado rápido para el reconocimiento, poca visibidad en su cabina y en los despegues levantaba una polvareda; así y todo continuaron allí unos meses

Por aquel entonces nuestro personaje decidió que ya había llegado

el momento y se casaba con la joven y guapa sevillana. Alfonsa Ojeda Morillo; el enlace matrimonial se celebró en la tan bonita iglesia de Nuestra Señora de Loreto en la base de Tablada y tratándose del popular y querido "Bobito", fue todo un acontecimiento. Una boda de tronío, en la que la novia llegó en un elegante carruaje tirado por caballos.

Ascendido a teniente coronel fue nombrado ayudante de campo del general jefe de la Región Aérea del Estrecho Antonio Llop primero y Ángel Salas, el tan querido "Angelillo", su jefe en los días de la guerra. Al ascender a coronel marchó a Canarias como comandante militar aéreo de Fuerteventura, cargo en el que permaneció hasta que por edad pasó al retiro, y hallándose en posesión de la Medalla Milita,r fue ascendido a general de brigada. Tres meses después, en su Sevilla natal dejaba de existir aquel gran piloto. Para quienes le conocimos; su caballerosidad y enorme simpatía, continuamente nos lleva a recordarlo.

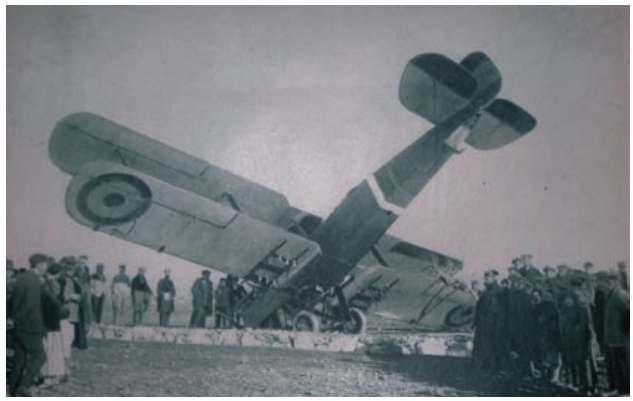
### Hace 90 años
## Socorro

**Albacete 31 diciembre 1926**

El tremendo temporal de nieve que azota la región, que en algunos puntos alcanza los dos metros, se ha cebado especialmente en el tráfico ferroviario. Los trenes corto, rápido y el de Andalucía, no han podido pasar de Villena, y el correo descendente Madrid-Valencia se encuentran cerca de la estación de Bonete.

Incomunicados ya 16 horas, el alcalde y los vecinos de Caudete partieron para llevar víveres a los viajeros, pero en vista que seguía nevando y les llegaba a la cintura, tuvieron que desistir. Los intentos desde Villena de acceder en automóvil, fueron inútiles, y las dos locomotoras que salieron para Caudete, hubieron de regresar desde la mitad de camino.

Refiriéndose a la gravedad de la situación, noche de nieve y frío intensísimo, el jefe del Gobierno imaginó la angustia que estarán pasando los desgraciados viajeros. Por ello, dado que el socorro por ferrocarril o a pie ha sido infructuoso, se había decidido que mañana, en las primeras horas, salgan aeroplanos con dirección al lugar donde están los trenes, a fin de arrojar saquitos de alimentos y bebidas a los viajeros. Aún no se sabe si despegarán



de Los Alcázares o Cuatro Vientos, pues dependen de la climatología para realizar el vuelo en el menor tiempo posible.

En la foto, uno de los Havilland que acudió en socorro de los viajeros, hubo de realizar un aterrizaje forzoso.

### Hace 80 años
## Trágico error

**Talavera 10 diciembre 1936**

Armados los tres Romeo 37, partieron esta tarde con el fin de abrir camino a las columnas que se dirigen a Madrid; terminado el servicio, el avión pilotado por los capitanes Rafael Jiménez Benamú (piloto) y José Compagny (observador) alargó su vuelo, para siguiendo instrucciones, buscar un nuevo campo para la escuadrilla más cercano a la capital. En ello estaban, cuando sorpresivamente eran atacados por un Heinkel 51 del grupo alemán de Escalona que, confundiéndolo con uno de los "Rasantes" enemigos, que últimamente hostigan nuestros aeródromos, disparó sus armas hasta que abatido cayó a tierra, en las proximidades de Nogues, hallando la muerte sus tripulantes.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente, no era el primer gravísimo error cometido por pilotos alemanes; en agosto, habían derribado el "Dragón Rapide" de Pouso, Vela de Almazán (Joaquín) y Ramón de la Cuesta; en octubre, tiroteando al Fokker F-XII que no cayó, salvándose la tripulación aunque a costa de perder una pierna el capitán Rodríguez Carmona.

El teniente Miguel Guerrero, miembro de la patrulla Romeo interviniente en el citado vuelo, y luego oficial de Guardia, relató con todo lujo de detalles a este cronista, cómo ya al anochecer, preocupado por la ausencia del avión, telefoneó a la jefatura del Sector, donde le comunicaron que el modesto festejo de la Patrona, les habían aguado al notificarles la fatal noticia. Trasladado en un camión, no le costó dar con el lugar de la catástrofe y hacerse cargo de los cadáveres.

Días después, su presencia en el consejo de guerra sumarísimo, en el que como hipótesis, alegó que el sol rojizo del ocaso, desvirtuando los tonos del camuflaje pudo hacer creer al cabo piloto alemán que se trataba

### Hace 80 años
## A formarse

**Cartagena diciembre 1936**

Con el fin de formarse como aviadores, han partido para la URSS a bordo del buque "Ciudad de Cádiz" 150 ilusionados muchachos; les acompañan el comandante Cascón y tres capitanes, puesto que, en la travesía, iniciarán las clases teóricas.

Si hasta ahora, la enseñanza se había realizado en escuelas francesas de carácter civil, con dudoso resultado; esta primera expedición, que se instruirá durante seis meses en la renombrada escuela de Kirovabad, cuenta con todas las garantías de éxito.

de un avión enemigo, consiguió que éste fuera absuelto de la pena de muerte propuesta, permutada por la de trabajos forzados en un campamento de su país.

Ya en 1940, a Rafael Jiménez, quien en los primeros días del alzamiento se había fugado con un Breguet XIX de Getafe a Burgos, se le concedió, a título póstumo, la Medalla Militar.

### Hace 80 años
## Alocución

**Salamanca 24 diciembre 1936**

A través de la emisora de radio de esta ciudad, el general Millán Astray, ha dirigido una patriótica alocución a "Los Cazadores del Aire", de la que entresacamos algunos párrafos.

*En esta guerra, los hechos realizados por los "Cazadores del Aire" de nuestra Aviación constituyen ya una epopeya.*

Continúa haciendo balance de la superioridad numérica en los primeros meses, de las alas gubernamentales.

*En esa forma comenzaron las luchas y las victorias nuestros "Cazadores del Aire".*

La Aviación Gubernamental las achacó a los aparatos, proveyéndose en Francia de modernos aviones.

*En ellos pusieron su ilusión. Entraron en pelea y fueron también derribados por los nuestros. Nueva depresión del enemigo. ¡Ya no es el material el culpable del fracaso! ¿Entonces será el número de aviones, pues los nuestros ya para entonces habían aumentado? Se dijeron. Y llegaron los aviones rusos en cantidad*

*suficiente para fundar nuevas esperanzas de cambiar la balanza del combate.*

*Pero tampoco les ha valido, porque hasta hoy siguen sufriendo derrotas.*

Se extiende dando número de victorias y derribos, y termina con estas elogiosas palabras:

*Saludemos con honda admiración, con respeto, con amor entrañable y gratitud a los "Cazadores del Aire" que pelean en el cielo azul de España.*

## Hace 70 años
# De maniobras

**Mallorca 16 diciembre 1946**

Con toda felicidad ha tomado agua en Pollensa la patrulla compuesta por tres Dornier 24 que, al mando del comandante Ramos Serantes, y con el fin de participar en unas maniobras con la Escuadra se había desplazado hasta Galicia.

Orgullosos los aviadores al haber realizado un raid inusual, nos han informado que partieron de Pollensa el pasado 21 de noviembre con intención de alcanzar El Ferrol en una sola etapa. Siguiendo el curso del río Ebro, desde su desembocadura en Los Alfaques, llegaron al Cantábrico, pero una fuerte tormenta frente a Gijón les obligó a retroceder y amerizar en la bahía de Santander. Al día siguiente, volaban a El Ferrol, para iniciar su colaboración con la Flota, que continuó más tarde desde Marín, hasta que el 15 del corriente emprendieron el regreso. Siguiendo la costa portuguesa, su intención era hacer escala en Cádiz, pero una densa niebla lo impidió, por lo que hubieron de amerizar en la desembocadura del río Guadalquivir. Hoy desde la bahía gaditana han llegado a Pollensa.

*Nota de El Vigía:* Curiosamente, parecido itinerario, solo que a la inversa, del que en junio de 1934, trece hidroaviones Dornier "Wal", habían llevado a cabo, al mando del comandante Franco. (R de A y A 7-8/2004).

## Hace 50 años
# Estandarte

**Las Palmas 10 diciembre 1966**

Coincidiendo con la festividad de Nuestra Señora de Loreto, Patrona de la Aviación, en la Base Aérea de Gando ha tenido lugar el acto de entrega del estandarte que el Cabildo Insular de Gran Canaria ofrece al Ala Mixta nº 46, un año después de su creación. Actuó de madrina Dª Marisol Torres, esposa del presidente de dicha corporación D. Federico Díaz Bertrana; quien, tras su bendición y dirigir a los aviadores emotivas palabras, hizo entrega del mismo al coronal Suárez Ochoa.

La ceremonia, presidida por el General de División Carlos Rute Villanova, ha sido de lo más brillante y patriótica.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 100 años
### Nacimiento

**Utrera 19 febrero 1917**

Felizmente ha dado a luz a un niño ¡dieciochoavo! de sus hijos, doña Matilde Murube Miura, esposa del ilustre abogado don Diego Vigueras Gómez-Quintero; al recién nacido se le impondrá el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Terminado el bachiller, su pasión por el deporte le llevó a iniciar la carrera de Educación Física que la guerra truncó; preso en la cárcel de Utrera, desde el mismo 18 de Julio, al ser liberado a los ocho días por las fuerzas Nacionales, se alistó voluntario en la 2ª Bandera de FET y de las JONS sevillana, con la que intervino en distintos servicios, en los frentes de Córdoba y Madrid. Un año después, atraído por sus hermanos "Curro" y Jaime ("el Ícaro de Utrera") quienes contaban "maravillas" de "su guerra" en las "Pavas" y "Ocas" de asalto, iniciaba el curso de piloto en El Copero y Jerez; superados éstos y promovido a alférez provisional, en abril de 1938, marchó a Gallur (Zaragoza), donde formando parte de la primera promoción, bajo la dirección del comandante Guido Nobile, realizó el Curso de Caza.

Demostrada su habilidad para el vuelo, se integró a los cazadores de Morato, concretamente, al 2-G-3 que mandaba el capitán Salas; y esporádicamente, a la escuadrilla provisional del teniente Simón, desplazada a Posadas (Córdoba). Pilotando Fiat (CR-32) intervino en algún combate; como aquel memorable del 10 enero sobre Fuenteovejuna, que la artillería antiaérea propia entorpeció.

La guerra tocaba a su fin y ascendido a teniente provisional participó en los desfiles y actos de la Victoria. Destinado a Tablada, continuaría volando los Fiat (CR-32) del 23 Grupo de Caza y tras el paréntesis que supuso el curso de Tripulante de Avión de Guerra, celebrado en la Escuela de Observadores de Málaga, pasó al 11 Regimiento dotado de Heinkel 111,

con los que voló en el espectacular desfile del año 40 en Madrid

En la Academia de Aviación (León) con la 1ª Promoción se profesionalizó, para servir luego en Tablada en el 22 Regimiento. Ya en 1943, marcha a Rusia con la 4ª Escuadrilla Azul" al mando del comandante Cuadra; allí, vuela el potente Focke Wulf 190 de 1.700 Hp y participa en combates; casualmente, en el que derribaron al extraordinario Escalante.

El no haberse adjudicado ninguna de las 74 victorias que obtuvo la 4ª, me traen al recuerdo aquellas palabras del llorado comandante Zorita, cuando teniendo este cronista 14 años, al ver que lucía en su uniforme el emblema de Morato, le preguntó cuantos aviones había derribado. "Ninguno", me respondió; y como notara mi cara de desilusión o sorpresa, agregó: "No todos los pilotos de caza obtienen victorias y tampoco es esa su única misión"

De regreso a España vuelve a Tablada y luego, como profesor, a la Escuela de Caza de Morón; mas tarde en la Escuela Central de Toledo obtiene la titulación de Profesor de Educación Física

Ascendido a capitán regresa al ya citado 22 Regimiento y después al Mixto nº 4. El 6 de febrero de 1951, nuestro personaje pasó por el amargo trago de perder a su hermano Francisco –aquel tan simpático "Curro"– que ya comandante, desde Cabo Juby se había desplazado a la Península, a fin de hacer en Jerez el curso de V.S.V; fatalmente, su "Junkers 52" cayó en San Pablo de los Montes (Toledo)

Diego, con la estrella de comandante, es destinado a la AGA y luego a Tablada para volar sus queridos Heinkel 111 del 13 Escuadrón (11 Regimiento), más tarde denominado 11 Ala de Bombardeo Ligero y Ala 25, tomando parte en numerosas maniobras Realiza un curso de esquí en Granada y el de Vuelo Sin Visibilidad en la Escuela de Jerez

Teniente coronel en 1958. fue nombrado ayudante de Campo de los generales Rodríguez Arango primero, y Pardo Prieto después; hace un curso Informativo de Cooperación Aeroterrestre y regresa a su anterior destino en Tablada; después en el Ala de Caza nº 5 (Morón) y en el E.M. de la R.A. Estrecho, hasta que el teniente general Salas lo elige como ayudante. Ya coronel, manda la Base Aérea de Reus y al poco tiempo el Ala 37 con sus "Caribou" de transporte táctico, capacidad STOL y rampa trasera; toda una revolución.

Jefe del aeródromo de Tablada, acabando 1970 pasó al Grupo B, para ocupar puestos burocráticos como el Juzgado Permanente de la 2ª RA y el Instituto Social de la Fuerzas Armadas. Ya en la reserva activa afecto al MATAC, aquel coronel que aún se mantenía en forma, practicando deportes más tranquilos como el golf; simpático a más no poder, derrochando un deje fuertemente andaluz, se fue un 15 de octubre de 2002. Quienes lo conocimos no lo olvidamos.

### Hace 95 años
### Relevo

**Tetuán 18 febrero 1922**

Repatriada a la Península, la escuadrilla "Ansaldo", dado el pobre resultado del material, procedente de Tablada han llegado a Sania Ramel cinco aviones de los seis que componen la unidad destinada a este territorio. Habían emprendido la marcha a mediodía y un viento fortísimo les demoró una hora la travesía, que pudo realizarse gracias a la pericia de los pilotos.

Esta escuadrilla bautizada con el nombre de *Los Clavileños* la forman aparatos Breguet XIV regalados por distintas provincias

La manda el capitán Martín Prat quien pilotaba el aparato de Cádiz llamado *Teniente coronel Primo de Rivera*; el bautizado *La Vanguardia* regalado por el propietario del diario barcelonés de mismo nombre, lo pilotaba el soldado argentino del Tercio Estegui; el *Isla de la Palma*, el teniente Lacalle,

con observador Martínez de Pisón; el *Manila* el soldado de Tercio, argentino también, Iglesias y el *Huelva* el capitán Armijo.

El sexto aparato del teniente Palacios se ha visto obligado aterrizar, a causa del viento, en Jerez de la Frontera.

## Hace 80 años
## Caido

**Bilbao 4 enero 1937**

Tan pronto se ha tenido noticia de la intrusión de aviones enemigos con destino a esta capital, de inmediato ha despegado la patrulla de alarma del aeródromo de Lamiaco (Lejona). Cuatro "Chatos", como son conocidos los pequeños

biplanos rusos Polikarpov I-15, al mando del teniente Del Río, en espectacular trepada han ido a su encuentro. Se trataba de bombarderos Junkers 52, protegidos por cazas Heinkel 51 que, situados a mayor altura, se descolgaron fugaces en ataque a los defensores. La lucha de los pilotos alemanes (pertenecían a la *Legión Cóndor*) ha durado breves minutos. El teniente Juan Roldán, que se había separado del resto, persiguiendo hasta Durango a un aparato alemán, ha sido alcanzado mortalmente, por atrás, estrellándose contra el arbolado del monte Artiñano en el término de Ceberio.

Cordobés de 24 años afincado en Barcelona ha sido el primer avidor republicano muerto en el País Vasco.

## Hace 80 años
## Otro héroe caído

**Madrid 6 enero 1937**

Extraordinario piloto, partícipe en infinidad de diabluras aeronáuticas, todo el mundo conocía a

Jesús García Herguido como "*Dimoni Roig*" o "*Diablo*" *Rojo*. Se la había jugado mucho, pero hoy por desgracia no ha salido airoso; atacando con su "Chato" a un Heinkel 51 nacionalista, en las cercanías del aeródromo de Barajas, por no soltar la presa, ha tenido el mismo fin, estrellándose a continuación de él.

*Nota de El Vigía:* El Diario Oficial de la Republica de 31.1.38. a título póstumo le concedía el ascenso a capitán.

## Hace 60 años
## Nueva Unidad

**Sevilla 16 febrero 1957**

Al mando del comandante Isidro Comas Altadill, el popular "Bobito", se ha creado el 71 Escuadrón de Caza-bombardeo. Tendrá su base en el aeródromo de El Copero y acogerá los "Messer" que construye la Hispano Aviación C.4K con motor Rolls Royce "Merlin" y cañón en las alas, conocidos por "Buchones" .

*Nota de El Vigía:* Convertida en Ala nº 7, ostentó el emblema que incluimos.

## Hace 50 años
## ¡Salvado!

**Manises 15 febrero 1967**

A fin de participar en una misión de instrumentos, despegó de esta base una pareja de "Sabres" del 101 Escuadrón formada por el teniente Rafael Suevos y el sargento Jesús Guil; todo transcurría sin novedad, hasta que al regreso, dado que la meteo había empeorado, el jefe decidió realizar una penetración GCI-GCA. Establecido contacto con el GCA, su punto, creyendo ver metidos los frenos aerodinámicos de su jefe, metió los suyos y se pasó.

Así describió Guil aquellos dramáticos momentos: "Al ver mi avión en posición anormal y no conseguir estabilizarlo, pensé que sufría vértigo de instrumentos, por lo que estando en nubes y a poca altura (de 3.000 a 4.000 pies) decidí lanzarme con el asiento. Caí al mar y el avión a tierra. A pesar de llevar el barboquejo del casco abrochado, lo perdí junto con la máscara. Antes de llegar al agua, inflé el chaleco salvavidas y ya, casi tocándola, traté de soltar la campana del paracaídas, lo que no pude, puesto que mi brazo derecho quedó inmovilizado al enredarse en los atalajes. De un mordisco rompí–desinflé, la parte derecha del chaleco, pero fue inútil, aunque se mantuvo perfectamente a flote, con tan solo un lado. Media hora después, casi inconsciente, aterido de frío, era recogido por una lancha de la Comandancia de Marina".

*Nota de El Vigía:* Jesús, el 27º piloto español que se salvaba con el asiento, era hijo del aquél brigada Juan Guil, mano derecha de Carlos de Haya en los días de abastecimiento al Santuario y hermano de José Pablo, Luis y Pedro, todos aviadores. Es curioso;

que José Pablo también deba su vida al "Ejection seat", ya que siendo capitán hubo de abandonar un Mirage III, fue el 16.12.1970 y hacía el nº 34 de " salvados".

Dos años después de la aventura, nuestro personaje dejó el Ejército del Aire para volar en las líneas, en Iberia, y hoy retirado ya, sigue añorando el vuelo.

## Hace 40 años
## Felicidades

**Enero 1977**

Los "Botijos" del 404 Escuadrón, descargando estrellas sobre el tradicional árbol navideño, desean a sus amigos un muy feliz Año Nuevo.

*Nota de El Vigía:* No podemos referirnos a los "Botijos" sin recomendar, la impresionante, atractiva e interesantísima obra del general Gonzalo Ramos Jácome: *Los aviones anfibios operados por el Ejército del Aire en la lucha contra incendios forestales* editada en 2013 por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente.

## Hace 75 años
## Auxilio aéreo

**Albacete 11 febrero 1942**

Para auxiliar un tren de línea de Cartagena que quedó bloqueado por la nieve, a últimas horas de la tarde, ha salido de la estación de esta ciudad, otro convoy con dos máquinas y cincuenta obreros.

El tren de socorro, que llevaba también víveres y viajeros, quedó detenido en la estación de Hitos, a 32 kilómetros de la capital, envuelto entre la nieve.

En vista de ello, varios bimotores "Katiuska" del aeródromo de Los Llanos, han volado sobre el ferrocarril bloqueado, arrojando paquetes con alimentos para los sufridos viajeros.

# el vigía

# Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

## Hace 100 años
## Nacimiento

**Barcelona 18 marzo 1917**

Hijo de doña Encarnación Arteman Cardá y del conocido empresario automovilista don Alfonso Llobet Bosch, ha nacido un niño que se llamará José María.

*Nota de El Vigía:* José María Llobet Arteman, acabado el bachiller, preparaba el ingreso de ingeniero industrial cuando el estallido de la guerra civil y el terrible asesinato de su padre, junto a su madre y dos hermanas, pudo abandonar Barcelona y a través de Francia, alcanzar San Sebastián y Sevilla, donde se alistó voluntario en el Primer Batallón de Milicias con el que, siempre en primera línea, interviene en las duras peleas del frente de Madrid.

Deportista del motor como era, le "tira" la Aviación y el 15 de agosto tras pasar por Tablada se incorpora a la Escuela Elemental de Badajoz donde, a aquel alumno inquieto, apasionado, de baja estatura, lo apodan "El turuta" que lo definiría de por vida; –cree, que el autor fue "El maño" Ripollés–.

Finalizado el curso de Transformación en El Copero, es promovido a alférez de complemento y destinado al primer Grupo de Cadena (1-G-2), dotado de los esbeltos He-51, que si los alemanes habían desechado para la caza, como avión de asalto y cooperación con la infantería resultaba extraordinario.

Navegando en aguas de Menorca en el *Xano.Xano II* ("Despacio-Despacio II"), el "Turuta" me contó sus recuerdos como aviador en la guerra:

*A los que mejor se nos había dado el curso, desde Sevilla, fuimos en tren a Zaragoza. presentándonos a quien había de ser nuestro jefe, al comandante Muñoz. Un profesional de ganado prestigio, cariñosamente conocido –dada su baja estatura– por "el Corto". Tenía 30 años y aunque nosotros rondábamos los 18 o 19, no nos parecía "viejo". Como un padre, hacia mucha vida con sus pilotos; era rígido pero si era preciso, los defendía "a capa y espada". Nos explicó cómo volaba y lo bien que lo hacía aquel biplano de 750 cv.(ten en cuenta –puntualizaba- que la Bücker y el Breguet XIX que habíamos volado en la Escuela, tenían 105 y 513 cv) Tras veinte días de prácticas de cadena, nos trasladamos a Calamocha para la batalla Teruel. ¡Que frío!, se alcanzó la temperatura mas baja del siglo (-30º), ¡Imagínate, con cabina descubierta!! En la posada donde nos alojábamos, yo dormía con traje vuelo, guantes y casco.*

*Dos servicios diarios de una hora y poco (teníamos gasolina para 75 minutos). Siempre, echando mucho valor, con "el Corto" al frente; cerca del objetivo, los seis aviones uno tras otro, con medio tonel iniciábamos el picado, ametrallando, hasta a ras del suelo (8, 10 metros… o menos) levantando polvo muchas veces. Cuando dejábamos de ver al avión de delante, pegábamos el tirón también y enseguida, reunidos todos, repetíamos la operación; y así, una y otra vez…; en ocasiones soltábamos unas pequeñas bombas de 10 kilos, cuyas esquirlas a veces rebotaban contra nuestro avión. Incluso, si se acababa la munición, continuábamos, puesto que el efecto psicológico del avión tan cerca, el ruido… asustaba; sin duda, hacíamos pasar miedo en las trincheras. Por supuesto que arriesgábamos, y al que no arriesgaba, lo echaba el jefe. ¿Impactos? ¡todos! Cooperando con fuerzas que actuaban en sector de Caspe, en un servicio, quedaron inútiles, por impacto enemigo, todos los aviones de la Escuadrilla. ¡Cómo tiraban los "jodios"!*

*A mí, en el Ebro, ametrallando, una bala me rompió el parabrís, las gafas y me rozó el hombro; la cara me sangraba abundantemente, y regresando al campo me mareaba, no de dolor, sino que una fuga de gasolina me estaba intoxicando; tomé en Escatrón, vomité y con paciencia me extrajeron esquirlas de cristal y pequeñas partículas metralla en el contorno de los labios.*

*Pero no siempre era el enemigo… si no; el accidente de Calamocha del 27 enero 1938; despegando, como siempre, en formación cerrada de "ala"; íbamos el comandante Muñoz, otro que no me acuerdo, yo, en el 2-45; Cuadra, Domecq y no se si alguien más. A unos 15 metros del suelo, Domecq pegó una espantada y chocó con Cuadra y éste conmigo, arrancándome los dos planos izquierdos. Los tres nos fuimos abajo; yo caí completamente de cola, dándome tiempo a cortar contactos, y*

## Hace 90 años
## Saber hacer

**Melilla 11 marzo 1927**

Al agradecer el comandante Llorente, jefe de la *Patrulla Atlántida*, la suscripción iniciada para recompensar la valiosa actuación de los soldados mecánicos Madariaga, Quesada, Naranjo y el sargento radio Navarro participantes en aquélla, ha relatado el siguiente episodio, ocurrido en el curso del importante Raid a Guinea.

*Al regreso, en Arrecife y al segundo intento de salida, el "Cataluña" sufrió averías en el aire; un motor se paró, y el otro se deterioró seriamente. El hidro, después de pasar peligrosamente a pocos metros de altura del muelle, donde la gente, creyendo que se trataba de una "alegría" del piloto, aplaudía entusiasmada, amerizó con mar gruesa y viento de cola bastante fuerte. La maestría de Merino evitó una catástrofe.*

*Mientras se reconocían los desperfectos sufridos por los motores, nos trajeron el abrigo de una muchacha, quemado por el aluminio fundido que el motor delantero arrojaba por los tubos de escape; al mismo tiempo se nos dijo que también había resultado quemada la capota de un coche. Esto dará idea de cómo estaba el motor, advirtiendo enseguida que el otro se hallaba en el mismo estado.*

*En Las Palmas, había un motor reparado, pero necesitábamos dos. Yo me consideraba vencido por la fatalidad, cuando los mecánicos me dijeron que iban a intentar con dos émbolos de repuesto que llevábamos a bordo y los dos motores quemados fabricar uno que funcionase. Y así fue; con la ayuda de otro compañero y la supervisión de un oficial, en dos días y medio, cambiaron uno de los motores y fabricaron uno nuevo. que permitieron finalizar el vuelo.*

*salir corriendo, los demás no lo se , pero tuvimos la inmensa suerte de que no se incendiara ninguno; llevábamos los depósitos a tope y bombas de 10 kilos. Los que se libraron, se fueron con "el Corto" a realizar el servicio, y al regresar éste, no se si por el disgusto de ver aquel montón de chatarra, capotó, rompiendo levemente su avión.*

*En el Ebro, cuando el paso del río Guadalope, todos los aviones sufrieron impactos, ni uno se salvó; fue emocionante ver el fuego que nos hacían aquellas ametralladoras rusas, las "pichas de toro", y notar el chasquido de algún impacto en nuestro avión. Hubo propuestas, incluso para la Laureada colectiva, y felicitaciones de los generales Varela, Kindelan…*

*Un avión curioso que tuve la oportunidad de volar, fue el monoplano, monomotor de tren retráctil "Vultee"; fui con "el Corto" a Sevilla a buscarlo, y tras la toma al regreso en Calamocha, me nombró "piloto oficial"; lo usábamos para recados, y en el Grupo tan solo lo volé yo. En octubre, tras pasar por la Escuela de Caza, me incorporé a los Fiat de Morato con un estreno inolvidable; en un servicio de protección a "Savoias" y "Junkers" surgió un emocionante combate con "Ratas" y "Curtis" en el sector Gandesa.*

*Creado en 1939, con los Messer y He-112, el Grupo español de Caza y Persecución, su jefe, el comandante Muñoz, me reclamó; yo ascendido a teniente, me incorporé a Balaguer; pero a aquellas maravillas de la técnica no les pudimos sacar partido, ya que la guerra tocaba a su fin; luego, toda la Escuadra (Fiat,Messer, He-112 e incluso un "Rata" capturado) se trasladó a Griñón, donde la alegría de la victoria pronto se truncó en estupor y amargura al ver morir a García Morato. Aquello fue de locura, no nos lo podíamos creer.*

*A los que habíamos hecho al menos 20 servicios en el 1-G-2. ¡Figúrate yo! se nos concedió la Medalla Militar colectiva.*

*Luego, en Comisión de Servicio acompañé a Alemania a la Legión Cóndor. Muy interesante la experiencia y lo pasamos muy bien, fuimos muchos compañeros, unas merecidas "vacaciones". Al regreso me incorporé en Logroño, al 25 Grupo del 23 Regimiento para volar "Messer"con el paréntesis del Curso de Observadores en Málaga.*

*En marzo de 1940 pedí el licenciamiento, pero en noviembre del 42 hube de volver al servicio activo, al aeródromo de El Prat; dos años después me licenciaba definitivamente.*

Licenciado, "el Turuta" se dedicó a su otra pasión: el motor; vinculado al nacimiento Montesa y Bultaco, participó en España y en el extranjero en numerosas carreras de coches y motos. Practicó casi todas las modalidades: velocidad, rallyes, todo terreno, subidas… venciendo varias veces; sin embargo, nunca abandonó su condición de piloto amateur. Seis veces participó en *Las 24 Horas Motociclistas de Motjuich,* y en julio de 1955 pilotando "Montesa"100cc, junto a Juan Soler Bultó, con un recorrido de 1.935 Km. se proclamó vencedor. (R de A y A. 7-8/ 2010).

Uno, que tuvo la suerte de tratar a un auténtico señor de Barcelona, jovial y extraordinariamente simpático, sintió de veras su fallecimiento, a los 91 años, en su casa de Vallvidrera el 30 de abril de 2008. Pero "el Turuta" seguirá de por vida en nuestro recuerdo.

*André Malraux, el famoso escritor y arqueólogo.*

## Hace 80 años
## Nueva York

**4 marzo 1937**

André Malraux, el famoso escritor y arqueólogo, hoy jefe del escuadrón que lleva su nombre, al servicio del lado leal a la República, ha hecho unas declaraciones a la Prensa de esta ciudad.

Contó, como hace casi medio año, con cuarenta pilotos se inició el escuadrón aéreo "Malraux" que actualmente cobija hombres de once naciones, ninguno de los cuales recibe sueldo alguno y luchan por la causa leal.

Mencionó también a aviadores que no han vuelto a volar desde la guerra mundial y que, incapaces de manejar las novísimas maquinas aéreas, acabaron casi siempre estrellándose en poco tiempo.

Malraux dijo que en España él dedica el día a luchar con su avión por la causa leal, y las noches a terminar una novela filosófica, cuyo escenario es la actual guerra civil española.

Durante su permanencia en Nueva York, abogará en varias ciudades de los Estados Unidos por la causa leal, retornando más tarde a lucha aérea en España.

## La foto con su pie

Si ya de por sí, el *cokker* spaniel sobre la cola de un Savoia S-79 es una bonita composición, esta foto sacada en la Escuela Elemental de Pilotos de Las Bardocas (Badajoz) por el alumno Ángel González Herrero, en 1949, dice mucho más. Demuestra que el histórico emblema creado en plena guerra –en agosto de 1937– para el tercer Grupo de Savoia 79 (3-G-28) con su grandilocuente lema *No hay quien pueda*, aún se conservaba; cuando ya, por la Instrucción del 1 diciembre 1945 la denominación de tipo, originalmente 28 en el fuselaje, había pasado a la cola, como B.1.

Aquel avión, otrora gran bombardero, pertenecía al 11º Regimiento, y algún fin de semana* venía de Tablada para admiración de los alumnos, y el propósito de su piloto y quienes le acompañaban –mascota incluida– de pasar unas horas en Badajoz con sus familias.

La adjunta foto y un montón más, de las Bücker" sobre todo, escaneadas del tan apreciado álbum de su abuelo Ángel, las colgó generosamente en la red para satisfacción y agradecimiento de los aficionados, Daniel Dionne (35), otro apasionado de la aviación quien, hoy casado, vive en San Francisco (USA) donde trabaja como ingeniero informático.

Ángel González Herrero por su parte, gozando de unos envidiables 95 años (conduce su coche y maneja el ordenador) perteneció a la 16 Promoción Ingenieros Aeronáuticos; como todos los de su época, hizo el curso de piloto, siendo destinado al Servicio de Transmisiones, donde siempre estuvo, alcanzando un alto nivel profesional. Inspector de la Red de Alerta y Control, tras su especialización en Boston, llevó a cabo la automatización, por parte de Aviación Civil, del sistema SACTA del que fue su primer director.

*¡Que fines de semana aquellos, que uno se iba con su avión!!

Foto Azaola

### Hace 35 años
## Último T

**Sevilla 12 marzo 1982**

En las instalaciones de su factoría de San Pablo, construida precisamente para la revisión de los entrenadores a reacción Lockheed T-33, que la Ayuda Americana nos cedió, Construcciones Aeronáuticas, SA (CASA) ha hecho entrega al Ejército del Aire del último de los aviones del citado tipo revisados por la empresa.

Desde 1960, en Sevilla se han revisado 701 T-33, de los cuales 451 fueron para la USAF.

### Hace 30 años
## Nueva denominación

**Talavera la Real 18 marzo 1987**

Con el fin de llevar a cabo la transición del avión convencional al reactor, en 1953 se creó en esta base la Escuela de Reactores. Dos años después, con los Lockheed T-33, daban comienzo los cursos. A partir de 1959, a la fase inicial que continuó con el T, se sumó la "suelta" en un auténtico caza, el F-86F "Sabre". Ya en 1970 el CASA Northrop F-5B sustituía a los anteriores, llevándose a cabo las fases de adaptación y combate, más aplicaciones tácticas .

En 1986 la Escuela pasaba del MAPER al MATAC, que aumentaba sus efectivos con F-86F y a partir de hoy, la Escuela ha pasado a denominarse Ala 23 de Instrucción Caza y Ataque

A pesar del cambio y del transcurrir de los años, el revoltoso loro de la familia Cebolleta, tan popular en el tebeo, aún continua como símbolo de la primitiva Escuela.

### Hace 25 años
## Despedida

**Torrejon 24 marzo 1992**

Con una sencilla ceremonia, en la que se pronunciaron emotivas palabras por parte del coronel Francisco Gómez Carretero jefe de esta base y su homólogo norteamericano Jerry L. Nelson jefe del Ala Táctica 401, los cuatro últimos F-16 de la USAF, han despegado rumbo a la base de Ramstein en la República Federal alemana. Dicha formación ha sido escoltada hasta los Pirineos por cuatro F-18 españoles al mando del citado coronel.

La retirada del Ala 401, permitirá al Ejército del Aire dotarse de más instalaciones para aumentar su operatividad.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

Hace 80 años

### Correctivo

**Sevilla 27 abril 1937**

El teniente coronel White, jefe de las Fuerzas Aéreas del Sur, por orden del General Jefe del Aire ha impuesto al capitán Carlos de Haya, cuatro días de arresto por reclamaciones injustificadas e irrespetuosas a Superior.

*Nota de El Vigía:* En total desacuerdo con la sanción, Haya se rapó la cabeza "a cero"; como se le puede ver en la fotografía departiendo con el general Aranda al pie del avión.

Hace 70 años

### Fallecimiento

**Logroño 24 abril 1947**

En esta ciudad donde había nacido hace 35 años, víctima de enfermedad, ha fallecido el capitán Isaac Arroniz Larios.

Declarada la Guerra Civil, se alistó en la 1ª Bandera de Falange de la Rioja, siendo herido por bala enemiga; ya repuesto, solicitó Aviación, formándose como tripulante. En los Breguet XIX primero y en las "Ocas" (Aero-101) después. Intervino muy activamente en distintos frentes, siendo derribado, sin retorno a su campo, en varias ocasiones, en las que resultó ileso afortunadamente. Tras el curso de piloto, como alférez de complemento, fue destinado al 8-G-18 de cooperación, dotado de los bimotores "Caproni". Ya al final de la contienda, en la escuela de Villanubla hizo el curso de Caza para en el 25 Grupo de Logroño volar los Messer 109.

Teniente profesional, luego de cursar estudios en la Academia de Aviación, pasó por los Grupos de Caza 27 y 28 en Marruecos, Melilla-Nador y Baleares dotados de Fiat G-50, He-112 y CR-32. Al ascender a capitán se incorporó al E.M. de la Región Aérea Central.

Voluntario con la 5ª Escuadrilla Expedicionaria, marcha a Rusia donde soportando un frío intensísimo y la superioridad enemiga, sus abnegados aviadores, molestos porque se les habían asignado "Gustavos" (Messer G) en vez del Focke Wulf 190, tan solo llegaron a realizar 86 servicios y participar en seis combates sin conseguir ningún derribo; por contra perdieron al teniente Laucirica.

El capitán Arroniz hubo de pasar por el desagradable trance de comunicar a sus compañeros la noticia de la inmediata entrega de los aviones y su retirada.

Con un desayuno de despedida que les ofreció la Escuadra Mölders, presidido por su jefe el comodoro Nordmann, la 5ª regresaba a España.

Nombrado nuestro personaje ayudante de campo del general de división Joaquín González Gallarza, jefe de la Región Aérea Central, no mucho después comenzaron sus problemas de salud que desembocarían con su fallecimiento el 23 de abril de 1947.

Para sus compañeros, parientes y amigos, no tenía sentido que, quien en los cielos de guerra había asumido tantos riesgos, muriese víctima de la tuberculosis, tan extendida en aquellos años cuarenta.

Hace 70 años

### ¡Vuela!

**Cuatro Vientos 7 abril 1942**

Pilotada por el ingeniero Pedro Huarte Mendicoa, ha tenido lugar el primer vuelo de la avioneta INTA HM-1.Se trata de un monoplano, biplaza con cabinas descubiertas en tándem; de tren fijo y dotada de un motor Hirth de 160 c.v. Proyectada por un equipo del INTA dirigido por el citado ingeniero, ha sido fabricada por la empresa madrileña Aeronáutica Industrial, S.A. con vistas a la enseñanza.

Hace 60 años

### Retirado

**Getafe 26 abril 1952**

Tras su solicitud cursada el pasado 25 de marzo, con fecha de hoy, ha causado baja en el Ejército del Aire, el último Hispano Suiza E-30 que, destinado en el Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, se mantenía aún en vuelo.

Construido en la factoría de Guadalajara, el prototipo dotado de un motor de 180 cv voló en 1930, destruyéndose cuando sus tripulantes Alejandro

**Momentos para recordar**

# La inauguración oficial de Sondica

Tirándome" desde la niñez la aviación en general y "la de guerra" en particular, alejada mi casa de los aeródromos militares, nunca había visto de cerca aviones con la Cruz de San Andrés. En vuelo sí, y aún recuerdo las "pasadas" a la playa del "Junkers" del capitán Emilio Martín Moreno, novio de la hermana de unos amigos, los revoloteos del hidroavión Heinkel 114, embarcado en el crucero "Miguel de Cervantes" y del Heinkel He-111b (el de la guerra) con su precioso zumbido, sobrevolando incansable Guecho, para prácticas de la artillería antiaérea; pero memorable fue el "pasadón" de aquel "Junkers" también, que llegado trayendo gente importante para las fiestas de Bilbao, de regreso a Getafe, vacío de personajes, su piloto quiso despedirse de su amiga Marisa, vecina mía. Avisados, algunos subimos a la terraza del 4º piso desde donde, minutos después, veíamos venir a baja altura al trimotor, que, tras pasar majestuoso y bajísimo sobre nuestras cabezas, se tiró hacia el mar, cincuenta metros mas abajo. La verdad es que su tamaño, fragor y la ventolera con que nos bañó, fue impresionante. Años después, supe que aquel arriesgado aviador, era el malogrado capitán Eduardo Romero Baltasar, Medalla Aérea.

Pero el día que colmé mi satisfacción fue el 20 de junio de 1950; tenía 13 años y con mi tía María Luisa, invitada por el alcalde de Bilbao, asistí con cámara de fotos a la inauguración oficial del aeropuerto "Carlos de Haya" en Sondica. Contemplando a lo lejos el "montón" de aviones militares con sus escarapelas y Cruces de San Andrés, vino a saludarnos el capitán IA José Ángel Urróz, amigo de mi hermana mayor, quien sabedor de mi afición, se ofreció llevarme a verlos de cerca. Primero los "Curtiss" (o "Chatos") del 33 Regimiento de Asalto de Valladolid que, la víspera, había visto sobrevolar en número de dieciocho el desfile de Bilbao; ahora estaban allí; faltaba uno que roto al aterrizar, discretamente lo habían retirado, Mi "ángel guardián" me presentó al coronel Mata Martín, que había venido al mando de ellos. Muy simpático, me metió en uno. Extrañado por la falta de una butaca, me explicaron que en aquel hueco metálico que yo pisaba, encajaba el paracaídas que llevaba el piloto y que se llamaba "de asiento". También me aclararon que el tubo en el centro de la hélice no era una ametralladora, sino el enganche de la puesta en marcha. En lo que insistió el coronel es que eran de fabricación rusa y habían sido muy importantes en la guerra pilotados por los republicanos, quienes escribieron muchas páginas heroicas también.

Continuando nuestro paseo entre las dos líneas de "Curtiss", vimos varios "Junkers" color gris oscuro; alguno, ostentando sobre la cabina una bandera metálica similar a la de los coches de los generales. Retraté al He-70 "Rayo" del general Rubio, que pintado amarillo-crema, igual que los veleros que años después conocí, no me gustó; a un DC-3 todo él pulimentado y a un Savoia 81 bastante más estilizado que el "Junkers" plateado y con una librea y adornos en las carenas de sus ruedas azul añil. Por último, el "Alcotán" *el bimotor metálico de proyecto y fabricación totalmente nacional* como entonces, no sin cierto triunfalismo, se le describía. El año anterior había visto su primer vuelo en el NO-DO; y ahora tenía la suerte de contemplar su esbelta silueta, con su morro apuntando al cielo. Al acercarnos, nos saludaron unos aviadores muy simpáticos –pienso que serían Huarte Mendicoa y Murcia– quienes conocían a mi tío "Chista", el coronel, ofreciéndose a enseñarme el interior.

Tras acceder a él, recorrí el pasillo con sus diez butacas y un acabado confortable; luego, en cabina, sentado en el puesto de comandante, escuché explicaciones sobre aquella maraña de relojitos e interruptores. Cuando los tripulantes del avión charlaban animadamente en el puro un suboficial mecánico les interrumpió: *¡El Caudillo ha llegado y viene para aquí…!* Rápidamente salieron todos para formar ante el avión; antes alguien, refiriéndose a mí, preguntó: *Y ¿éste…?* No se de quién fue la idea, de que me "escondiera" en el retrete, y así fue. Franco con su séquito marchaba por el camino de rodadura, entre las dos líneas de "Curtis" cuyos pilotos formaban ante ellos; luego, campo a través llegaría hasta el "Alcotán" penetrando en su interior. Dado que era el avión más alejado, pienso que no estaba programada su visita y cogió a todos de sorpresa.

Tras unos minutos en los que temí que su inspección alcanzara también al WC, imaginándome la sorpresa de encontrarse a un crio en él, las autoridades abandonaron el avión y entre risas, los tan amables aviadores del INTA se despidieron, acompañándome a Urroz a reunirme con mi tía que, aunque se imaginó estuviera "metido en todas las salsas", jamás pensó donde.

Gómez Spencer y Gonzalo Taboada, hubieron de lanzarse en paracaídas debido a gravísima emergencia. Poco después, se presentaba una nueva versión con motor de 225 cv, de la que Aviación Militar adquirió en 1932-34 dieciocho ejemplares y la Aeronáutica Naval siete más.

Siempre dedicados a la instrucción avanzada, la guerra civil sorprendió a casi todos en zona gubernamental, utilizándolos en un primer momento como bombarderos, para pasar luego a las Escuelas, donde a su término, los 13 E-30 recuperados cumplieron su labor. Aunque en la AGA no se llegaron a utilizar, uno (foto) participó en la película "Alas de juventud" rodada en 1949 en San Javier.

**Hace 45 años**

# Veteranos ases

**Sevilla 5 abril 1972**

En los festejos que hoy han tenido lugar en la Base Aérea de Tablada, culminados con la imposición por S.M el Rey, de la Medalla Aérea al ministro del Aire, teniente general Salvador y una brillantísima exhibición aérea (RdeA y A. 4/2012) la cámara captó a este trío de ases, compuesto (de izq a dcha) por los tenientes generales Miguel Guerrero, Mariano Cuadra y Javier Murcia. Todos lucen la Medalla Militar y el primero, también la Medalla Aérea.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

**Hace 100 años**

## Nacimiento

**Plencia 15 mayo 1917**

Hijo de Doña Juana Cristina Arriaga Echevarría y del capitán de la Marina Mercante D. Tomás Ageo Ormaechea, en esta bella localidad de la costa vizcaína, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Jesús

*Nota de El Vigía:* Terminado el Bachiller y preparando el ingreso en la Armada, el levantamiento militar le sorprendió en "zona roja" de la que, en unión de su primo Ramón, quien murió en el intento, se pudo fugar. Presentado en la comandancia Militar se incorpora voluntario al Tercio de Requetés Santa Gadea (Burgos).

"El almirante", como a partir de entonces fue apodado por sus compañeros, fue llamado a Aviación en enero del 37. Tras su paso por las Escuelas de Badajoz y Jerez de la Frontera, obtuvo el título de piloto de avión de guerra. En los cinco meses que duró su instrucción, había realizado 917 vuelos con un total de 95 horas. Ascendido a alférez provisional, fue destinado al 4-G-28, el segundo Grupo español de bombardeo "veloz" – a decir de los italianos– puesto que sus Savoia 79, alcanzaban los 450 Km/h de máxima. Mandaba dicho grupo el tan popular comandante Luis Navarra Garnica y luego Alfonso Carrillo, a cuyas órdenes, participa en numerosos servicios; fue en uno de ellos, volando de "segundo" con el teniente Fernando Rein Loring, –el de los dos vuelos a Filipinas– cuando hubo de pasar por un trance espeluznante, como lo calificó este, a quien dejamos que nos lo relate:

*Fue en Segorbe el 18 de julio de 1938. Una ráfaga de ametralladora antiaérea alcanzó el ala izquierda de nuestro avión, el 28-40; llevábamos 1.200 litros de gasolina a bordo. Se incendió y tuve que aterrizar sin pérdida de tiempo entre las dos líneas, sin lesionarnos ninguno de los cinco tripulantes. Luego, hubimos de hacer doce interminables kilómetros a pie, para ponernos a salvo de los rojos que habían visto caer el aparato a tierra envuelto en llamas.*

El general Martin Montoya Garnica, a sus 101 felices años, sabiendo que iba a escribir sobre su amigo Ageo "El almirante", la semana pasada me contó:

*Como yo estaba en Roma para recoger aviones, al regreso, me pusieron al tanto de la "aventura" de Fernando que, en mi ausencia, recurrió a Jesús Ageo para hacer ese servicio en el 28-40 que tantas veces juntos habíamos volado; la cosa es, que después del morrón y antes de que explotara, todos salieron corriendo,dándose cuenta el piloto, pasado un rato, que su "segundo" llevaba el paracaídas puesto "como si tal cosa"* ¡Qué tío!

Los servicios, que todos los bombarderos recuerdan con gusto, fueron los de abastecimiento de pan al casco urbano de Madrid; "bombardeos" que refleja la hoja de servicios de Ageo, del 3 al 8 de octubre.

Alcanzada la paz, de Mérida vuela a Barajas para participar en el desfile sobre Valencia, en la parada, que en Barajas reunió 449 aviones y en el posterior desfile de la Victoria en Madrid.

El primero de agosto, asciende a teniente provisional y es destinado a los Savoias de Sevilla; hace el curso de Tripulante, en la Escuela de Observadores de Málaga, obteniendo la estrella de cinco puntas para añadir a las hélices de sus alas (Rokiski).

Miembro de la 1ª Promoción de la Academia de Aviación, tras su formación en León, alcanzó el empleo de teniente profesional del Arma de Aviación siendo destinado como profesor de vuelo a la Escuela Elemental nº 1 y de Transformación del Gº Sur.

En 1942, una afección pulmonar hizo mella en la salud de aquel chicarrón del norte; acogido a reemplazo por enfermo, fija su residencia en Plencia; al año siguiente, el Tribunal Médico le declaró útil para el servicio, aunque no apto para el vuelo, pasando a pertenecer a la Escala de Tierra del Arma Aviación. Destinado a la Mayoría del Grupo de Escuelas de Levante, fue nombrado juez permanente del aeródromo de San Javier y teniente secretario del Sector Aéreo.

En 1944, en la iglesia de Santo Domingo, de Sanlucar de Barrameda (Cádiz), el "almirante" contraía matrimonio con la encantadora y guapa sanluqueña Mª de los Ángeles Bustillo Delgado, quien le daría seis hijos. Finalizando el año, se incorporaba como profesor a la AGA, donde impartiendo diversas asignaturas cumplió casi cuatro años, ascendiendo en ese periodo a capitán.

En julio de 1951 es destinado en comisión a la Escuela de Polimotores de Jerez, aclarando en su hoja de servicios que, si desde 1949 había venido realizando vuelos, lo fueron por orden superior, ya que aunque perteneciente a la Escala ST, conserva su título de piloto, y esas horas servían de entrenamiento. Al año siguiente hace el curso de aptitud para el ascenso pasando luego a Mayoría y Jefatura de Servicios de la Base Aérea de Jerez. Luego, con licencia para seis meses marcha a Inglaterra y en 1953 asciende a comandante de ST. Hasta que el 31 marzo el correspondiente Tribunal dictamina que una vez desaparecidas las causas que motivaron la baja en el Servicio de Vuelo, se reintegra nuevamente a dicha escala incorporándose a la Base de Tablada y tras cinco meses de comisión en EEUU vuelve a la Escuela de Polimotores de Jerez como jefe del Escuadrón de Material, hace el curso de Vuelo Sin Visibilidad y toma el mando del primer Escuadrón de Vuelo. Dispuesto a completar su formación, consigue la diplomatura de Estado Mayor con la 16ª Promoción.

En 1961 asciende a teniente coronel; posee inglés y marcha a los Estados Unidos para el curso de Mando y Estado Mayor.

En enero de 1962, con la incorporación de los tan fiables Douglas C-47, empezaba a modernizarse la Escuela de Jerez, cuya instrucción hasta entonces había recaído en los anticuados Junkers 52. La satisfacción de profesores y alumnos era evidente, pero como ya presagiara el pionero Otto Lilienthal en los inicios heroicos de la aviación, la carrera del aviador es un riesgo, que muchas veces –hoy la mayoría– se salva; pero no ocurrió ésto la tarde del 10 de abril de 1962, cuando el T.3-26 indicativo 77-76 partió para un vuelo de instrucción; lo pilotaban el comandante Carlos Romero Briasco y el capitán Miguel Ángel Sebares, figurando como tripulantes el teniente coronel Jesús Ageo, el capitán Alberto García González, además de los sargentos Manuel Parra (mecánico), Rodolfo Coca (radio) y cuatro cabos. Las prácticas a llevar a cabo eran simulaciones de pérdida con el tren sacado; en ello estaban cuando el avión entró en barrena incontrolada, cayendo al río Guadalquivir frente a la localidad de Trebujena. Lamentablemente, nadie se salvó.

¿Pero, qué hacía nuestro protagonista en aquel avión?

Su afición al vuelo –que tan bien se le daba– y que su salud, durante una buena temporada, le impidió hacerlo.

La novedad del material, –su Escuela era la primera que en España lo empleaba en la enseñanza– … En fin, sin duda pensó, que algo aprendería.

"El Almirante" contaba con 2.762 horas de vuelo; en el aspecto espiritual, era Hermano Mayor de la Cofradía Hermandad de Loreto de Jerez y quienes lo conocieron son unánimes al referirse a él como "una buenísima persona".

## Hace 85 años

# Fuga

**Cádiz 19 mayo 1932**

Según hemos podido saber, a las tres y media de la madrugada, con la audaz utilización de una galería subterránea, se ha dado a la fuga del Penal de Puerto de Santa María el célebre mecánico Pablo Rada y otros veinticinco reclusos.

## Hace 80 años

# Derribado

**Bilbao 26 mayo 1937**

Según nos informan de Sopelana, esta mañana, haciendo uso de huertas y campos, ha aterrizado forzosamente con el tren metido, un pequeño bimotor del tipo Airspeed "Envoy"; el cual, aunque ha resultado dañado, no se han registrado víctimas de gravedad.

Trasladados al lugar, muy cercano a la costa, hemos podido saber que el avión, matriculado F-APPQ, pertenece a la compañía francesa Air Pirenées, la cual presta servicio al Gobierno de Euskadi. Hoy, con Leopold Galy a los mandos y cinco pasajeros, cuatro varones y una mujer, cubría la línea Bayona-Biarritz-Bilbao, cuando ha sido atacado por cazas alemanes del aeródromo de Vitoria, que le produjeron varios impactos; milagrosamente, tan solo se ha de lamentar una herida no grave en la cabeza del piloto y la fractura de clavícula de la señora, producida en el aterrizaje.

*Nota de El Vigía:* Dos días después, el diario ABC incluía el chiste que reproducimos. Un soldado le comenta a un compañero:

– ¡Ha volado Rada…! A lo que el otro responde:

– ¡Y ha caído en barrena la señorita Kent…!

Victoria Kent era a la sazón directora general de Prisiones.

## Hace 80 años

# Desgracia

**Logroño 20 mayo 1937**

Gran consternación ha causado el accidente ocurrido esta mañana en uno de los pabellones del aeródromo de Agoncillo.

Declarado un incendio casual, a sofocarlo acudieron los bomberos de esta ciudad con su jefe, el arquitecto Andrés Ceballos Fernández de Córdoba y el suplente Fermín Álamo Ferrer. Cuando el fuego ya se había dominado y los referidos técnicos, tras una inspección inicial se disponían a salir del pabellón, venció una viga de hierro y en la rápida e inadvertida caída, alcanzó a varias personas de las que allí se hallaban. Los citados arquitectos recibieron tan de lleno el golpe que fallecieron instantáneamente; el sargento Marcial Santa María herido de gravedad moría poco después y otros lesionados de diversa consideración, todos de Aviación, parecen hallarse fuera de peligro.

## Hace 80 años

# Sospecha

**Zaragoza 22 mayo 1937**

El Heraldo de Aragón se refiere hoy al misterio que despertó la muerte, el pasado 5 de marzo, del famoso aviador civil Ramón Torres (Trofeo Harmon 1934), a quien, en misión de guerra al servicio de la República, acompañaba el teniente de navío Daniel Araoz y tres tripulantes.

Conocida la desconfianza del mando de la aviación republicana hacia algunos aviadores, en esta ocasión, a bordo del Breguet 460 Vultur y a fin de atacar en el golfo de Rosas a un buque de guerra enemigo, salieron del aeródromo gerundés de Celrá, acompañados/vigilados por personas fieles a la causa, en evitación de que pudieran evadirse.

¿Fue alcanzado por la defensa antiaérea de aquél? No se sabe; lo cierto es que se estrelló en el mar próximo al puerto de La Escala, perdiendo la vida sus cinco tripulantes. Inicialmente, los pescadores que salieron en auxilio tan solo pudieron extraer los cadáveres del piloto y navegante; más tarde el resto y ¡sorpresa! todos estaban acribillados a balazos, por lo que se supone que Torres y Araoz intentaron "pasarse" al lado nacional, librándose a bordo un tiroteo, a consecuencia del cual todos perecieron.

## Hace 80 años

# Felicitación

**Moscú 25 mayo 1937**

De todas partes del mundo, están llegando felicitaciones por el éxito de la expedición soviética al Polo Norte. La prensa destaca, la que ha remitido Ramón Puparelli comandante de escuadrilla de caza; dice así:

*Nosotros pilotos españoles os enviamos nuestra cordial felicitación por vuestro acto heroico. Camaradas Vodopyanov, Schmidt, Papanin, Shirhov y Fedorov, la Aviación Soviética ha demostrado ser capaz de aplas-*

*tar a cualquier ejército, con una fuerza que asombraría al mundo. Esta victoria la habéis alcanzado gracias a vuestra disciplina a vuestra abnegación y a vuestro heroísmo.*

### Hace 75 años

## Visita

**Berlín 1 mayo 1942**

Del viaje a Alemania, que recientemente llevó a cabo una comisión del Ejército del Aire, presidida por el jefe del Estado Mayor, general Eduardo González Gallarza, nos llega esta fotografía.

Junto a los actos de carácter militar: Jura de Bandera de la 2ª Escuadrilla Azul y entrevistas con altos mandos de la Luftwaffe, también los hubo culturales, como puede apreciarse en la imagen, en la que el general, el teniente coronel Pazo y el comandante Cárdenas, aparecen con los actores protagonistas de una sesión de ópera.

### Hace 75 años

## Pruebas

**Tablada mayo 1942**

Llevado a cabo, el pasado 5 de abril, el primer vuelo del Hispano Suiza HS-42 pilotado por el excepcional Fernando Flores Solís estos días se ha desplazado a Tablada una comisión del Ejército del Aire, a fin de evaluarlo como entrenador avanzado. En la foto los componentes de la misma (de izquierda a derecha) Lázaro Ros, comandante Murcia, teniente coronel Servert; atrás comandante Rute, Gonzalo Taboada, X, X, capitán Pérez Porro y alférez Javier Guibert.

Hemos de señalar, que el propio jefe del E.M del Aire general Gallarza, se desplazó a esta base a fin de presenciar las pruebas e incluso volar en él, acompañado del citado Flores.

### Hace 65 años

## Fin

**Sevilla 20 mayo 1952**

Con la toma de tierra en Tablada, llevada a cabo por el teniente profesor Julio Canales Morales, ha finalizado la historia del Gotha 145 en España. Procedía de la Escuela de Las Bardocas, y matriculado ES.2-41, era el último que se mantenía en vuelo.

Llegados en 1938 por vía marítima a Vigo los primeros de los veintiuno que suministró Alemania para la formación de pilotos de la Aviación Nacional, acabada la guerra,-CASA construyó en Getafe veinticinco más, que prestaron servicio en las escuelas de transformación.

### Hace 40 años

## Espectacular

**Zaragoza 16 mayo 1977**

Luego del espectacular ejercicio "Primavera", desarrollado en el Polígono de Tiro de Las Bardenas, (R de A y A 5/2002) S.M el Rey, en su primer acto público con el Ejército del Aire, se trasladó a esta Base Aérea, donde inauguró un monumento al "Sabre", visitó una exposición de los aviones que habían participado, con su armamento, asistiendo finalmente a un "buffet", durante el cual se tomo la fotografía adjunta.

En torno a S.M., (de derecha a izquierda) vemos entre otros, a Jerónimo Domínguez Palacín, Francisco Sánchez Borrallo, José. A. Herrera Martí, Carlos Asensi, S.M, Juan Sánchez Soto, José. L. Martín Cervera; abajo Eduardo González Gallarza y "Canario" Azaola.

# el vigía

# Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

## La foto con su pie

## Pájaros del Cantábrico

La pomposamente nominada *Escuadrilla de Hidros del Norte*, –escribía Giménez Arnau en el "Heraldo de Aragón"– *es otra faceta más, de esta guerra, llena de episodios de heroísmo y de silencio: la de "Los pájaros del Cantábrico"; la de los hidros con "techo" de 500 metros y bombas de 10 kilos, que durante meses y meses han estado actuando con la eficiencia que podía desarrollar el más perfecto motor, con la máxima potencia ofensiva...*

Digo pomposamente, porque tan solo contaba con dos "cascados" Savoia S-62; el S-19 "General Mola" y el S-23 "General Franco", a los que se unió el Farchaild F-91, un moderno anfibio para ejecutivos (ocho plazas) construido en USA y capturado en el carguero "Mar Cantábrico", al que se bautizó "Virgen de Chamorro" en honor a la patrona de Ferrol, puerto en el que se desembarcó y en cuyo arsenal fue montado.

Como puede verse en la foto, su gente tenía mucho sentido del humor y ahí están, no les falta nada, desde el retrato de Franco que exhibe en primera fila el auxiliar 1º piloto Ángel Torres Prol*, hasta el megáfono, la gaita y el tambor. Muestran ¡faltaría más! la bandera que la dotación del crucero, agradecida, les regaló: *El "Almirante Cervera" al "Virgen de Chamorro" Campaña del Norte*; en otra, con las alas de la Aeronáutica Naval y el indicativo de los dos Savoia, el tan optimista dicho: *Esto va que chuta* (hablando mal y pronto: esto va cojonudamente) Por último, para cerrar el conjunto el cartel: *aviación no fumar.*

*Consumado hidrista y personaje encantador, alcanzaría el empleo de coronel; desempeñando, cuando le conocí, el puesto de jefe del S.A. de Galicia y aeropuerto de Santiago.

## Hace 100 años

## Nacimiento

**Vigo 6 abril 1917**

Hijo de don Xavier Ozores Pedrosa y de doña María Ochoa Boado, en el pazo de San Thome de Freixeiro, ha nacido un niño que recibirá el nombre de Ruy.

*Nota de El Vigía:* Acabado el bachiller, preparaba su ingreso en la Escuela Naval Militar cuando el alzamiento militar frustró sus proyectos.

Presentado el 19 julio en el cuartel de la Guardia Civil de su ciudad natal, prestó servicios durante un mes, hasta que se enroló voluntario en la Legión Gallega de Falange Española, con la que participa en la toma del fuerte de Santa Bárbara (Guipuzcoa) mereciendo el ascenso a cabo y más tarde a sargento, por Méritos de Guerra, en el frente de Huesca–Aragón.

Llamado a un curso de pilotos, y superadas las fases elemental y de transformación, con 98 horas de vuelo el 30 de octubre 1937 ascendía al empleo de alférez y recibía el título de Piloto de Avión de Guerra.

La acometividad, ya demostrada por Ruy, volando el Romeo 41 –un "morlaco" de 430 cv– influyó sin duda en su inmediato destino al 1-G-2, o primera "Cadena" de asalto, dotada de Heinkel 51, y establecida entonces en el campo de Teruel.

Una unidad legendaria a la que cantaron, el comandante "Paco" Vives en su estupendo "Romance de las cadenas del Aire", que comienza: *¡La rueda de los valientes! Es la trágica ruleta que sube y baja girando ¡Aviones de la cadena!...* O, a título descriptivo, el capitán Miguel García Pardo en las páginas del "Heraldo de Aragón": *siguiendo la trayectoria cerrada de un tobogán o la de una cadena sin fin, subían unos cientos de metros para caer luego bruscamente y casi en la vertical, con fuego de ametralladoras y bombas, sobre el enemigo; mientras los nuestros protegidos por su acometividad maravillosa se lanzaban al asalto….*

En esa tan activa y arriesgada "cadena", con un jefe veterano e insuperable, el comandante José Muñoz, popularmente conocido por "El Corto" –dada su escasa estatura– sirvió Ruy Ozores. Por si fuera poco, el peligro que en cada servicio en el frente corriera; aquel 14 de mayo trasladando desde Teruel a los talleres de Logroño un Heinkel 51, la situación no pudo ponerse más brava, cuando el avión empezó a arder; viendo que la cosa era irremediable, se lanzó en paracaídas, consiguiendo alcanzar las líneas propias.

Se iniciaba el otoño de 1938, cuando, tras formarse durante mes y medio como cazador en la Escuela de Gallur, ascendió a teniente y pasó a formar parte de la Escuadra de Caza que mandaba García Morato, donde vuela el Fiat CR-32; no mucho, puesto que a los tres meses, reclamado por "El Corto", se incorporaba en León al recién creado Grupo 5-G-5 a su mando; concretamente, a la escuadrilla dotada de Heinkel 112.

De los biplanos con tren fijo que había volado hasta ahora, pasaba a un caza de nueva generación; monoplano con tren replegable y cabina cerrada, que alcanzaba los ¡400 Km /h! Con ellos se fueron a Balaguer (Lérida), para participar en la campaña de Cataluña y luego a Almaluez (Soria) donde se establecieron.

Días antes de la llegada de la paz, la desgracia se cebaría en la joven escuadrilla, al estrellarse mortalmente su jefe, el capitán Miguel García Pardo, cuando practicaba un combate simulado con un compañero, y al rato, el teniente Rogelio García de Juan en un tonel de pasada al aeródromo. La *"Alegría de la Victoria"*, que lamentablemente tantas víctimas causó, se había cobrado la primera.

Ruy participó en todas las celebraciones y desfiles; especialmente reseñables la Revista de Barajas en la que, entre los 449 aviones presentes, se encontraban los ocho "112"; los mismos que una semana después, en el grandioso desfile de Madrid, junto a cincuenta y cuatro Fiat, escribirían en el cielo el nombre de Franco; ellos formaron la O y sudaron tinta, puesto que

al ser los últimos y más rápidos, o se quedaban cortos, o se "tragaban" a la C anterior.

Al día siguiente, en el campo de Grinón, asistía al emotivo acto de entrega del Banderín de Combate a la Escuadra de Caza y a la inauguración del monolito, situado en el mismo punto donde el 4 de abril anterior, el "As" de los "Ases" García Morato, víctima también de la *"Alegría de la Victoria"*, había perdido la vida.

Destinado a los "Messer" de Logroño, hace el curso de tripulante y el 18 de mayo, en comisión, al mando de una escuadrilla, marcha a Palma de Mallorca. A su regreso a la Península se incorpora al 21 Regimiento de Getafe; luego, al igual que centenares de sus compañeros *provisionales*, cursa año y medio en la Academia de Aviación de León a fin de profesionalizarse.

El 10 de diciembre de 1941, en brillante acto celebrado en Getafe, el Caudillo condecoraba con la Medalla Militar Individual a una treintena de aviadores. Nuestro personaje vivió con emoción el momento de la imposición. Una avalancha de recuerdos tristes y alegres, trágicos y felices afluyeron en su mente, sintiéndose satisfecho del deber cumplido y de habérsela ganado a pulso.

Destinado a los "Messer" del 23 Regimiento Reus en 1943, al haber sido aceptado como voluntario en la 3ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, que manda el comandante Ferrándiz, se incorpora a la Escuela de Caza de Morón donde llevarían a cabo su preparación ("Practicas de guerra", dice su Hoja de Servicios) continuada en el aeródromo francés de St. Jean d'Angeli con instructores alemanes. Casualmente, el día que cruzan la frontera, aparecía publicado su ascenso a capitán. Finalizada la instrucción, se traslada al aeródromo ruso de Orel, donde comienza sus servicios volando el Me-109 F (1.400 cv) en misiones de escolta/protección, frecuentemente a bimotores FW-187; más tarde, les entregaron los más modernos Focke Wulf 190 (1.700 cv) y "la 3ª" se trasladó a Seschtschinskaja para continuar con las protecciones y caza libre, hasta su repatriación en septiembre. Atrás quedaba una dura experiencia, con no pocas penalidades; la mayor, los cuatro compañeros, de los veinte que eran, que allí habían quedado bajo una modesta cruz. La incertidumbre por el capitán hecho prisionero; y a título anecdótico, el intensísimo frio, cifrado algún día en 35 º bajo cero.

Él había totalizado 34 servicios e intervenido en cinco combates.

De vuelta a España, es destinado a Alcalá de Henares donde transmitiría su experiencia rusa a los componentes de la siguiente Escuadrilla. Terminada su misión, vuelve al 23 Regimiento de Reus y en otoño de 1944 por concurso, pasa a cubrir una vacante de capitán profesor de vuelo en la Escuela de Transformación del Grupo Sur y más tarde a la 2ª Sección del Estado Mayor del Aire. Asciende a comandante y se incorpora al 21 Regimiento donde se hace cargo de la jefatura del 22 Grupo. Después, a fin de completar sus conocimientos, en Matacán hace el curso de Vuelo Sin Visibilidad. Estamos en 1950, cuando le son concedidos dos meses de permiso para asuntos propios y aquel aviador de buena planta, simpático a más no poder, que tenía verdadero éxito con las mujeres, se casó con Fabiola Larios Fernández de Villavicencio, una chica guapa de la nobleza andaluza, hermana de "Pepito" Larios, "As" del Grupo Morato con seis victorias en su haber.

Ascendido en 1952 a teniente coronel, solicita y le es concedida la situación de "supernumerario", que en 1958, cuando el conflicto en el África Occidental Española, por necesidades del servicio, fue requerido para la escala activa y destinado por un año a la 35 Ala de Transporte de Getafe.

Retirado con el empleo de coronel y poseedor de la Medalla Militar, se le promueve a general de brigada.

Inicia Ozores su carrera en la aviación comercial en Iberia y tras los correspondientes pasos, pronto es un competente piloto del DC-8 "grande" y del DC-10. Pero lamentablemente por cuestiones de salud, dos años antes de la edad de jubilación, deja el vuelo y el 4 de marzo de 1999 en su Pazo de St. Thome de Freixeiro (La Pastora) en Vigo emprendía el más transcendental de todos; a la eternidad. Hundidos en una inmensa pena quedaban, Fabiola su mujer, sus cuatro hijas, parientes y amigos, pues como ya lo hemos dicho, Ruy fue encantador y un gran señor.

## Hace 90 años

# Fiesta

**Getafe 10 junio 1927**

Como ya saben nuestros lectores (RAA 6/2002) bajo la presidencia de la Real Familia, esta base fue ayer escenario de la Fiesta de la Construcción Aeronáutica Española. Hoy traemos a estas páginas, la portada que el diario ABC ha dedicado a tan extraordinaria demostración aérea.

Doce grupos de escuadrillas, sumando un centenar de aviones, con sus pilotos y asistentes al frente, tras ser revistados por SM el Rey, fueron bautizados por sus respectivas madrinas, encabezadas por las Infantas Beatriz y Cristina.

Tras la imposición de Medallas del Trabajo a los obreros más distinguidos y el desfile a pie de dos secciones de oficiales de la escala de Servicio y otras dos de las Escuadras de Instrucción, dio comienzo la exhibición aérea. Despegaron sucesivamente un Grupo de Escuadrillas de combate y otro de reconocimiento, adoptando ambas aquellas formaciones que por radiotelefonía, desde tierra, les iban ordenando. Emocionante y bellísimo, resultó un bombardeo simulado con cohetes de señales del centro del aeródromo, así como los vuelos individuales, haciendo todo tipo de arriesgadísimas acrobacias, algunas a ras de las edificaciones y arboles de las carreteras,

Un lunch ofrecido a la Real Familia a su séquito e invitados, puso fin a la brillantísima fiesta.

## Hace 100 años

# Malogrado pionero

**Cuatro Vientos 15 junio 1917**

Cuando esta mañana, el capitán de Ingenieros Emilio Jiménez Millas y Cano (38), realizaba las prácticas para obtener el título de piloto de 2ª categoría, ha tenido la desgracia de que en una maniobra, sorprendentemente ha sido lanzado fuera del asiento de su *Farman*, cayendo al vacío desde una altura de 5oo metros. Así ha perdido la vida, el competentísimo y pundonoroso aviador, casado con una hija del coronel de Ingenieros Nicolás Ugarte

*Nota de El Vigía:* Desde su salida de la Academia había servido principalmente en Aerostación, se hizo piloto de aeroplano con la 2ª promoción, pero al sufrir un accidente en el que se fracturó las piernas, solicitó su regreso a los globos. Restablecido de sus heridas, había iniciado las prácticas en Cuatro Vientos, cuando le ha llegado su hora, convirtiéndose en la 8ª víctima de la Aviación Española.

*La Aeronáutica* –se escribía en la prensa– ha perdido uno de sus primeros oficiales, distinguido por su talento, competencia y cultura en los trabajos en tierra y por su magnífico espíritu y afición al vuelo.

Unas semanas después, de su muerte, a título póstumo, se le concedía el empleo de comandante.

## Hace 90 años

# Valor

**16 junio 1927**

Decidida la conquista de Yebel Alam, las seis escuadrillas de Tetuán y Larache cooperarían en el avance de las cuatro columnas: viendo los aviadores que la harka de Lopez Bravo estaba encontrando una fuerte resistencia, el comandante Pío Fernández Mulero Jefe del 5º Grupo, se lanzó en apoyo de aquellos hombres. Alcanzado su "Bristol" por el fuego enemigo y herido en una pierna, así y todo, continuó el ataque cada vez mas rasante, hasta que una bala le atravesó la cabeza. Consciente el teniente piloto Carlos Lloro, quien le acompañaba como observador, se hizo cargo de los mandos y tomó tierra en el campo de socorro del Zoco el Jemis, para evacuarlo en gravísimo estado al hospital de Tetuán.

*Nota de El Vigía:* La ciencia –los hospitales de Marruecos contaban

con excelentes profesionales– consiguió que milagrosamente el comandante Mulero sanase y en septiembre, se le hizo un homenaje en Yeste (Albacete), su pueblo natal, nombrándole hijo predilecto y entregándole la llave de Gentilhombre concedida por el Rey.

Piloto militar desde 1917, jefe de la primera Escuadrilla *Havilland Rolls* expedicionaria a Marruecos. La pérdida en 1921 del aeródromo de Zeluán a su mando, fue un duro golpe, pero gracias a su innato valor, salió adelante, haciéndose acreedor de la Medalla Militar individual y la tan preciada también, Cruz de Guerra con Palma que le concedió el Gobierno Francés. jefe de las Fuerzas Aéreas de África en 1928 y del aeródromo de Cuatro Vientos en 1930. Ya teniente coronel, el alzamiento militar le sorprendió de vacaciones en su pueblo natal, detenido y encarcelado por las milicias populares, al negarse a prestar servicio al Frente Popular, fue asesinado junto al "Puente Viejo" donde abandonaron su cadáver.

## Hace 90 años

# Boda

**Madrid 25 junio 1927**

En la iglesia de La Concepción se ha celebrado el enlace matrimonial del capitán de Aviación, Alfonso Carrillo Durán, con la señorita Teresa Ruiz Martínez. En la foto aparecen, de izquierda a derecha: Juan Antonio Ansaldo, Julio Ruiz de Alda, el general Alfonso Carrillo y Sánchez de Tovar, X, los novios, Luis Pardo Prieto, Dª María Ruiz García-Muñoz y Dª Rita Carrillo Durán.

## Hace 35 años

# Fin

**Madrid 30 junio 1982**

Tras veintiocho intensos años de servicio, bien como entrenador básico o como avión de ataque, con fecha de hoy, ha causado baja en el Ejército del Aire el último North American T-6 G que se encontraba en vuelo.

Llegados en número de 201, de las versiones G, D y .SNJ-5, en Matacán, San Javier, Getafe, Villanubla, Gando, Africa Occidental española y otras bases o aeródromos se hizo clásico el característico zumbido de los 600 cv de su motor.

Totalizaron más de 650.000 horas de vuelo y, lamentablemente, en él se quebraron las vidas de 56 aviadores.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**Canario Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Málaga 28 julio 1917**

Hijo de D. Federico Garret Flaquer y Dª María Rueda de Las Heras ha nacido en esta ciudad, un niño será bautizado con el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Al producirse la sublevación militar, sabiéndose perseguido, consiguió abandonar Málaga con destino Orán, volviendo a Algeciras para ingresar voluntario en la Falange de esta ciudad, con la que marchó al frente de Málaga hasta la toma de la capital, donde permanece instruyendo a una centuria. Luego, con la 1ª Bandera marcha al frente de Córdoba, pronto es propuesto y se le concede para el empleo de sargento. Pero su vida había de cambiar totalmente, ya que a fin de año (estamos en 1937) es llamado para un curso de pilotos y tras su paso por Tablada, marcha a Alemania donde, a lo largo de seis meses y medio, recibe una muy completa formación. Destinado a la caza, *"El chanquete"* – como todo el mundo le conocía por su cuerpo enjuto– se integra en la recién creada 8ª Escuadrilla (8-E-3) mandada por el veterano comandante José Pazó, a quien sucedió Arístides García López. Aquella Cruz de Santiago de su emblema, inequívoca idea de su primer jefe y la consigna: *Balilla no vuelvas sin vencer,* sería tomada al pie de la letra por sus jóvenes pilotos que desde Tablada y después Mérida, intervienen en las operaciones de los frentes de Córdoba, Granada y Extremadura, pero a pesar de su entusiasmo no se presentaron muchas oportunidades y combates; en uno contra "Chatos", a nuestro personaje se le adjudicó una victoria "probable". Arístides con cuatro, "Muntaditas" con tres y Luca de Tena con uno, se llevarían la palma. Ametrallamientos a camiones y tanques, protección a bombarderos y vuelos de crucero y vigilancia fueron la tónica.

El 1º de abril, alcanzada ya la paz, la 8ª vuela a Griñón, donde se concentra la Escuadra de Caza; participa en los desfiles sobre Sevilla, en la Revista de Barajas y en el de la Victoria, formando en el cielo de Madrid el nombre de Franco; concretamente, en uno de los nueve Fiat que componían la C; para ser más exactos, en el extremo del palo superior de la misma

Ascendido a teniente provisional, fue destinado al 27 Grupo de Caza y Persecución de Melilla-Tauima, donde disfruta volando el "Superfiat", como se conocía a los monoplanos Fiat G-50 (870 cv y 400 km/h).

Profesionalizado, tras su paso por la Academia de Aviación, se incorporó como profesor en la Escuela de Caza; así que, poco después, en plena forma marcha a Rusia con la 2ª Escuadrilla Expedicionaria –la del comandante Salvador–. Antes, el 8 de marzo de 1942 en el aeródromo alemán de Werneuchen se entrena en el Messer Me-109F ("Zacuto" como le bautizara su jefe). El 21 inicia sus acciones de guerra y en la madrugada del 5 del siguiente mes él y su pareja se enfrentan a una formación rusa de tres Lagg-3 y y siete I-16 (los tan conocidos "Ratas" de España) Garret consiguió derribar uno de los primeros. La lucha continuaba, y cuando en febrero de 1943 "El chanquete" regresó a España, en su hoja de servicios constataba su participación en 24 misiones de caza libre, 75 de alarma y ocho combates. Premio a su brillante actuación, fueron la Cruz de Hierro alemana, y las de Guerra con Palmas y l Cruz Roja al Merito Militar, con el pasador "Rusia" que le concedió el Gobierno español.

Destinado a la Escuela de Observadores como ayudante de profesor pasó varios años desempeñando tal función.Hizo el curso de vuelo sin visibilidad en Matacán y con el empleo de comandante fue destinado al Estado Mayor de la Región Aérea Pirenaica.

Realiza el curso de Estado Mayor con la XIII Promoción pasando al Mando de la Defensa Aérea; luego ingresa en la Escuela de Guerra Naval y obtenida la diplomatura quedó en ella como profesor.

Teniente coronel el 1960, al crearse dos años después el Grupo 610, la primera Unidad de Cooperación Aeronaval, o Lucha Antisubmarina, fue nombrado su jefe.

Insensible a la fatiga de aquellas penosos vuelos en los anfibios Grumman; horas y horas sobre el agua a baja altura, el carácter de "El chanquete" en absoluto varió; viváz y apasionado parecía un entusiasta oficial.

Lo conocí, cuando en marzo de 1969 pasé un par de días en su base de Jerez; hice un vuelo con él de dos horas, interesantísimo y hasta divertido, con él. Me contó que los fines de semana que no tenía servicio lo pasaba en grande compitiendo en "karts" con los americanos de Rota. Escribía muy bien y en alguna ocasión colaboró en esta misma revista; un trabajo sobre la aviación táctica fue premiado y anotado en su hoja de servicios. Como manitas que era, en unos minutos, trabajando madera y latón me hizo una preciosa metopa de su unidad.

Pero un día... *En uno de aquellos largos vuelos* –escribía su biógrafo Emilio Herrera– *una mañana en que la densa calima que cubría el mar de Alborán hacía aún más difícil la labor de vigilancia, aquel estupendo aviador de gran experiencia, con más de 10.000 horas de vuelo en su historial, pereció con toda su tripulación que, como él, había aceptado con plena conciencia el riesgo que la misión conllevaba. Era el 14 de mayo de 1969 y allí desaparecía para siempre aquel aviador prototipo de los de su generación , alegre, simpático, entusiasta, poseído de una gran pasión por el vuelo, valiente, estudioso y de ágil y fecunda pluma.*

A título póstumo y reconociendo sus indudables méritos le fue concedida la Medalla Aérea.

Hace 90 años

## Honores

**Monforte de Lemos (Lugo) 20 julio 1927**

Como ya saben nuestros lectores (R de A y A. 7-8/2002), cuando anteayer el coman-dante Joaquín Lóriga Taboada (31) probaba en Cuatro Vientos una avioneta francesa "Albert" (F-AHDY) que había llegado la víspera, un fatal accidente le costó la vida. Esta mañana, precedido por las emocionantes evoluciones de la escuadrilla, que desde Madrid le escolta, pasó por la estación el cadáver del malogrado aviador, al que presentaron sus respetos; el alcalde, las autoridades militares de esta guarnición y una gran muchedumbre. Abierto el furgón mortuorio, se rezó un solemne responso. Luego, un gran gentío, deseoso de rendirle un póstumo homenaje, desfiló ante el féretro; un grupo de señoritas arrojó flores sobre el mismo depositando hermosas coronas, y muchas personas se detuvieron para orar.

El momento de arrancar el tren, fue de intensísima emoción, pues el padre de la víctima se asomó a la ventanilla del coche, para saludar agradecido a la multitud que abarrotaba la estación. Retirados los aviones, a las doce sobrevolaba nuestra ciudad la escuadrilla de Burgos que, en adelante, acompañará a la comitiva.

Hace 80 años

## Tragedia

**14 agosto 1937**

El pasado día 26, cumplía el Junkers 52 (22-64) un servicio de bombardeo. en las inmediaciones de Valdemorillo, al NW de Madrid, cuando sus compañeros de formación vieron con horror como explotaba, desintegrándose en el aire. Se supuso que había sido alcanzado por un certero y directo impacto de la artillería antiaérea.

En él, hallaron la muerte el comandante Andrés del Val, el capitán Cándido Pardo Pimentel, los tenientes Félix Álvarez Pardo y Eloy Becedas; el sargento mecánico Mario Ginés y el guardia civil radiotelegrafista Juan Hitos.

No habían pasado veinte días, cuando al inicio de la ofensiva a Santander en apoyo a las tropas de Solchaga, sin reacción antiaérea, ni caza enemiga, otro Junkers 52, el (22-51) explotaba en vuelo, a la altura Reinosa, perdiendo la vida su tripulación, compuesta por los tenientes Julio Ercilla y José Iñíguez; los alféreces José Montel y José L. Larrazabal y el sargento mecánico Juan Pérez.

El posterior episodio del mecánico José Mª Guereta con una bomba enganchada, y la tenaz investigación del ingeniero Jacinto Ruiz Ayllón, le llevaron a descubrir que la espoleta eléctrica de que estaban dotadas, se activaba al comenzar el recorrido de descenso de la bomba, sin que hubiera certeza de que dicha bomba terminara de salir del lanzador

*Nota de El Vigía:* Como venía siendo costumbre, en recuerdo de los tripulantes de ambos trimotores, sendos aviones serían bautizados "Brunete" y "Reinosa" lugares geográficos donde cayeron.

Hace 80 años

## Batalla

**Julio–agosto 1937**

La aviación, tanto Gubernamental como Nacionalista, ha llevado a cabo en Brunete el primer enfrentamiento en masa. Así lo vio Archille Beltrame, en la portada del semanal italiano Dominica del Corriere.

Hace 80 años

## Valiente

**Zaragoza 25 agosto 1937**

Las "Pavas", como son popularmente conocidos los alialtos monomotores Heinkel 46, se habían constituido en Grupo –el 3-G-11– al mando del comandante José Pérez Pardo, que hoy fue requerido para un servicio de reconocimiento y bombardeo a Villamayor. Misión un tanto peliaguda, habida cuenta la superioridad aérea enemiga ; así y todo –como escribía Jesús Salas– *Las indefensas "Pavas" no volvieron la cara y cumplieron valientemente con un ingrato deber;* ello les costó el derribo de su jefe y el observador, alférez Vicente Buzón Ruiz, quien falleció en el acto; aquél, gravemente herido, murió en el hospital de Fraga, después de haber sido interrogado por el jefe de Fuerzas Aéreas de la República, Ignacio Hidalgo de Cisneros, de quien había sido observador en la guerra de Marruecos y con el que durante años, había tenido una gran amistad.

*Nota de El Vigía:* Pérez Pardo era el mayor de "Los Piquitos", como se conocía a los tres hermanos aviadores, y en 1940, a título póstumo, le fue concedido el empleo a teniente coronel.

Hace 70 años

## Carrerón

**Buenos Aires 21 agosto 1947**

La llegada al aeropuerto de esta ciudad del DC-4 de Iberia, procedente de Madrid, ha tenido una motivación muy especial. Todos los empleados de la Compañía y muchos amigos, subieron a bordo, a cabina, puesto que el comandante Fernando Rein Loring en pleno Atlántico (12º 26 m. N y 23º 4m O) había alcanzado las 10.000 horas de vuelo. Las felicitaciones se sucedían y el dicho: *¡es un fenómeno!* se repetía; a veces, terminado con el tan típico "che" argentino; y no exageraban.

A los 21 años (1923) ingresó como aprendiz de mecánico en la Compa-

ñía francesa Latecoere que tenía una base en Málaga. Al siguiente año se incorpora voluntario a la Aviación Militar, obteniendo el título de ametrallador bombardero, especialidad que ejerció en el conflicto marroquí.

Decidido *a no ser llevado por nadie* –a veces, *las pasó canutas*– tras hacerse piloto civil en 1925, vuelve al Ejército y ya como piloto sirvió en los Breguet de Marruecos hasta finalización de la guerra. Licenciado en 1927, ingresó como piloto en la Compañía de Trabajos Fotogramétricos, permaneciendo en ella cinco años (1.355 horas de vuelo y más de 37.000 fotografías de todos los rincones de España)

En marzo de 1932, hace una auténtica *machada*; pilotando en solitario una avioneta Loring T-2 vuela hasta Filipinas y no contento con ello, el año siguiente repite, y a bordo de una diminuta Compter Swift británica, partiendo de Madrid, en 21 días alcanza Manila.

Piloto de líneas en la CLASSA primero y en LAPE hasta que se declaró la guerra. En desacuerdo con el Gobierno a bordo de un bimotor se fugó a Pamplona, para servir en la Escuadrilla de Transporte de la Jefatura del Aire y más adelante en los Savoia 79 del 4º Grupo de bombardeo, alguno de los cuales trajo él de Italia. Derribado en Segorbe (Castellón), en condiciones extremas consiguió aterrizar entre dos líneas y salvar –incluso ya en tierra firme– a toda la tripulación.

Ya en la paz, ingresaba en Iberia, donde a los tres años, era nombrado jefe pilotos, concediéndosele el distintivo del *Mérito al Tráfico Aéreo*, al haber volado más de un millón de kilómetros en líneas y empresas civiles.

Eran los tiempos en que se hizo popular el dicho de que *Los pilotos españoles eran los mejores del mundo*. Con independencia de triunfalismos, Fernando Rein Loring (R de A y A - 9/2.002) lo era.

### Hace 70 años

## Colaboración

**Sevilla 21 agosto 1947**

Las muestras de ayuda, solidaridad y apoyo, se han desatado con motivo de la terrible explosión de los polvorines de Cádiz; que –de momento– se ha saldado con más de un centenar de muertos y 5.000 heridos. La prensa se hace eco de la valiosa colaboración del Ejército del Aire en los momentos más difíciles que siguieron a la catástrofe.

Zapadores y especialistas desplazados de la base de Tablada atendieron a los supervivientes y los Savoia 79 volaron sobre la zona afectada, obteniendo fotografías, que un trimotor, afrontando una meteorología infame, en el norte, tras una hora de espera, pudo aterrizar en Vitoria, desde donde fueron enviadas al Palacio de Ayete en San Sebastián con destino a S.E. el jefe del Estado.

En un avión militar, también, se trasladó desde Jerez de la Frontera a Vitoria el ministro de Marina, almirante Regalado, con el fin de informar al Caudillo sobre el trágico accidente.

### Hace 60 años

## «Orgullo y Pasión»

**Ávila agosto 1957**

Por vez primera, durante estos días se está rodando en España un film norteamericano; se trata de "Orgullo y pasión" que dirigido por Stanley Kramer, reúne actores de tanto renombre como Gary Grant, Sophia Loren y Frank Sinatra. Recreando episodios de la invasión napoleónica, ha requerido la participación de hasta cinco mil extras.

La colaboración del Ejército del Aire, aportando un helicóptero Sikorsky UH-19, pilotado por el capitán Dionisio Zamarripa, (en la foto junto a Gary Grant) está siendo fundamental para la toma de muchas escenas.

*Nota de El Vigía:* A título anecdótico, agregaremos que Kramer, agradecido, regaló a Zamarripa una pitillera de plata con la correspondiente inscripción, y que entre los 5.000 extras, participó un joven, que con el tiempo sería presidente del Gobierno Español: Adolfo Suárez.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Madrid 29 septiembre 1917**

Hijo del ilustre doctor D. Luis Recasens Serrano y de D.ª María Queipo de Llano Prado, en la capital del Reino ha nacido un niño que será bautizado con el nombre Manuel.

*Nota de El Vigía:* Con el título de bachiller y como miembro de una ilustre saga familiar de ginecólogos, preparaba su ingreso en Medicina, cuando el alzamiento militar trastocó todos sus planes. Ya el 18 de julio ingresa en las Milicias Nacionales de Sevilla, tomando parte en las operaciones para la proyectada toma de Madrid; hasta que, el 10 de marzo de 1937 fue llamado al 3.er curso de Tripulante de Avión de Guerra.

Era lógico, ya que al igual que con la medicina, Manuel había heredado una fuerte vinculación con la aviación. Su padre había sido fundador del Aero Club de Andalucía, piloto, y propietario de una preciosa "Monocoupe" norteamericana; sus hermanos: Magdalena, madrina de la bandera que –en 1935– el Aero donó a la 2.ª Escuadra de Tablada. Sebastián (21), a los diez días de iniciada la guerra, llevando a cabo junto a su amigo Tomás Murube un servicio de reconocimiento, en una de las DH Moth militarizadas del Aero, esta fue derribada por tiro de fusil en La Roda, donde toman tierra, siendo hechos prisioneros y fusilados. A título póstumo, se les concedió la Medalla Militar individual. Por último; Luis, piloto también, luego de volar "Romeos" y "Ocas" de asalto, como cazador, pasaría a integrarse en el Grupo Morato.

Terminado el referido curso y promovido al empleo de alférez de complemento de Aviación, nuestro protagonista fue destinado a un grupo de "Cadena" -el 6-G-15- que manda el prestigioso comandante Cipriano Rodríguez (Cucufate para los amigos) un veterano profesional, juvenil y valiente como el que más, quien, junto a Carlos de Haya, había batido varios récords mundiales y llevado a cabo aquel formidable salto (4.500 km) de Sevilla a Bata (Guinea Española).

Volará los Heinkel 45, popularmente conocidos como Pavos; un biplano grandote, dotado de un motor BMW de 750 hp, que vuela a 220 km/h y en picado alcanza los 300; puede cargar 30 bombas de 10 kg y dispone de dos ametralladoras, una en el morro y otra móvil que, cubriendo la cola, la manejará el tripulante; él mismo.

El 1 de julio, montaba en León en el primero y, con ellos, en uno u otro frente, cumpliendo servicios de pequeño bombardeo y ametrallamiento –las más de las veces en "Cadena"– haría toda la guerra.

Los aeródromos de Logroño, Zaragoza y Burgos, además de los pomposamente así denominados –que no eran sino terrenos de cierta extensión, más o menos lisos – como Ávila, Delta Casavieja, Osorno, Torrelavega, Olmedo, La Almunia de Doña Godina, Bello, Puig Moreno, Caudé, Calamocha, Castejón del Puente, Posadas, Albatarrech y Bell-Puig supieron del aleteo de los Pavos y del bullicio de aquel medio centenar de aviadores (pilotos y tripulantes), más los mecánicos, asistentes y tropa, todos en su gran mayoría jóvenes a los que hubieron de "dominar" unos profesionales de lujo, como el citado Cucufate y el comandante Félix Bermúdez de Castro, el popularísimo Chilín, pintoresco y con un valor extraordinario. La actitud para la gente joven, de aquellos cuarentones fue sorprendente y ejemplar. Los servicios, con sus ataques rasantes en beneficio de la Infantería, por arriesgados y continuos, merecieron no pocas felicitaciones, como aquella del general Muñoz Grandes que decía: «En mi ya larga vida militar, harto de ver derrochar heroísmo por nuestros soldados, jamás he visto bravura igual a la que vosotros habéis desarrollado sobre las cumbres del Espandes».

Pero no todo fueron éxitos, también tuvieron derribos; algunos, sin consecuencias personales, se habían visto obligados a tomar fuera de campo; otros, bastante más graves, se cobraron la vida de catorce compañeros, que constituyendo una pequeña familia, reciben la noticia con estupor y lo sienten en el alma; pero, son aviadores, conocen el riesgo y son conscientes de que están metidos en una dura pelea, que hay que seguir y ganar.

En ocasiones, en pleno "fregao", los 15 Pavos (los 12 restantes están de baja o en reparación) cumplen jornadas de tres horas. Y, como en Teruel, a pesar de sufrir una meteorología infernal, totalizan en un mes casi 30 horas de vuelo por avión y 21 servicios de guerra.

Por aquellas fechas, nuestro personaje y su compañero Mario Gómez Alonso, con su ascenso a teniente, habían logrado la segunda estrella, y en uno de aquellos campos perdidos donde estaban desplegados, de la mejor forma que pudieron, celebraron el acontecimiento

Días después, por las operaciones llevadas a cabo para liquidación de la bolsa de Bielsa se concedió al 6-G-15 la Medalla Militar colectiva, que en adelante, con orgullo, llevarían bordada en la bocamanga del uniforme.

Los Pavos se vuelcan en la ruptura del frente por el sector del río Guadalope, no sufren derribos, pero la metralla alcanzó a casi todos, quedando tan solo tres en condiciones de vuelo. Al mismo comandante (el Chilín), un rebote le hirió atravesándole una pierna; así y todo, pudo volver al aeródromo.

En agosto dio comienzo el periodo de máxima actividad y el comandante, que ya se había incorporado, registraría en su cartilla 26 servicios y 46,20 horas de vuelo, tan es así que, el mes siguiente, los aviones, alguno con 20 impactos, hubo de pasar por Logroño para revisión. En este ínterin, el comandante Llop releva a Bermúdez de Castro.

Ciñéndonos a nuestro protagonista, el día de Reyes, su piloto, al aterrizar le "regaló" un capotaje, que, aunque aparatoso, no tuvo más consecuencias que las que sufrió el Pavo matriculado 15-2. La guerra tocaba a su fin y Recasens, en formación, sobrevuela Barcelona en espectacular desfile. La prensa, inflamada, decía: «El público prorrumpió en delirantes ovaciones a los Caballeros del Aire, admirado ante el soberbio espectáculo». Al día siguiente, también junto a una nutrida representación de la aviación nacional, los Pavos participaban en el desfile celebrado en Tarragona sobre la flota.

Luego marcha el grupo a Zaragoza, Ávila, Cáceres, Sevilla y Málaga. ¡Al fin! el primero de abril de 1939 se había alcanzado la paz; al día siguiente, el teniente Recasens era destinado a Tablada, al Grupo Mixto 86-70, dotado de bimotores Junkers Jumo y Heinkel 70 de reconocimiento; estos, sobre todo, le llamaron mu-

cho la atención, no solo estéticamente por la finura de sus líneas, sino por su velocidad y maniobrabilidad, de ahí el apelativo de Rayo. Cuatro meses después, se incorporaba en Marruecos, aeródromo de Auámara en Larache, al 43 Grupo de Reconocimiento, equipado con Natachas procedentes de de las Fuerzas Aéreas de la República. Ya en 1940, a petición propia, para dedicarse en cuerpo y alma a la medicina, es licenciado, fijando su residencia en Sevilla; dos años después, al ser movilizado el remplazo al que pertenecía, se incorpora en Tablada a los Savoia 79 del 11 Regimiento de bombardeo. No por mucho tiempo, puesto que lógicamente, pasó al cuerpo de Sanidad del Aire para efectuar prácticas en el Instituto de Medicina Aeronáutica. Fue su último destino militar; ahora le esperaban largos y fecundos años de actividad en otra faceta.

Manuel Recasens era el tercer miembro de la saga de ginecólogos que comenzara su abuelo, el doctor Sebastián Recasens, quien asistió a la reina Victoria Eugenia, y que continuó su padre, Luis Recasens, con el que compartió parte de su carrera profesional en la clínica sevillana de El Carmen. Profesor adjunto de Ginecología, se convertiría en uno de los referentes en la formación de especialistas en Sevilla, marcando una época importante en la evolución del hospital Maternal Universitario Virgen del Rocío del que fue cirujano director en la década de los años 70,

A aquel personaje, que había sido una autoridad en el campo de la medicina, con una reconocidísima valía profesional, tuve la suerte de conocer; y tan pronto como le hice ver mi interés por las Cadenas en general y la de los Pavos en particular, haciendo gala de su señorío, me invitó a su casa de Sevilla y orgulloso me mostró sus fotos de la guerra, recordando con emoción a aquellos compañeros –muchos– que cayeron; sorprendiéndose que yo les identificara. Dos años después, el 2 de mayo de 2007, cumplidos los 90, Manuel Recasens volaba a reunirse con ellos.

Y como De casta le viene al galgo… uno de sus cinco hijos, Luis Ignacio, catedrático de Medicina, y uno de los más destacados expertos españoles en diagnóstico prenatal, es ginecólogo de nuestra reina Doña Letizia, a la que ha asistido en sus dos partos.

### Hace 80 años

## Otro caído

**Zaragoza 3 septiembre 1937**

Para cumplir un servicio de bombardeo y ametrallamiento de trincheras enemigas, en el sector de Mediana de Aragón, portando 12 bombas de 10 kg, a mediodía partió una pareja de Heinkel 51 de la 1.ª E-2. Se trataba de los aparatos 2-19 y 2-49, pilotados respectivamente por el capitán Luis Corsini y el alférez Mariano Ruiz de Alda Val; ya sobre el objetivo, este resultó alcanzado por disparos de tierra, cayendo su avión en líneas enemigas e incendiándose.

*Nota de El Vigía:* Oriundo de Estella, como el célebre Julio, y primo de este –no hermano, como se ha escrito– era abogado y había pertenecido a la primera promoción extraordinaria de la guerra, constituida por pilotos civiles o en trance de serlo. Finalmente, diremos que entre la relación de méritos recogida de distintos compañeros para la propuesta de ascenso por méritos de guerra, el capitán Arturo Montel informó: que el servició que le costó la vida lo hizo no obstante encontrarse enfermo.

### Hace 80 años

## Derribado

**Alcañiz 4 septiembre 1937**

Habiendo partido la segunda escuadrilla (siete I-15) en misión de reconocimiento, tan pronto sus Chatos otearon una formación de Savoia 81 Legionarios, tras montar sus ametralladoras, se fueron a por ellos; momento en que se descolgaron los Fiat (CR-32) del Grupo Morato que la protegía. Apenas iniciado el combate, el sargento Emilio Herrera Aguilera (20) recibía una andanada que le causó la muerte instantánea y por consiguiente, la caída a tierra de su Chato –el 43– en zona nacional al NW de Mediana.

*Nota de El Vigía:* El joven piloto era el pequeño de los dos hijos del prestigioso coronel Herrera. Por Decreto de 27.11.37, fue ascendido a teniente.

### Hace 80 años

## Homenaje y recuerdo

**Zaragoza 21 septiembre 1937**

Como ya saben nuestros lectores, siete días atrás, la caza nocturna derribaba en el cielo de Sariñena (Huesca) al Ju-52 (22-61) con la pérdida de toda su tripulación, comandada por el capitán Carlos Muntadas, duque de los Castillejos, a excepción del sargento Blasco, quien protagonizando una increíble aventura, consiguió salvarse. (RAA 9/2002).

Siguiendo tradicional costumbre, otro Junkers de la escuadrilla, ha recibido el nombre de la citada población oscense. Ante él, se retrata José Vicente Muntadas Claramunt, casualmente tripulante de tal avión, hermano de Muntaditas y primo del malogrado Carlos.

### Hace 65 años

## Veintisiete en fondo

**Burgos 20 septiembre 1952**

Con motivo de la entrega de despachos a la 3.ª Promoción de la Milicia Aérea Universitaria, bajo la presidencia del teniente general Rubio, jefe de la R.A. Atlántica, en el aeródromo–escuela de Villafría, se han celebrado diversos actos, culminados con un espectacular desfile de 27 en fondo. El coronel Carlos Martínez Vara de Rey quien, como jefe, ha figurado al frente de la formación, ha sido muy felicitado.

### Hace 15 años

## Film

**Madrid 20 septiembre 2002**

Con mucha expectación se ha estrenado la película *Alas rotas*. Dirigida por Carlos Gil, y rodada en la Academia General del Aire de San Javier. Interpretan sus principales papeles Fabio Fulco y Ana Álvarez. Las sobresalientes escenas de la Patrulla Águila, compensan con creces la trama argumental con sus ribetes sentimentales que constituyen un flojo melodrama.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Barcelona 27 octubre 1917**

Hijo de D. Vicente Muntadas y D.ª Elvira Claramunt, en esta ciudad ha nacido un niño, duodécimo de sus hijos, que será bautizado con el nombre de Jorge Luis.

*Nota de El Vigía:* Muntaditas, como desde niño llamaban a Jorge Luis, y con el tiempo todo el mundo le conoció, atraído desde joven por la aviación, entretanto preparaba el ingreso en la Escuela de Ingenieros Industriales en el aeródromo del Prat, con Joan Balcells como profesor, inició el curso de piloto. La concesión del título, el 10 de noviembre de 1935, le llevó a las páginas de la prensa como *el aviador más joven de Europa*. (RAA [939], 11/2000).

El propio Muntaditas relataba así sus primeros años de guerra: «Me incorporé al Movimiento Nacional el 27 de julio de 1936, y con la categoría de oficial legionario, como piloto civil voluntario en el aeródromo de Burgos y en los Dragones del comandante Ansaldo; comencé haciendo servicios de ametrallador-bombardero en los frentes de Madrid, del Norte y Zaragoza. Tuvimos cuatro combates con aviones enemigos y atacados cinco veces por la caza roja. En octubre hice el curso de Transformación en Sevilla y con el empleo de alférez, fui destinado a las Pavas (He-46), para actuar en Aragón.

El 5 de febrero de 1937, marché destinado a la Escuadrilla de P.W.S-1, que mandaba el capitán Salas, pero al ver que estos aviones polacos no estaban en condiciones de hacer servicios de guerra, los devolvimos a León, entregándonos en Sevilla el He-51 de caza, con los que se formó la 2-E-2; volamos por todas partes y en dos combates con Chatos conseguí mi primera victoria.

El 19 de abril, todos los pilotos nos integramos en el 2-G-3 de Morato y volando el Fiat CR-32 intervine allá donde se nos pedía, donde había "tomate": Peñarroya, Pozobanco, Toledo, Zaragoza, La Granja, Brunete y el Norte hasta su liquidación; luego desde Zaragoza actuamos en Belchite y desde Alfamen, otra vez, en las operaciones de Teruel. El 28 de diciembre, escoltando cerca de Celadas a los Pavos (He-45), que atacaban en "cadena" trincheras enemigas, aparecieron Chatos con los que entablamos combate; yo derribé uno, a cuyo piloto vi abandonarlo en paracaídas.

### Hace 80 años

## Demoledor

**Zaragoza 15 octubre 1937**

Como ya saben nuestros lectores –RAA [842], 10/2002–, la Fuerza Aérea gubernamental ha realizado esta madrugada un sorpresivo y demoledor ataque al aeródromo Sanjurjo. La imprevisión de desplegar un notable número de aviones –alrededor de un centenar– a tan solo 16 km del frente y un fallo del sistema de alerta, han propiciado que los 21 Curtiss actuantes, protegidos por 43 Ratas, consumaran una verdadera escabechina, cifrada en 12 aviones incendiados, cinco gravemente alcanzados y 11 con averías menores. En la fotografía los restos de un Junkers 52 de los que tres (los 22-49, 22-54 y 22-62) resultaron destruidos.

El 20 de febrero caí enfermo, y en la casa de Reposo de Málaga hube de permanecer un largo mes, hasta que me incorporé en Belchite.

El 2 de abril, atacando posiciones de tierra en el frente de Toril (Albarracín), fui herido por bala de ametralladora antiaérea en el antebrazo izquierdo (RAA [435] 5/2003) A pesar del dolor, no abandoné la formación –me sentía más acompañado– hasta que, acabada la misión, regresamos al campo 25 minutos más tarde.

Luego, nos desplegamos en Bello y en Mequinenza abatí un Chato. El 19 de julio, para apoyar las operaciones de Extremadura, nos trasladamos a Mérida. Ascendí a teniente y pocos días después volamos a Escatrón para las operaciones de las bolsas del Ebro.

En agosto fui destinado a la nueva escuadrilla 8-E-3, que mandaba el comandante José Pazó, con la que volví a Extremadura; el día 30 protegiendo a Rayos (He-70) en el sector del Zujar, aparecieron Ratas. Viendo en pleno combate que una pareja de ellos estaba acogotando a uno de los nuestros, me lancé a por ellos consiguiendo dispersarlos y apuntarme una victoria.

Hoy, con base en este campo cordobés y un nuevo jefe, el capitán Arístides García López, continuamos en los frentes de Peñarroya, Espiel y Villafranca de Córdoba.

Posadas 25 de octubre de 1938. 3º Año Triunfal».

Aquí terminaba Muntadas su relato. Él siguió en la 8.ª; los combates escaseaban, pero aquel 24 de enero cuando trece Fiat se enfrentaron a nueve Chatos en el sector de Peñarroya, de los cuatro derribados, uno correspondió a nuestro personaje, quien, tras varios minutos de reñida pelea con dos, hizo blanco en uno, que acabó estrellado en un cortijo; fue su 5ª victoria.

Adquiridos los modernos y tan estilizados Heinkel 112, e integrados en el 5-G-5 cuyo mando tomó el comandante Muñoz, el Corto; este, buscando entre los cazadores más adecuados, eligió a Muntaditas. La guerra tocaba a su fin y los ahora vertiginosos combates simulados con sus compañeros, no tuvo la oportunidad de ponerlos en práctica frente al enemigo.

Alcanzada ya la paz, su cartilla de vuelos registraba 351 servicios de guerra; 20 combates; huellas de estos eran los 113 impactos recibidos en sus aparatos;

por el contrario había abatido cinco aviones seguros y tres probables. Como recompensa por los méritos contraídos por él mismo desde el 1/5/1937, hasta el 1/11/1938 se hacia acreedor de la Medalla Militar colectiva concedida al 2-G-3.

Lógicamente, participó en todos los actos de la Victoria, como el espectacular desfile de Madrid, en el que con el He-112 junto a otros nueve compañeros, formaron en el cielo la O de Franco.

Reorganizada la Aviación, los Heinkel, constituyendo la 1.ª Escuadrilla del 27 Grupo de Caza, se establecían en Melilla-Nador.

El 15 de julio, Muntaditas y Salvador Serra a bordo de sendos He-112, partían de Tetuán con destino Málaga. El vuelo se prometía feliz, ilusionados, ante la perspectiva de pasar unos días de permiso y el primero, ver a Marilu, su guapísima novia, hermana de su compañero Carlos Bayo. Todo discurría con normalidad, hasta que, ya sobre el Estrecho, Muntaditas detectó fallos en el motor de su avión; la intranquilidad que en un principio le produjo se vio acrecentada al pararse poco después. Así y todo, como experimentado aviador –776 horas de vuelo– no se agobió; consciente de que dada la altura que llevaba, planeando, conseguiría alcanzar la costa peninsular. Efectivamente, a pocos minutos, se encontraban las hermosas playas de lo que hoy se conoce como costa del Sol occidental; sin embargo, alargando el planeo, solamente pudo alcanzar la primera de ellas, la de Manilva, contigua a Estepona, donde se dispuso a realizar un aterrizaje de emergencia. Quizás para restar velocidad sacó el tren; aún así, el contacto debió de ser demasiado brusco, y al hundirse en la arena el tren de aterrizaje, el avión capotó adentrándose ligeramente en el mar. Boca abajo y sin posibilidad de abrir la cabina, cuando pudo prestársele auxilio, había fallecido ahogado en un metro escaso de agua. De esta forma, a las 11:30 horas, a consecuencia de un accidente "tonto" perdía la vida el alegre, simpático y buen piloto que fue Muntaditas a quien, a título póstumo, en 1940 le fue concedida la Medalla Militar.

Para recordarlo, su familia levantó en las cercanías una cruz.

## Hace 80 años

# Homenaje

**Santander 18 octubre 1937**

Conquistada por las tropas nacionales la ciudad de Santander, hoy se ha celebrado un emotivo acto en homenaje y recuerdo a las víctimas ejecutadas en Cabo Mayor. En el faro, testigo de tanto horror, y sus alrededores se han dado cita autoridades y numerosísimo público. Luego de los discursos y el descubrimiento de un artístico monumento, obra del escultor local Villalobos, a los sones del himno nacional una patrulla de Heinkel 111, del cercano aeródromo de Heras, se ha sumado al homenaje.

## Hace 75 años

# Accidente

**Bakú 12 octubre 1942**

Esta mañana, cuando el mayor Francisco Zarauza Clavero hacía prácticas de combate, ha tenido la desgracia de ser envestido su punto el sargento Riapishev, pereciendo ambos al estrellarse irremisiblemente los Polikarpov I-16 que pilotaban.

Nacido en Santoña (Santander) hace 24 años, fue durante la Guerra Civil uno de los más destacados pilotos de la aviación gubernamental; dotado de una excepcional habilidad, voló Chatos alcanzando el mando de la 4ª escuadrilla de Moscas (la del Popeye) y más adelante el Grupo n.º 21; sus indudables méritos, fueron recompensados con los sucesivos ascensos a capitán y mayor. Partícipe en más de 100 combates, obtuvo cinco victorias. Finalizada la guerra, marchó a Francia y, tras pasar por campos de concentración, emigró a la URSS incorporándose al Ejército soviético, donde dada su valía llegó a mandar la escuadrilla de un regimiento de caza.

Galland Books

*Nota de El Vigía:* Admirado, allí, lejos de su patria, se elevó un monumento a su memoria.

## Hace 60 años

# Agresión

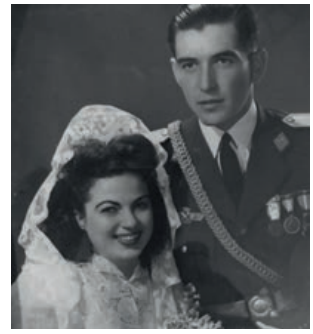
**El Aaiún 25 octubre 1957**

Recientes reconocimientos aéreos habían descubierto movimientos sospechosos y concentraciones de hombres y material, lógicamente enmascarado, proveniente de las bandas armadas de liberación. A fin de vigilarlos, pilotando el Junkers T.2B-265, ha partido hoy de Cabo Juby el capitán Guillermo de Iturrate Unzeta, observando además de lo ya visto, bidones y cajas de munición. En una segunda "pasada" a tan solo 30 metros del suelo, ha sido tiroteado y alcanzado por al menos treinta impactos, sin daños de importancia en el avión y resultando ilesa su tripulación.

*Nota de El Vigía:* Respondiendo dicha agresión, dos días después, nueve B.2-I (los Heinkel 111 construidos por CASA) al mando del comandante Bacariza, bombardeaban las partidas que merodeaban por el lugar.

Respecto al citado capitán Iturrate, siempre se le asoció a su gran habilidad volando el Junkers, puesta de manifiesto, muy especialmente, cuando aquel 24 de febrero de 1956, tras la oportuna y costosa reparación, "sacó" al T.2B-259 del endiablado lugar –una loma de la cosa africana a 85 km de Sidi Ifni– donde por avería, había tomado tierra el brigada Fernández Iglesias.

En la fotografía, de 1946, el feliz día de su boda, con la guapa canaria María del Rosario Cardenes Miranda.



## Hace 55 años

# Barullo

**Palma de Mallorca 11 octubre 1962**

Programada para una misión GCI, una formación de tres Sabres del Ala de Caza n.º 4, al mando del teniente Héctor de Haya Gálvez, con plan de vuelo IFR despegó a las 10:51 Z de su base de Son San Juan. En vista de la fuerte actividad tormentosa y no pudiendo establecer contacto radar con Kansas, deciden cancelar la misión y regresar a base. Tras una aproximación frustrada, en medio de una fortísima lluvia, uno de los puntos lo hace bruscamente por la pista contraria, rompiendo la rueda de morro y saliéndose de ella lo que, por fortuna, impidió que colisionara con el otro que justamente tomaba por la que se hallaba en servicio.

Haya, por su parte, viendo el suelo pero no la base, pues un gran chaparrón se lo impedía, escaso de combustible y tratando de salvar el avión (C.5-52), a las 12:52 Z se "metió" en un terreno en Son Catlar, donde con el tren dentro, tras deslizarse 650 metros, acabó chocando con una cerca de piedras. Herido grave, fue extraído de la cabina –se hallaba sin conocimiento– y trasladado a la población de Campos desde donde fue derivado al hospital militar de Palma. A la sazón, contaba con 1.031 horas de vuelo, de las que 421 eran de Sabre.

*Nota de El Vigía:* Por fortuna, quien fuera hijo del Laureado Carlos de Haya y sobrino de Joaquín García Morato, salvó su vida y, tras seis meses de baja, volvió a volar, ingresando en la compañía Iberia.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Madrid 28 noviembre 1917**

HIJO DE D. RAFAEL CALLEJA Gutiérrez y de D.ª Carmen González Camino y Aguirre en esta corte ha nacido un niño que recibirá el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* El Movimiento Nacional sorprendió a Rafael en Madrid; sabiéndose perseguido, consiguió refugiarse en la embajada de Cuba desde donde, más tarde, pudo escapar a «zona nacional». Como falangista voluntario ingresó en FET de las JONS y con la 15.ª Bandera del Tercio y 6.ª Brigada de Navarra, participó en la campaña del Norte, desde Valmaseda hasta Gijón para proseguir luego en el frente Norte de Aragón.

Deseoso de combatir en el aire, solicitó y fue admitido, en 1938, en el 10.º curso de pilotos que llevó a cabo en las escuelas de Badajoz (elemental), Jerez (transformación) y Gallur (caza). Ascendido al empleo de alférez provisional, fue destinado al 3-G-3 a los Fiat CR-32 de la escuadra de caza de Morato, con los que realizó numerosos servicios de protección a bombarderos en los frentes de Cataluña y un combate memorable con un montón de Ratas, que sorprendentemente «acabó en tablas».

El desfile sobre Barcelona y el aeronaval de Tarragona ponían prácticamente fin a la lucha por parte de su grupo, que desde Balaguer se desplaza a Zaragoza, luego a Matacán y el 8 de marzo a Griñón, donde se concentra toda la caza.

Vuelos de crucero sobre Madrid, Toledo y Barajas aparecen anotados en su cartilla días antes de alcanzarse la paz.

Tras los desfiles aéreos de Sevilla y Valencia, en la grandiosa revista de Barajas, Calleja forma entre los 56 Fiat CR-32, y una semana después con 54, a los que seguían ocho Heinkel 112, forma sobre el desfile de la Victoria en Madrid el nombre de Franco. Entrañable fue la ceremonia de entrega del banderín a la Caza, en el mismo lugar donde semanas atrás había muerto García Morato: «El mejor entre los mejores», cuyos cazadores se sumarían el 22 de julio al homenaje que a los defensores del Alto de los Leones de Castilla se celebró en la sierra de Guadarrama. Por aquél entonces, como teniente, pasa al 2.º Grupo de Caza, después al 23, con el que realiza varios vuelos de acrobacia en patrulla e instrucción en escuadrilla; en uno de ellos, al aterrizar, choca con otro avión que estaba parado en tierra; por suerte, aunque los aparatos sufrieron serios desperfectos, ambos pilotos resultan ilesos.

Previsto el traslado de la Escuela de Caza a Reus, el comandante Salvador eligió a un puñado de «moratos» quienes, luego de un cursillo en Tablada, habrían de ocupar la plaza de profesores; volaban el Fiat y un solitario Grumman GE 23, «botín de guerra» del comandante, quien aquel 7 de diciembre, pidió a Calleja que le «soltase» a «La Mulita», como se le conocía, por su parentesco con «La Mula», a Juan Manuel Alonso Allende. Siendo monomando, impávido comprobó que con cuatro indicaciones, su amigo dominara ya, y disfrutara a tope, volando aquella especie de tonel alado con un motorazo de 860 cv. Tras unas primeras evoluciones, vino el «cebolleo» puro y duro con «pasadas» escalofriantes, al buque en el que partían las chicas americanas que días atrás habían conocido. La gran penetración en picado y la fabulosa trepada se prestaban a ello. Pero... en una de aquellas «pasadas» salvajes el avión, luego de tocar con la hélice en la superficie, se estampó en las aguas del Guadalquivir frente Trebujana. Ambos tripulantes salieron despedidos, y ello les salvó. Levemente magullados y aturdidos, alcanzaron la rivera a nado, y con el pesar de haberse cargado el «juguete» de Salvador se dirigieron al aeródromo.

En 1940 realiza el curso de Tripulante de Avión de Guerra y el 1 de abril con el 22 Regimiento de Tablada en formación de escuadrilla realiza el *looping* en el desfile de Madrid. Para profesionalizarse, ingresa en la Academia de Aviación de León y tras un año y ocho meses pasa destinado al 24 Grupo de Caza, se «suelta» en el Super-Curtis, vuela en formación en el desfile de Barcelona, y regresa a León como ayudante de profesor.

Seleccionado para la 3.ª Escuadrilla expedicionaria a Rusia, que manda el comandante Ferrándiz, después de pasar por la Escuela de Morón, marcha a St. Jean d´Angeli (Francia ocupada) para completar el entrenamiento. El 17 de noviembre de 1942, en un Junkers, son trasladados al pequeño campo de Orel desde donde, volando el Messer 109 F2, inician sus servicios que continuarían en Seschtschinskaja, ahora en los potentes Focke Wulf 190 A3 de 1.700 cv.; allí sufrieron masivos ataques aéreos nocturnos, que si no produjeron sangre entre los miembros de la 3.ª, el FW de nuestro protagonista resulto «machacado»; desplegados en Smolensk, finalmente volvieron al aeródromo anterior.

Cumplidos 10 meses, al regresar a España la 3.ª Escuadrilla, con sus 62 victorias, podía estar orgullosa; por contra, cuatro pilotos y un soldado muertos más un prisionero habían quedado en aquellas tierras. El teniente Calleja que con sus 73 servicios y siete combates había obtenido tres

### Hace 90 años

## Distinciones

**Madrid 17 noviembre 1927**

Entre los Decretos de Guerra que ha firmado el monarca, queremos hacernos eco de los siguientes:

–Se concede el título de aviador honorario del Ejército español al general italiano don Francisco Pinedo, marqués de De Pinedo.

– Idéntico título al teniente coronel aviador italiano don Federico Cepelloni y a la aviadora americana miss Ruth Elder, (RAA [843] 10/2002).

victorias, más otra compartida, sería recompensado con el ascenso a capitán por méritos de guerra.

Estudioso, hace el curso de vuelo sin visibilidad y obtiene la diplomatura de Estado Mayor, siendo destinado al EM del Aire y después, como profesor auxiliar de Táctica, a la Escuela Superior del Aire. Promovido a comandante, dominando francés e inglés y con las cualidades de un caballero, no es de extrañar que acompañara al ministro Gallarza y otros jefes en viaje oficial a la Argentina, formara parte de la comisión, que visita la zona de ocupación americana en Alemania, que más tarde repite, acompañando al JEMA y teniendo ocasión de volar el T-33 en la base de Furstenfelbruck, donde años después se instruirían nuestros pilotos.

Pronuncia conferencias en las Escuelas de Guerra Naval y Superior del Ejército y en 1951 acompaña al ministro del Aire a los Estados Unidos. Nombrado oficial de enlace con la Misión Militar norteamericana, al siguiente año, es nombrado adjunto al agregado aéreo a la Embajada de España en Washington, cargo que desempeña durante cuatro años y medio. Alcanza el empleo de teniente coronel y tiene la oportunidad de conocer numerosas bases e instalaciones de la USAF; vuela y hace muchas horas de instrucción de vuelo instrumental en Link Trainer

De regreso a España es destinado por elección al EM del Mando de la Defensa Aérea.

En 1957, solicita y le es concedido el paso a la situación de supernumerario, y en 1970 a la de retirado, dedicándose a los negocios familiares. Buen amigo de sus amigos –uno tuvo la dicha de serlo– durante toda su vida añoró con nostalgia aquellos años voladores; y el 23 junio de 1998, emprendía el más trascendental de todos, a la eternidad.

### Hace 50 años

## Gran aviadora

**Madrid 24 noviembre 1967**

Jacqueline Auriol, hija política del expresidente de la República Francesa y la primera mujer europea que traspasó la barrera del sonido, ha visitado Madrid. Admirada por el Museo del Prado, ha dado una conferencia en el Instituto francés y acompañada por el general Luis Serrano de Pablo ha cursado una visita a las instalaciones de INTA en Torrejón de Ardoz.

Ojos azules, tez muy morena, pelo rubio amable y femenina, esta mujer, madre de dos hijos, accediendo a nuestra petición hizo un somero recorrido a su apasionante carrera aeronáutica que inició a los veinte años. «A fuerza de constancia y tesón, casi a codazos, conseguí abrirme camino en un mundo aeronáutico copado en aquel momento por hombres. Amo el peligro –nos dijo– pero conozco bien la sensación de temor. En 1948 volando un anfibio sufrí un accidente muy serio en el río Sena, que entre otras cosas me deformó el rostro y requirió multitud de operaciones; tres años después, habiendo obtenido los títulos de piloto de transporte, de helicópteros y de pruebas, volando un Vampire a reacción, batí el récord mundial de velocidad en circuito cerrado, alcanzando 818,181 km/h».

Apasionada por el vuelo, al tiempo que se reconocían sus méritos, oficial de Legión de Honor, Medalla de Oro del Aero Club de Francia, Trofeo Harmon, en 1959 pilotando Mirage III superaba la velocidad del sonido y en 1963-64 alcanzaba los 2.300 km/h (100 km en línea recta) y 2.030 km/h (100 km en circuito cerrado).

*Nota de El Vigía:* Jacqueline, aquella heroína, elegante, interesante y con clase, contra todo pronóstico agorero, falleció a los 82 de enfermedad en el 2000.

### Hace 70 años

## Ganado retiro

**Madrid 5 noviembre 1947**

CON FECHA DE HOY, HA CAUSADO baja en el Ejército del Aire, el Heinkel 45 que ya dejó de volar el año pasado.

Nacido en Alemania en 1932 para reconocimiento armado, los primeros llegaron a España en noviembre de 1936 con destino a la Legión Condor. Pronto, aquel biplano mazacote y robusto recibió el sobrenombre de Pavo y hasta 40 equiparon el 6-G-15 de legendarias «cadenas» al mando de Eyaralar, Cucufate (Rodríguez Díaz) y el Chilin (Félix Bermúdez de Castro) recompensadas con la Medalla Militar colectiva.

Los 27 supervivientes de la guerra más 19 recibidos de Alemania, cumplieron una eficaz tarea en la Escuela de Transformación de San Javier.

En 1944, el alumno Jaime Tauler posaba de esta guisa para el fotógrafo mientras sus compañeros le advertían: «¡¡Jaimito!! y, si arranca...».

### Hace 70 años

## Bendito paracaídas

**León 15 noviembre 1947**

Continuando con su instrucción, esta mañana a bordo de dos Bücker 131 de la Academia de Aviación, los alféreces alumnos de la 1.ª promoción AGA,

Juan Mesa Mesa y Alberto Arízcun Cerecedo en la EE.3-203, y Antonio Ortiz de la Cruz y Eduardo Álvarez Rementería en la EE.3-208, realizaban prácticas de formación cuando ha querido el destino que colisionaran bruscamente, produciéndose distintas averías. Así como esta última consiguió aterrizar en el aeródromo Virgen del Camino, la primera, con los planos rotos, hubo de ser abandonada por sus tripulantes haciendo uso del paracaídas a 500 m de altura, resultando Arízcun con fractura de un tobillo y Mesa con una luxación en la columna .

*Nota de El Vigía:* Juan Mesa quien, ya general de división, escribió en estas páginas (RAA [691] 6/1988) un entretenido trabajo futurista sobre la aplicación de paracaídas en los aviones de línea, en el que recordaba su vinculación con el producto de Irving gracias al cual Arízcun y él habían sobrevivido, ejercido activamente su profesión (Juan mandó el 121 Escuadrón de Phantom) y creado dos prolíficas familias; él de 13 hijos.

En la foto, accediendo a un HS-42, con la tranquilidad de llevar el Irving en el trasero.

### Hace 25 años

## Ave Fénix

**Madrid 30 noviembre 1992**

En el aeródromo de Cuatro Vientos, sede de la Fundación Infante de Orleans, su presidente Carlos Valle ha realizado con éxito el vuelo de prueba de la renovada Bu-133 Jungmeister (EC-ALP) del excelente piloto acrobático José Luis Aresti. Atrás quedaban dos años de intenso trabajo para poner a punto un aparato que llevaba 23 años sin volar, dotándole, incluso, de un auténtico motor Siemens.

De origen alemán, 26 llegaron a España durante la guerra sirviendo muy eficazmente –era un gran avión– en las Escuelas de Transformación. Ya en la paz, las pocas supervivientes fueron la montura de aquellos capitanes Lens, Palanca y Aldecoa, quienes junto a José Luis Aresti y el príncipe Cantacuzeno, llevaron la belleza y el riesgo del vuelo acrobático a los festivales aéreos de la época.

En adelante, será exhibida por Felipe Aresti, el hijo mayor del citado «as» y comandante de Iberia.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Pitillas (Navarra) 27 octubre 1917**

Hijo de D.ª Carmen Goñi Pérez de Rada y de D. Joaquín Arraiza Baleztena, ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Javier.

*Nota de El Vigía:* Conocí a Javier Arraiza hace 50 años cuando, en funciones de juez e informador de los *briefing*, participó en la vuelta aérea 1967 que, nominada Raid Internacional de la F.A.I., reunió 43 avionetas que a lo largo de 3.000 km sobrevolaron cuatro naciones y tres mares.

Tras cubrir la primera etapa desde Fuenterrabía, comíamos en Toulouse-Lasbordes cuando me comentó que allí cerca, en Francazal, había estado 24 años atrás, al traer a España los Zacutos (Me-109F). Un «¡no me lo puedo creer!» me salió del alma, y ante su inicial asombro, le aclaré: «Acabas de citar a uno de los aviones más "misteriosos" para los historiadores». Viendo mi interés y haciendo gala de una simpatía arrolladora, me fue contando su, tan interesante como plena, vida aeronáutica, a la que me referiré a continuación.

La guerra le sorprendió en su tierra natal, alistándose inmediatamente como voluntario en la 2.ª Bandera de Falange de Navarra, con la que durante un año peleó; hasta que, requerido para un curso de pilotos de casi 300 días, marchó a Italia; al que siguió en Sevilla el de Transformación. Con el empleo de alférez, fue destinado durante cuatro meses a las fuerzas aéreas de África; pilotando primero en Tetuán y luego en Melilla los veteranos Breguet XIX, con los que efectuaban, en patrulla muchas veces, vuelos de reconocimiento, sobre todo en el Estrecho y frontera de Larache. A título anecdótico diremos que en Tetuán tuvo de jefe de escuadrilla al capitán Ramiro Jofre, quien, como Buenaventura Pérez Porro –otro veterano treintañero– tuerto por accidente de aviación, debido a sus extraordinarios méritos, ambos sirvieron en la escala de vuelo.

De regreso a la Península, en enero, se incorpora en Logroño al 8-G-18, que junto al 9-G-18 constituyen la 6.ª Escuadra; dotada de dieciséis bimotores de asalto Caproni 310, adquiridos recientemente en Italia. En uno de ellos vuela a Candasnos (Huesca) donde hacía unos días se había desplegado el Grupo que manda el célebre, pintoresco y valiente «Chilín», como se conoce al comandante Félix Bermúdez de Castro. Los servicios de guerra se suceden, operando también desde los campos de Bellpuig y Tárrega, para participar desde este en el desfile sobre Barcelona y en la parada aeronaval de Tarragona. Luego de estos vuelos «festivos» regresan a Logroño con escala en Bellpuig, y nuestro protagonista anota en su cuaderno de navegación algo consustancial con los Caproni: «Caballito de salida, gran susto»; finalmente se instalan en Alfamen, donde celebran el fin de la contienda.

Aprovechando la recogida y prueba de un avión reparado en Logroño, Arraiza, feliz, se da un pequeño garbeo; sobrevuela su pueblo navarro de Pitillas, hace una parada en Pamplona para visitar a parientes y amigos y lo entrega en Barajas, donde el 12 de mayo, en la espectacular revista que reúne 449 aviones, forman junto a su personal catorce Caproni de los dos grupos que una semana después sobrevuelan Madrid en el desfile de la Victoria.

Siempre en primera línea, con unos aviones inadecuados, la Escuadra no había tenido bajas, con la excepción del malogrado teniente Federico Vallés, quien recién incorporado en su segundo servicio de guerra, resultó muerto al ser alcanzado de un disparo desde tierra cuando en vuelo rasante, junto al comandante Rafael Martínez de Pisón, atacaba trincheras.

Ya en la paz, la «alegría de la victoria» que tantas desgracias causó, también se cebó en los Caproni. La primera, en una pasada a la I Concentración Nacional de la Sección Femenina, junto al Castillo de la Mota en Medina del Campo, costó la vida a los alféreces Ricardo Alonso Villalón (19), Gabriel Bourdette (24) y tres pasajeros; a ambos pilotos les había «soltado» Javier Arraiza, quien lógicamente lo sintió de veras. Ya en Burgos, donde con la nueva

### Hace 80 años

## Naufragos

**Melilla 4 diciembre 1937**

Para cumplir un servicio de exploración antisubmarina en la ruta Cádiz-Cabo San Vicente, tripulado por el teniente Manuel Egea y el alférez de navío Fulgencio Cordón, partió esta mañana de El Atalayón el hidro Heinkel 60 (60-1). Llevaba una hora y cuarto de vuelo cuando una avería en el sistema de aceite les forzó a tomar agua en una mar tendida con viento cruzado al oleaje. Si bien, en principio, la maniobra fue perfecta, al final, al cruzarse el hidro con las olas, estas le produjeron averías de consideración en planos y montantes del flotador de babor.

Por fortuna, casualmente seguía la maniobra el mercante británico Largs Bay, que con rapidez y, no sin gran dificultad por fuerte oleaje, recogió a los aviadores –intentando también, sin éxito, amarrar el hidro– a los que finalmente trasladó a Malta, su puerto de destino.

*Nota de El Vigía:* Este cronista, no puede citar a Manolo Egea sin recordarlo con gratitud y simpatía, ya que fue él, quien aquel ya lejano 14 julio de 1950 –uno tenía 13 años– en una Piper L-14 (EC-AAP) que hoy vuela en la FIO, me dio el bautismo del aire.

reorganización se habían asentado los Caproni, al tragarse el hangar en otra «pasada» murieron varios de sus compañeros; pero Arraiza se había incorporado ya a la Escuela de Caza de Reus para formar parte del 6.º curso, cuya terminación coincidió con su ascenso a teniente y la obtención del título de tripulante de avión de guerra.

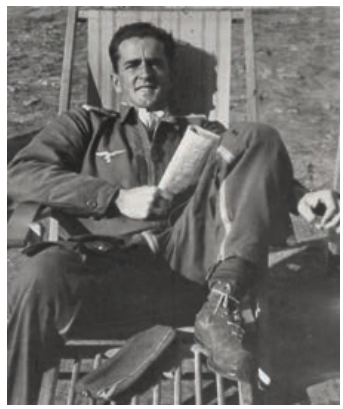
Como cazador en el 25 Grupo de Reus, descubre –y le encanta– el «Messer», en el que, no habiendo doble mando, «te "soltaban" a las bravas»; pero aquel destino mediterráneo pronto hubo de dejarlo, pues, a fin de profesionalizarse, ingresó para un año y ocho meses en la Academia de Aviación de León. Destinado luego como profesor de vuelo en la Escuela Elemental de Las Bardocas (Badajoz), dio doble mando en las Bücker, hasta que, deseando como tantos españoles y tantos aviadores «devolver la visita a los rusos», Javier Arraiza se apuntó y fue admitido en la 2.ª Escuadrilla Expedicionaria mandada por el ya legendario comandante Julio Salvador. Tras un breve curso de refresco en Tablada, el 4 marzo de 1942 junto a poco más de un centenar de compañeros, de los que 19 son pilotos, viajan por ferrocarril a Berlín. Aún siendo pilotos hechos y derechos, en la escuela de Werneuchen han de soportar tres meses de tediosa enseñanza sin tocar un avión. Por fin, luego de la jura de bandera, parten hacia Orel, su base de operaciones. Formando parte de la Escuadra Mölders; volarán el Me-109 F2, que Salvador bautiza como «Zacuto», y en el morro lucirán el emblema de la Patrulla Azul sobre la Cruz de Santiago.

Iniciados los servicios, en los nueve meses que duró su estadía en el frente, participó en 48 misiones de protección de bombarderos, 87 de alarmas, 33 de caza libre y ocho combates. En uno de ellos, derribó un avión enemigo y me lo contó así:

«Vi un Lagg-3 que pasaba a unos 300 m por debajo; aprovechando mi velocidad, me fui hacia él y le disparé con ametralladoras y cañón, viendo como se desprendía algo de su plano derecho y gran parte de la cabina. Subió un poco y después cayó hacia el suelo en viraje a la izquierda, metiéndose en barrena».

En la propuesta que para la concesión de recompensas hizo el comandante Salvador decía de él: «Actuación magnífica, manifestando en todo momento un constante deseo de combatir, cumpliendo perfectamente sus cometidos», concediéndole la Cruz de Hierro y una Cruz Roja al Mérito Militar con pasador Rusia.

Si la 2.ª Escuadrilla en su conjunto había obtenido 16 victorias seguras y cuatro probables, por el contrario, en Rusia habían caído dos pilotos y un mecánico.



Para modernizar la caza, el Ejército del Aire adquirió una partida de quince Messer versión F4; para hacerse cargo de ellos, el 13 de mayo de 1943, se desplazaron a París-Villacoublay el teniente coronel Alejandro Manso de Zúñiga, el comandante Salvador, seis capitanes, tres tenientes (uno de ellos Arraiza) y cuatro alféreces. Probados y dispuestos, el 17 despegan para cubrir los 45 minutos que los separan de de Chateauroux; aquí, la expedición vivió cierta angustia ante la falta del avión del alférez Polo Canellas, quien informaría que se había visto obligado a tomar forzosamente en Poitiers, resultando levemente herido y el aparato destrozado. La siguiente etapa fue a Toulouse, donde les fueron pintadas a los aviones las marcas españolas, y sin poderse reparar una pata del avión del jefe, que no replegaba, los catorce aviones despegaron rumbo a Reus desde donde el día 21 volaron a Barajas y luego a Morón, agregados a la Escuela de Caza.

Después de haber lamido la miel de la modernidad con el «Zacuto», Javier habría de contentarse con los viejos biplanos Heinkel 51 y Fiat CR-32 que volaría durante cuatro años y medio en los Regimientos 31 y 21 de Getafe y, ya capitán, los de Tablada.

Entusiásticamente promovidos el aeromodelismo y vuelo sin motor por la Dirección General de Aviación Civil, que dependía del Ministerio del Aire; Javier Arraiza habría de convertirse en 1945 en el *alma mater* de la primera especialidad aeronáutica. Durante sus trece años de dedicación los resultados fueron formidables.

Ya en 1951 la prensa lo señalaba como el propulsor del aeromodelismo español: «Desde 1941 –decía– han pasado por sus escuelas 30.000 aeromodelistas, hoy tenemos 7.500 alumnos».

Representante de España en los foros internacionales de la FAI, Bruselas, París, Lisboa, Frankfurt o Florencia, fueron tribunas en las que el comandante Arraiza, con su cortesía, diplomacia y profundos conocimientos, dejó muy alto nuestro pabellón.

Teniente coronel en 1960, fue ayudante de campo del general Martínez Merino, director general de Aviación Civil y luego jefe de Estado Mayor del Aire.

Cumpliendo esta función, el 17 de diciembre de 1963, con esa ilusión de mantenerse en servicio de vuelo, a las 11:45 horas despegaba de Getafe en el T-6-130 (90-52) del Grupo E.M. para un vuelo local de entrenamiento. Asciende a 8.600 pies, ajusta motor, sobrevuela la sierra de Guadarrama y desciende hasta 5.500 en las cercanías del Valle de los Caídos. Transcurrida una hora, cuando su intención era regresar a la base, el motor empezó a fallar; inútiles los procedimientos para el caso, comunicando intenciones a torre Getafe, decidió hacer un aterrizaje de emergencia en el terreno que, dada la accidentada zona, consideró más adecuado.

Con tren replegado se metió en un pequeño prado rodeado por cercas de piedra en las proximidades de Villalba (Madrid) no lejos de Los Nogales y el paso a nivel de la carretera de Galapagar. Tras impactar con tierra se deslizó unos 150 metros para terminar chocando violentamente con el murete donde se destrozó el avión y nuestro personaje sufrió fractura de 4.ª y 6.ª costillas del hemitorax izquierdo. Recogido por un helicóptero del SAR lo trasladaron al cuartel de la Montaña y al hospital Central del Aire.

Dado de alta, pero sufriendo unas molestias que le acompañaron siempre, tras ejercer el mando del Escuadrón de Alerta y Control nº 6, el general Salvador lo eligió ayudante de campo; pero el 21 de diciembre de 1967 el destino le había programado un vuelo, el más transcendental, de cuantos, sumando más de 1.600 horas, había realizado: a la eternidad. Una inmensa tristeza se apoderó de familiares y amigos; pero pasado el tiempo, fríamente, el recuerdo que nos dejó el Pitillas es el de un tipo excepcional. Dos hijos, Javier y Josecho, siguieron su afición y profesión; ambos, tras formarse en el Ejército del Aire, hasta hace no mucho volaron de comandantes en el 340 de Iberia.

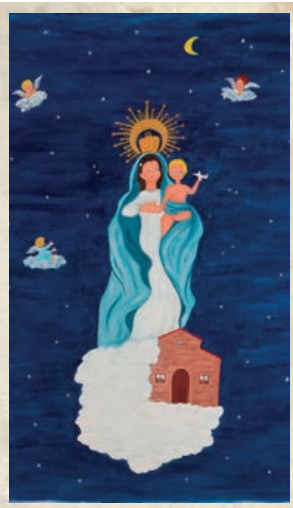
### Hace 80 años

## Patrona

**Salamanca 10 diciembre 1937**

Esta mañana con la alegre sorpresa de un cielo ligeramente despejado se lanzaron nuestras águilas a bañarse en los espacios libres para recorrer, con la destreza de quien toma en serio un cometido, trincheras y objetivos enemigos, en días pasados reconocidos y castigados.

*Nota de El Vigía:* La ilustración es obra de nuestra amiga Tessa Domené, reconocida pintora naif, viuda, madre y abuela de aviadores (*RAA* [155] 1/2/2015).



### Hace 70 años

## Salvado

**Sevilla 19 diciembre 1947**

Realizando esta mañana el teniente Ramón Gutiérrez Martínez, un rutinario vuelo de prácticas a bordo de un Rata (el C.8-31) del 26 Grupo (22 Regimiento) de Tablada, inesperadamente ha sufrido una grave avería de motor. Ante

la imposibilidad de alcanzar la base y temiendo el posible incendio, ha optado por abandonar el pequeño avión de caza y saltar en paracaídas. Ello ha ocurrido en las inmediaciones de Palomares del Río al SW de esta ciudad. Según se nos ha informado, el piloto contaba con 310 horas de vuelo en tanto que el aparato había totalizado 44 tras la última revisión.

*Nota de El Vigía:* Popular como el que más, el Guti –cuñado de Perico Santa Cruz– ha ingresado en el Caterpillar Club que le ha concedido el «gusanito de oro», siendo muy felicitado por sus amigos.

### Hace 70 años

## Recompensa

**Madrid 2 diciembre 1947**

El BOA publica una orden de 26 noviembre del corriente, por la que se le concede la Cruz Laureada de San Fernando al capitán Manuel Vázquez Sagastizabal.

En la fotografía vemos al héroe junto a Luis De la Serna y Espina, hijo de la egregia escritora Concha Espina y teniente médico de la 7.ª Escuadra de Caza los Moratos. (*RAA* [235] 3/2003).

### Hace 70 años

## Rugby

**León 9 diciembre 1947**

Nos llegan noticias sobre la marcha ascensional del *rugby*, que va contando ya con cierta solera en las lides del balón oval.

La noticia que más nos ha alagado es la de la formación de un nuevo quince, el de los cadetes de la Academia de Aviación.

El entusiasmo y dinamismo de sus superiores, y muy particularmente del teniente Hernández, profesor de educación física, han podido reunir veinticinco atletas entre los que se ha de seleccionar el titular de la Academia que mañana, festividad de la Purísima Concepción, debutará frente al S.E.U. local, campeón regional, y ello nos da una idea de la ambición de estos muchachotes del Aire. Este encuentro rinde, además, la finalidad de recaudar fondos «proaguinaldo del necesitado».

En la fotografía, el conjunto integrado por AA de la 1.ª promoción de la AGA, junto a algún oficial provisional (op).

1.ª fila: Peralba (no se ve cara), (op) Hidalgo, Ignacio Martínez Eiroa, José Luis Balanzategui, Lucio Recio, Javier Bello Orero y José Luis Oyagüe.

De pie: Joaquín Baturone, Gerardo Herrero, Miguel A. Sebares, Manolo Del Río (op), Valentín Vara de Rey, Mariano Pérez Jaraiz y Ángel Martínez de la Riva.

*Nota de El Vigía:* Como es ley de vida, tanto en accidentes de vuelo (4) como de muerte natural, la casi totalidad del conjunto se nos fue; y ha sido el teniente general Ignacio Martínez Eiroa, felizmente entre nosotros, quien competentísimo piloto y persona encantadora donde las haya, además de identificar a sus compañeros de equipo, cree recordar que ganaron.

### Hace 30 años

## Alumno real

**San Javier 15 diciembre 1987**

Ingresado en la AGA el pasado mes de septiembre, el príncipe Felipe de Borbón y Grecia, luego del preceptivo vuelo de acomodación en un E.17 Mentor, vuela ya con su instructor, el capitán Quintanilla, el reactor C-101, en el que «pronto a juzgar por su dominio», volará solo (*RAA* [176] 1-2/2008).

*Nota de El Vigía:* La simpática caricatura procede de la revista *El Jueves*.

### Hace 65 años

## Baja

**Madrid 1 diciembre 1952**

El Heinkel He-51, el más esbelto de cuantos biplanos han servido en nuestra Aviación Militar, acaba de pasar a la historia al causar baja en el servicio el A.1-135, ultimo aún en vuelo.

Llegados a España en distintas partidas durante la Guerra Civil, totalizaron 126 aviones. Volados inicialmente por pilotos españoles y alemanes, cuando demostrada su inferioridad ante la presencia de los cazas rusos, pasaron a desempeñar misiones de asalto, creándose aquel mítico grupo 1-G-2 al mando del heroico comandante Muñoz el Corto. Organizado el segundo Grupo 4-G-2, con Fernández Pérez al frente, ambas «cadenas» realizaron una gran labor que mereció las más entusiastas felicitaciones; por contra, 21 pilotos caídos fueron el altísimo tributo que pagaron por su valentía.

Acabada la guerra, para reforzar el 31 Regimiento de Getafe, se importaron 15 aviones más, que acabaron integrados en el Grupo de EM donde en 1945 se les asignó el código A.1.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Santander 18 febrero 1918**

Hijo de D. Ángel Yllera y doña Avelina García-Lago, en esta ciudad ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Jaime.

*Nota de El Vigía:* Con gran satisfacción traemos hoy a estas páginas a un aviador centenario, a quien felizmente tenemos entre nosotros. Lógicamente, ya no vuela, ni regatea a vela –sus dos pasiones–, pero, con calma, sigue jugando al golf. En cuanto a su cabeza, basta leer la extensa entrevista que, no ha mucho, le hicieron Oscar González y Pablo Sagarra*. Esta es su historia:

Terminado el bachiller, ya había cursado un año de Derecho, cuando, tentado por la Medicina, se pasó a dicha facultad y, tras el primer curso, la guerra lo desbarató todo.

El 18 de julio, junto a unos amigos, se presentó en el santanderino Regimiento de Infantería Valencia, pero teniendo el presentimiento de que se iba a poner al servicio de la República, se fueron, llevándose Jaime un fusil.

Sabiéndose perseguido, no regresó a casa, sino que estuvo escondido hasta que, cansado de la situación, tomó un autobús que lo llevó a las cercanías del puerto del Escudo y embalse del Ebro; desde donde, a través de las montañas, tratando de evitar los pueblos para que al ladrar los perros no le delatasen, caminando durante dos noches alcanzó Burgos, no sin algún susto, que se escapa del límite de estas páginas.

Por su afición a la náutica, se enroló como marinero voluntario en el crucero Almirante Cervera, donde prestó servicio como atacador de un antiaéreo, desembarcando a los cuatro meses para con la 2.ª Centuria de Montaña, luchar en los frentes de Santander y León. Llamado a un curso de alféreces provisionales, ya en la Academia, fue convocado para el de pilotos, que tenía solicitado.

No dando abasto las escuelas españolas, fue enviado a Italia, a Pascara para realizarlo. «Se me dio bien, porque me soltaron a las 3 horas». Voló el Caproni 100 y los Breda 25 y 28; aún así, a su regreso, todos hubieron de pasar por la Escuela de Jerez (Transformación) para obtener el título de Piloto de Avión de Guerra y el empleo de alférez. Seleccionado nuestro personaje para la caza, tras un curso de 27 horas en Gallur, fue destinado al 2-G-3, que formaba parte de la escuadra que mandó el mítico García Morato.

«Al combate –contaba Jaime en la entrevista citada– acudíamos en patrulla, volando en formación, casi pegados, sin tropezarnos. Lo hacíamos a gran altitud (a 5.000 m) sin oxígeno; dadas estas circunstancias era normal que llegáramos atontados a tierra. Pasábamos mucho frío, que combatíamos con buenas botas y equipo. Pero era mejor así; cuanta más altura, mejor para lanzarse con velocidad al ataque. Altura y ¡una botella de coñac contra el frío!»

«El 1 de noviembre de 1938 cuando varios I-15 Chatos perseguían a bombarderos de la Legión Cóndor, sobre el frente de Gandesa elegí uno, sobre el que me lancé ametrallándole hasta casi chocar con él; "tocado" –como entonces se decía– cayó a tierra, lo que corroboraron los alemanes; además, un compañero atestiguó haber visto cómo el piloto se tiraba en paracaídas. Morato me felicitó».

«Mi segunda victoria, dos días después, fue en el mismo frente, un I-16 Rata con el que hube de pelear bastante. En alguna ocasión más, junto a otros, creo que conseguí derribar, pero no era fácil atribuir. Yo también recibí tanto metralla de la antiaérea, que casi me mata, como de la caza. Recuerdo un combate con Ratas en el que mi Fiat fue acribillado con 35 impactos; milagrosamente, ninguno alcanzó a mi persona».

«Tras la toma de Barcelona, el 27 de enero, al despegar me entró en pérdida y dejé al Fiat patas arriba, con la tripa al sol; así y todo, su estructura era fuerte y no fui herido de gravedad. Mucho me alivió la noticia de la concesión de la Medalla Militar colectiva a mi Grupo, el 2-G-3.

La guerra tocaba a su fin y en marzo, en los sectores de Torredonjmeno,

### Hace 90 años

## Tragedia

**Cuatro Vientos 14 enero 1918**

Esta mañana se vivió en el aeródromo uno de los episodios mas dramáticos que se recuerdan; serían las diez, cuando el capitán de Ingenieros Luis Sousa Peco, pilotando un Barrón W (Hispano 150 cv) se disponía a elevarse en el espacio para realizar algunas maniobras. Al iniciar la ascensión, no se sabe si porque el motor no funcionase bien o porque fuera así el propósito del aviador, el aparato se deslizó en un vuelo muy bajo, casi a ras de suelo. No lejos de aquél lugar estaban haciendo ejercicios tres pelotones de quintos, a alguno de los cuales arrolló violentamente con el ala izquierda. Tan tremenda fue la embestida que dos de los soldados murieron en el acto y otros ocho sufrieron heridas de tal gravedad que uno falleció a los pocos instantes. Atendidos en primera instancia en el botiquín del propio aeródromo; posteriormente, con las precauciones que su estado requería, fueron trasladados al Hospital Militar de Carabanchel.

Hondamente preocupado, el ministro de la Guerra Sr. La Cierva, luego de pasar por el aeródromo para informarse sobre el terreno, acudió al citado centro asistencial donde recibía poco después a S.M el Rey que se interesó por los heridos y las familias de los fallecidos.

*Nota de El Vigía:* Miembro de la 3.ª promoción de pilotos (1913), Sousa desarrolló una brillante carrera vinculada a la industria aeronáutica y al vuelo. Con el empleo de comandante fue nombrado Inspector de Material y jefe de todos los talleres de Aviación. En plena guerra civil, cuando en unión del capitán Lorenzo Pérez Pardo comprobaba el material de vuelo que transportaba el apresado buque Mar Cantábrico, ambos tuvieron la desgracia de caer a una de las bodegas, lo que le costó la vida a Sousa y serias heridas, que le supusieron el pase al cuerpo de Mutilados, a su compañero.

Andujar, Porcuna y Pozoblanco volamos protegiendo a los bombarderos».

El 1.º de abril de 1939, el capitán Miguel Guerrero, jefe de su escuadrilla resumía en 58 los servicios de guerra, siete los combates, dos los aparatos derribados seguros y un total de 248 horas de vuelo.

Ya en la paz; reunida toda la caza en Griñon, Yllera asciende a teniente y vuela con el grupo a Sevilla para participar en el desfile aéreo. Curiosamente, días después, con motivo de la Revista Aérea de la Victoria, celebrada en Barajas donde se concentraron 449 aviones, los aviadores no volaron y ,para enfado de la mayoría, tras unas horas de instrucción, desfilaron ¡a pie! ante el generalísimo. Siete días después se desquitaron al volar sobre Madrid, y la caza nacional con 54 Fiat y 8 Heinkel 112, en insólita y complicada formación, escribió en el cielo el nombre de Franco. Jaime formó la R.

Más tarde, destinado a un nuevo grupo de Ratas es comisionado para recoger cuantos cazas de este tipo se encontrasen en diversos aeródromos o campos de aviación. En aquel trasiego, se le ordena junto a su compañero Manolo Kindelán, trasladar una pareja del citado caza soviético a Palma de Mallorca; un tanto sorprendidos, dada la autonomía y distancia a recorrer, parten de los Alcázares a Alicante-Rabasa donde, por fortuna, reciben una contraorden, «Que sin duda, pensamos, nos salvó la vida».

Destinado a Mallorca –Son San Juan– vuela los dos cazas contendientes en la guerra y participa en la exhibición que la base ofrece a los jóvenes –casi niños– «Flechas del Aire».

Apasionado desde su infancia por la náutica, memorable fue aquel vuelo que, con un amigo, a bordo de un hidro bimotor Zapatones (He-59) cubrió Pollensa-Los Alcázares en 2:15 horas. Su afición le llevó a volar –único piloto del que tenemos noticia– el hidroavión Arado 95, que temporalmente despojado de sus flotadores se le instaló un tren de aterrizaje. Partiendo de Madrid, tomó en Montilla, continuando al día siguiente a Valencia.

Destinado al 26 Grupo de caza marcha a León y más tarde pasa por la Escuela de Observadores de Málaga donde obtiene el correspondiente título de Tripulante de Avión de Guerra.

Decidido a profesionalizarse, ingresa en la Academia de Aviación de León, donde, cursando el primer año, es informado de la muerte de su hermano Ángel quien, destinado en Palma de Mallorca, volando el Fiat (3-254) en patrulla con Quemada y Guibert, colisiona un plano de su avión con el timón de un molino de viento; sus compañeros creen que conseguirá alcanzar el aeródromo de Son San Juan, pero poco antes cae y se incendia.

Para los Yllera fue un palo muy gordo; ya habían perdido a su hijo Alfredo, capitán de Infantería en la guerra, así que convencieron a Jaime para que dejara Aviación, para integrarse en la sociedad familiar, vinculada desde 1847 al ámbito marítimo como estibadores, consignatarios, agentes de aduanas y armadores de buques.

Ya al final de los 40, cuando en Santander renació el interés que de antiguo tenía por la aviación, Jaime Yllera capitaneó la puesta en marcha del aéroclub, del que fue su primer presidente, trayendo de Madrid las primeras avionetas, organizando y participando en numerosos *rallys*.

Cuando se enteró de que sus paisanos Laureano Ruiz y Pedro Fernández, Astillero, con el sueño de la construcción *amateur*, pretendían fabricar un "Autoplan" (82 Kg de peso y motor de 27 cv), encontraron el mecenazgo de nuestro protagonista, quien les prestó un tercer piso en el céntrico Paseo de Pereda. Allí, costilla a costilla, larguero a larguero construyeron el avioncito, que hubieron de sacarlo por la ventana porque hundieron el techo raso del piso inferior.

El 31 de diciembre de 1951, cuando en Santander se vivía la angustia del naufragio del petrolero Osthav, amainado el temporal, Jaime, pilotando la Stinson, acompañado del marino mercante Rafael González Echegaray, participa en su búsqueda, localizando al buque partido en dos a 120 km de tierra. Facilitada su posición, embarcaciones de socorro pudieron poner a salvo a ocho marinos que se encontraban en muy difícil situación.

Aerodifusión, la fábrica de avionetas que surgió de aquel primer avioncito, había construido en el aeródromo de La Albericia, la Jodel una avioneta muy sencilla, pero que volaba muy bien. Gallarza, el ministro del Aire, quiso probarla, definiéndola como: «el cacharro más mono que he volado en mi vida». Construido en serie, incluso se exportó.

En el verano de 1959, un luctuoso accidente conmocionó Santander: una Jodel se había estrellado cerca de Liencres, perdiendo la vida Manuel Yllera –hermano de Jaime– fundador de Aerodifusión, exgobernador civil de Burgos y piloto con más de 700 horas de vuelo; resultando gravísimamente herido su compañero Pedro Fernández.

Nuestro protagonista también fue noticia en 1964, cuando patroneando el Corina, un balandro con ocho tripulantes –incluido su hijo Jaime– único participante español entre los 45 que partieron en la regata Santander-Trinidad en la costa francesa, tras afrontar un temporal impresionante con olas de 15 metros y vientos de mas de 100 Km/h logró refugiarse en Les Sables d'Olonne Había sufrido un infierno de 30 horas, pero había salvado la vida y el barco; ocho regatistas la habían perdido. Para terminar, contaremos que, jugador de golf desde su niñez, con 89 años hizo «un hoyo de uno»; concretamente, el n.º 3 de Pedreña, la distancia 220 metros. Una placa lo recuerda.

Hoy, este tan dinámico personaje santanderino, rodeado de sus ocho hijos, nueras y un montón de nietos, celebrará feliz sus cien años; no faltará al acontecimiento su fiel Barry un Yorkshire Terrier, listo como el hambre y gran compañero de nuestro amigo, el único piloto con vida de los 136 que al acabar la guerra formaban parte de la Escuadra de Caza que mandaba García Morato. ¡Felicidades!

*ARES. Revista de Historia y Actualidad Militar. Año 9. nº 48

## Hace 80 años

# Valiente

**Celadas (Teruel) 29 enero 1938**

Comprometidas nuestras posiciones al este de Celadas, con el ataque apoyado por ocho tanques rusos; como tantas veces, se recurrió a la aviación que, a pesar de la escasa altura de nubes, partió en su auxilio.

Con el capitán García Pardo, lo hicieron Serra, Muntadas. Ansaldo, Allende y Bayo de la 2ª y Vázquez, Comas y Herrero de Teresa de la 3ª.

En plena «faena», el Fiat 3-64 pilotado por este último, se ha estrellado contra el suelo.

Recogido su cadáver, al comprobar que la pierna izquierda estaba atravesada por una bala se ha deducido que no «recogió» el picado, debido a la escasa altura y al referido impacto que le impidió reaccionar.

El alférez Luis Herrero de Teresa era vallisoletano y contaba 28 años

Como escribiera su jefe, refiriéndose a la «Cadena» en El Heraldo de Aragón:…«de tanto rozarse a la tierra, se pierde con frecuencia en ella un eslabón».

## Hace 80 años

# Buscando la cola

**Bello enero 1938**

Representando los dramáticos combates que, prácticamente día a día, están teniendo lugar, traemos este acertado apunte de Alfonso Gómez-Gil Caviró, un arquitecto apasionado por la aviación, amigo del Tío Gerardo (generalEscalante), quien a los noventa años quiso compartir sus recuerdos publicando en 2008 «Memorias en el viento». (RAA (1096) 12/2014).

## Hace 70 años

# Planeadores de transporte

**Madrid enero 1948**

Teniendo Iberavia en desarrollo un programa de proyecto y construcción de planeadores para unidades aerotransportadas, ha concebido en primer lugar el IP-2 –que hoy presentamos– en el cual habrán de instruirse los pilotos de dichas unidades. Construido por Aeronáutica Industrial, S.A. (A.I.S.A.) en su fábrica de Carabanchel, está dotado de ala monolarguera con revestimiento de madera, fuselaje de tubo de acero soldado y tren de aterrizaje oleoneumático retráctil.

## Hace 70 años

# Desgracia

**Madrid 8 enero 1948**

Ya en estas mismas páginas (RAA(130)1-2/2013) dábamos cuenta del penoso accidente que costó la vida al alférez alumno de la 1.ª Promoción de la AGA. José M.ª Coig González Olivares (20) hijo del teniente coronel ayudante del ministro del Aire. Suceso que, por producirse en un lugar tan señalado –el parque de El Retiro– tuvo una gran repercusión en la ciudad; tanta que el diario ABC del día siguiente le dedicó su portada.

## Hace 70 años

# Pimer salto

**Alcantarilla 23 enero 1848**

Creada en este aeródromo la Escuela Militar de Paracaidistas, cuyos primeros profesores se habían instruido en Argentina; hoy, ha tenido lugar el primer salto. Desde un Savoia SM-81 perteneciente al Grupo de Escuelas de Levante lo han llevado a cabo los capitanes Echevarría, Villalain, Mosquera, Irigoyen, Pastor y Pérez Ramos; los tenientes Linares y Elboj, haciéndolo en último lugar el capitán director Ramón Salas Larrazabal, quien hizo de jefe de salto. Plegados tres de los paracaídas empleados, saltaron también los tenientes Maseda Galache y Provencio; no lo hicieron el teniente Villamil y el brigada Corral-porque quedaron en el campo de aterrizaje para dirigir, a voces, la forma de caer de sus compañeros

*Nota de El Vigía:* Unas semanas después del debut, visitaba la escuela el ministro del Aire general González Gallarza, a quien vemos en la foto departiendo con el capitán Ramón Salas, el personaje más caracterizado del paracaidismo español.

## Hace 60 años

# Refuerzos

**Las Palmas 6 febrero 1858**

Para intervenir en las próximas operaciones, convenidas entre las delegaciones francesa y española, la llegada de medios aéreos esta potenciándose los últimos días. El pasado día 28, se desembarcaban en el Puerto de la Luz del buque Ciudad de Palma cinco helicópteros Sikor-sky (Z.1), siete avionetas E.9 (I-115) recién salidas de fábrica y una Dornier (XL.9 ); dos días después, procedentes del aeropuerto sevillano de San Pablo, al mando del comandante Comas, tomaban tierra en Sidi Ifni quince C.4K (Buchones). A la citada base llegaban el 31 los seis primeros Texan (E.16) del 33 Escuadrón de Valladolid con el comandante López Serrano al frente. Dichos cazabombarderos han completado hoy su plantilla con ocho aparatos más.

## Hace 50 años

# Bendición

**Albacete 3 enero 1968**

El ministro del Aire, teniente general Lacalle, ha presidido en la base aérea de Los Llanos el acto de entrega del primer avión DHC-4 Caribou al 37 Grupo de FF.AA. Tras su bendición, las autoridades, acompañadas por el jefe de la base, coronel Aparicio, realizaron un vuelo para comprobar personalmente sus sobresalientes características STOL.

## Hace 50 años

# Dramatismo

**Torrejón15 enero 1968**

Procediéndose a una inspección al Sabre C.5-106 del 201 Escuadrón, el puesto de pilotaje lo ocupaba el sargento mecánico Barco, quien calentaba motor en las proximidades de un hangar. En esto; uno de los técnicos, con la cabeza vuelta –¿quizás buscando a alguien?– sin percatarse del peligro y violando la prudencial distancia de seguridad, a pasado cerca de la boca de la tobera y, absorbido por la turbina, lo ha engullido destrozándolo. Se trata del sargento mecánico José Ignacio Rodríguez Verdugo (7.ª promoción de León). La escena no ha podido ser más dramática.

## Hace 50 años

# Participación

**Tablada 15 enero 1958**

Como ya saben nuestros lectores (RAA 1/2-1968), ha dado comienzo el rodaje de la superproducción La Batalla de Inglaterra, en la que el Ejército del Aire ha prestado una generosa contribución, aportando treinta y tres B2.I (CASA-Heinkel 111) de la malagueña Ala 27, incluido su combustible y mantenimiento. En la fotografía, una espectacular vista de la base aérea de Tablada, luciendo los aviones el acabado de la antigua Luftwaffe que corrió a cargo de la productora cinematográfica.

*Nota de El Vigía:* Los Heinkel realizaron 356 salidas, con un total de 571 horas y 55 minutos; y la productora, agradecida, donó al Patronato de Huérfanos del Aire la suma de mil libras.

# el vigía

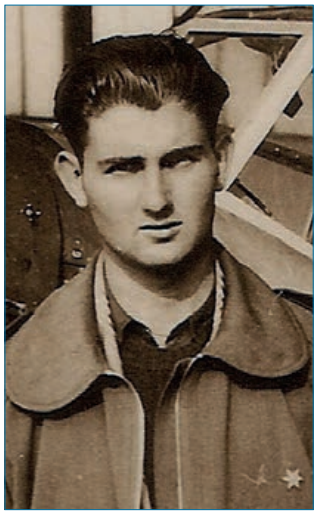
## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

**Hace 100 años**

### Nacimiento

**Granada 19 marzo 1918**



Hijo de D. Luis Dávila Ponce de León y Wilhelmi y D.ª Micaela Pérez Fernández, en esta hermosa ciudad ha nacido un niño que recibirá el nombre de Luis.

*Nota de El Vigía:* Ya desde niño sintió una gran admiración por su padre, «porque sabía que volaba, no solo en globo, sino en aeroplanos también; y esto, desde la perspectiva de un niño de seis y de aquella época, representaba mucho».

Sí, realmente, era un gran hombre; culto (hablaba idiomas) con una inteligencia preclara, un carácter tenaz y un enorme amor por su tierra, Granada, y por la aeronáutica. Tan es así que, caso extraordinario de desprendimiento, sus amplios recursos económicos le permitieron servir al Estado como ingeniero militar y aviador, sin cobrar retribución alguna.

Desgraciadamente, nuestro protagonista no pudo disfrutar mucho de él, ya que cumplidos los siete años, el comandante Dávila, junto a un soldado que le acompañaba, sufría un accidente mortal en el aeródromo de Armilla, creado precisamente por él y que, en adelante, recibiría su nombre.

Así y todo, a Luis hijo le sedujo la aviación, y terminado el bachiller comprendió que lo de volar profesionalmente tenía que ser desde el Ejército o la Armada, y no era fácil luego pasar a la Aviación o Aeronáutica Naval. Ante la posibilidad de no lograrlo, optó por la Marina, con el atractivo de la vuelta al mundo en el Juan Sebastián Elcano.

Para preparar el ingreso, marchó a Ferrol y luego a Madrid. Interno en la Academia Basterreche, los domingos, comía en casa del teniente coronel Herrera, quien había sido íntimo de su padre: «allí conocí a Irene, su mujer, que tenía un encanto especial y me cogió mucho cariño». «Casualmente estudiaban conmigo un hijo de estos, Piquiqui, y otro de Ortiz Echagüe, haciéndonos muy amigos, pero la guerra civil separó nuestros destinos; el primero, formado como piloto en Rusia, luchando a favor de la República murió al ser derribado; el segundo, junto a un hermano, formando parte de las 786 víctimas del hundimiento del crucero nacional Baleares».

Celebrados en Madrid los exámenes de ingreso en la Escuela Naval en junio de 1936, si bien aprobó las pruebas físicas y las asignaturas del primer grupo, no así las matemáticas, por lo que regresó a Granada, coincidiendo justamente con el alzamiento militar. De haber aprobado, tan crucial fecha le hubiera sorprendido en la capital de España en casa de Herrera y hubiera seguido los pasos de Piquiqui.

«Desde el Gobierno de Madrid por radio, se pedía al pueblo que se enfrentara a los sublevados. No obstante, el ambiente que se respiraba era el de que había que acabar con la situación de caos en la que se encontraba sumida España y que el ejército sublevado era realmente la tabla de salvación».

Voluntario, se alistó en el Regimiento de Infantería Lepanto, donde al poco tiempo, a propuesta de su capitán, le ascendieron a soldado de primera: «no era mucho, pero al fin y al cabo fue el principio de mi carrera militar. Un día, vimos a un Breguet nuestro perseguido por un caza que le disparaba; "tocado" aterrizó detrás de nuestras líneas, junto al río Cubillas. Cuando nos acercamos a él, comprobamos que estaba tan tiroteado que parecía un colador y, tras evacuar al observador herido, cubrimos el aparato con ramas para ocultarlo y que no lo destruyeran».

Al llegar el invierno, se organizó un grupo alpino para cubrir el frente, en la parte más alta de Sierra Nevada; Dávila, que era un gran esquiador, fue elegido y como cabo, jefe de una escuadra, se encontró con varios amigos. Aunque al principio, en servicios de patrulla, recorrían unos 25 km, no tuvieron el menor contacto con el enemigo; el macizo resultaba infranqueable, pero tras la toma de Málaga, la situación cambió radicalmente, siendo frecuentes las emboscadas y tiroteos.

Atendiendo su solicitud, a primeros de marzo se incorpora a Tablada para tomar parte del tercer curso de tripulantes; y a marchas forzadas, en tan solo dos meses, les enseñan algo de navegación, bombardeo, fotografía aérea y tiro con ametralladora. Para ello contaban con un par de Havilland Hispano (DH-9) y un trimotor Fokker en el que hacían las prácticas de bombardeo por un agujero situado en el suelo. Obtenido el número 1 del curso, eligió destino al 8-G-17, dotado del botín de guerra que constituyeron los veintidós aviones que, con destino a la República, transportaba el carguero Hordena, apresado por el almirante Cervera. Eran unos biplanos grandotes, para reconocimiento armado, fabricados en Checoeslovaquia y conocidos por Ocas o Pragas.

«Me incorporé en Vitoria a la escuadrilla del capitán Alfaro del Pueyo, pero el primer servicio de guerra lo hice circunstancialmente con capitán Chamorro en un Dragon. Volando muy bajos, para batir las trincheras con bombas, no tuve sensación peligro, y mi sorpresa fue cuando, al regreso, se contabilizaron catorce impactos; cierto que, con el ruido de los motores y la emoción del debut, no fui consciente del riesgo que corría». Pocos días después, el citado piloto moría llevando a Burgos al general Mola y a las 48 horas las Ocas sufrían la primera baja; el alférez Fidel Recio de la Serna, ametrallado en el aire sobre Peña Lemona (campaña de Vizcaya), cuando ejercía de tripulante con Vélaz de Medrano.

Metidas de lleno las Ocas en la conquista de Bilbao, a través del Valle de Asúa, cuando atacaban el casino de Archanda donde ofrecía resistencia el enemigo, un certero disparo de tierra rompió el radiador de la pilotada por Enrique Ansaldo, a quien acompañaba Dávila. En tan apurada situación, abocados a un inmediato aterrizaje, milagrosamente comprobaron que abajo tenían a su disposición el recién abandonado aeródromo de Sondica, donde felizmente tomaron tierra.

«Liberado Bilbao volamos a Ávila y sobre Brunete vi, por primera vez, cómo nos disparaba, sin éxito, la artillería antiaérea; luego nos trasladamos a Casas Viejas, hasta el fin de la batalla Brunete, y a León y Torrelavega. Después de los últimos servicios en el frente Norte, bajamos a Posadas (Córdoba); más tarde, pasé a otra escuadrilla del Grupo que al mando del comandante Díaz de Rivera –el célebre Chotis– estaba en Granada. Entre los servicios de apoyo que hicimos, ca-

sualmente se encontraba la bandera de Falange de la que formaba parte mi hermano Fernando».

Estando en Posadas efectuando con Nogueira un bombardeo a las posiciones enemigas una bomba quedó enganchada; por fortuna, no sin esfuerzos a través de una trampilla lateral, pudo alcanzarla y soltarla.

En julio, tras un paso fugaz por los Junkers 52, su dominio del alemán y su experiencia le llevaron a un nuevo grupo, dotado de los modernos Do-17 cuyo entrenamiento tuvo lugar en León, para volar a Zaragoza en pleno apogeo de la batalla del Ebro.

Aquellos Bacalaos, como popularmente se conoció a los Dornier puesto que eran tan planos como dicho pescado al salazón, pareciera que estaban gafados. Primero los sabotajes, que, hasta que se descubrió, los hacía una célula anarquista en los talleres de León, costaron varias vidas. «Primero fue el comandante Rambaud –del que yo era observador– y sus tres tripulantes; uno de ellos era Ricardo Del Arco, quien teniendo la familia en León me pidió el sitio y se lo dejé».

«Ya en el frente, en un servicio a Artesa de Segre, volábamos en formación de rombo y el destino quiso que se produjera una trágica carambola. Al alcanzar la antiaérea a nuestro punto izquierdo, casi rozando nuestra cola y el morro del que cerraba la formación, se precipitó contra el punto derecho, perdiendo la vida en el trance seis aviadores».

Las últimas víctimas de los sabotajes, ya en febrero del 39, fueron el teniente Garrido y los tres tripulantes que le acompañaban.

«Las operaciones continuaron a un ritmo cada vez más acelerado y en relativamente poco tiempo toda Cataluña quedó liberada y el fin se perfilaba como inminente»

Alcanzada la victoria, la aviación comenzó a desplegarse en Madrid o alrededores; los Bacalaos se hallaban en Alfamén y el jefe del Grupo, comandante Ibarra, encomendó a nuestro personaje que se desplazaran a Azuqueca (Guadalajara) para organizar una nueva base, a donde el día siguiente se trasladaría la unidad.

El tiempo estaba endemoniado, pero el empeño del comandante en llegar fue la causa de que, volando bajos para ver el suelo y en formación de columna sorteando las cumbres, tres Bacalaos se estrellasen en las proximidades de Alcolea del Pinar, causando la muerte de once aviadores. Tan solo se libraron el teniente Coll y su tripulación, quienes cerrando la formación pensaron que, con lógica, se daban la vuelta; ellos lo hicieron y salvaron sus vidas.

En la revista y desfile de la Victoria celebrados en Barajas y cielo de Madrid, el infortunado grupo únicamente pudo exhibir cinco aviones.

Con verdaderas ganas de volar solo, de comandante, en 1939-40, Luis Dávila llevó a cabo en las DH-Moth Major de la Escuela de Alcantarilla el curso elemental, alcanzando el número 1; continuó con el de Transformación en San Javier. Obtenido el título de Piloto de Avión de Guerra, fue seleccionado para el de Caza en Reus, y con la calificación de "muy apto", se incorporó a los Fiat CR-32 de Tablada, donde pudo disfrutar de la maniobrabilidad del ya legendario biplano.

Con el fin de profesionalizarse, componiendo la primera promoción, que sumaba 340 oficiales, hubo de pasar por la Academia de Aviación de León; una etapa dura, con régimen cuartelero; instrucción en orden cerrado, muchas horas de clase, equitación y salidas tan solo el sábado a la tarde y el domingo, si no estabas arrestado.

«De todas formas, guardo muchos y muy buenos recuerdos; además, hice cantidad de amigos allí».

Destinado a los Savoia 79 de Granada, una pasada afección pulmonar, frustró su deseo de formar parte de 2.ª Escuadrilla Expedicionaria Rusia. ¿Sería que el destino, harto generoso con su vida, quería preservarle?

Ascendido a capitán, pasó a mandar una escuadrilla y en 1945, con solo 27 años, alcanzaba el empleo de comandante. Destinado al EM de la Zona Aérea de Canarias, al poco tiempo, por concurso, obtenía la plaza de jefe de Estudios de la Escuela de Observadores de Málaga. «El sueldo, incluidas las gratificaciones de vuelo, de profesorado e idiomas, era de 3.500 pts. al mes, no quedando nada para imprevistos y menos caprichos. No obstante, existía "la masita" lo que te permitía que, por lo menos de uniforme, estuvieras vestido decorosamente».

«Casado y con hijos, dado que la paga era escasa y cada vez se hacía más difícil llegar al fin de mes sin endeudarse, no vi mejor salida que la de pasarme a la vida civil como piloto de Iberia. Siendo imprescindible el curso de vuelo sin visibilidad, cuando se presentó la oportunidad lo solicité, me convocaron, y en la Escuela Superior de Vuelo de Matacán lo hice, terminándolo con el número uno».

«Otro requisito necesario, era el título de Transportes Públicos y para obtenerlo debía cumplir 200 horas como piloto en prácticas en vuelos regulares, que con las facilidades que daba la compañía pude hacerlas en el menor tiempo posible, ya que no tenía dinero para pagarme la estancia en Madrid, aunque me alojara en una pensión de mala muerte".

«Por fin, con José Ansaldo realicé satisfactoriamente las pruebas en Iberia, pero el ingreso se pospuso; de ahí que, buscando un sobresueldo, me presentara –sin éxito– en un colegio como profesor de Física y Química o aceptara la representación de las Bodegas Osborne. Finalmente se cumplió mi objetivo y entré en la compañía. El 15 de junio de 1949 empecé a volar de segundo en los DC-3 y después de haberlo hecho unos días en Junkers, entre Marruecos, Sevilla y Málaga. Ansaldo me soltó de comandante».

«Volando DC-3, de segundo en DC-4, hice el salto del Atlántico, a Buenos Aires, con escalas en isla de La Sal, Cabo Verde, Rio de Janeiro y Montevideo, ruta que entre ida y vuelta sumaba 67 horas vuelo».

En situación militar de supernumerario, Dávila ascendió a teniente coronel; y en Iberia, modernizada la flota, voló el Super Constellation. Magnífico avión en el que solía darse la nada agradable contingencia de que se parara algún motor, y nuestro protagonista "batió el record", tras volar 10 horas y media con 3 motores.

Para ascender a coronel, meta que le ilusionaba, debía de volver por un año a la situación de activo en el Ejército del Aire y existiendo una vacante en el Ala 35 de Getafe, allí fue, participando muy activamente en el entrenamiento de las tripulaciones y en la posterior guerra de Ifni transportando paracaidistas y material.

Como Iberia estaba decidida a dar el paso al reactor, fue comisionado a la De Havilland para probar el Comet, que por razones varias fue descartado.

El carácter inquieto de Luis Dávila le llevó a invertir todos sus ahorros y más, en la adquisición, junto a su primo y un amigo, de unos terrenos que de erial, se transformaron en el primer camping con que se dotó Madrid.

A fin de estudiar ofertas de reactores, se desplazó a Los Ángeles y San Diego, sedes de Convair y Douglas, inclinándose por el DC-8 de esta última. Reconocido su prestigio profesional, le llevó a hacerse cargo de la Dirección de Producción, que englobaba las de Material y Operaciones.

El 6 de febrero de 1968 Dávila y Arango pilotan el DC-8 de Iberia en el que el jefe del Estado, ocupando el puesto del 2º., vuela de Madrid a Almería, cuyo aeropuerto inaugura; luego, para comprobar el desarrollo turístico, recorre toda la costa mediterránea hasta Portbou, regresando a Madrid vía Pamplona y Logroño. Cazas del Ejército del Aire lo escoltan.

La convulsión que siguió a la independencia de Guinea provocó el pánico de la población, a la que hubo que evacuar, programando Iberia una serie de vuelos para hacer frente a la situación. Dávila decidió marchar allí queriendo ver *in situ*, si se podían mantener los vuelos. «Cuando estaba a punto de volver con el DC-8 a tope, el encargado de la Embajada me vino a ver porque se encontraba con cien personas que recién llegadas de Bata, no tenía medios para alojarlos y protegerlos. Sabiendo que Aviación Civil nos había dado mano libre, opté por embarcarlos, incluso sin billete, por lo que entre tripulantes y pasajeros llegamos a volar casi 400. Esto supuso que batiera un récord mundial, que la Douglas publicó como propaganda».

Como quiera que los vuelos habían de continuar, Luis regresó, permaneciendo en Guinea hasta que la situación se tranquilizó.

«En plena expansión de la aviación comercial Iberia adquirió a la Boeing los primeros 747 Jumbo, oportunidad que aproveché para que los pilotos perfeccionaran el inglés».

Con un cambio en la dirección de la compañía, Dávila pidió el relevo de sus funciones organizativas; no obstante, tal era su prestigio, que Aviaco, que iba a asumir el importante mercado del charter y por otro lado había sufrido tres accidentes casi seguidos, requirió su asesoramiento como director técnico; en principio se negó, pero cuando su presidente apeló a su responsabilidad le convenció, aceptando la condición de no dejar Iberia y solamente por un año.

«Pensando en el retiro y como siempre me gustó la navegación, compré el Lorelei, un velero de dos palos y motor auxiliar, de 15 m de eslora que estaba a medio construir y que cuando mis ocupaciones y vuelos me dejaron libre, disfruté mucho terminándolo».

Llegó el día en que a la alegría del cumpleaños se unía la tristeza del fin de sus vuelos como comandante. El 16 de marzo de 1978 acompañado de sus cuatro hijos, pilotos de Iberia como él, volaba a Nueva York. Al día siguiente despegó para su último vuelo; ya el control de Nueva York tuvo la gentileza de desearle un feliz retiro.

Horas después, con no poca emoción, posaba el Jumbo en Barajas. Los abrazos, las felicitaciones por parte de familia, amigos y compañeros le conmovieron; pero él, que había vivido tan intensamente, mantuvo el tipo. Le quedaban unos años por delante, sin preocupaciones, que se empeñó en disfrutarlos; hasta que el 21 de agosto de 2000, desde su querida Palma de Mallorca, emprendía su vuelo a la eternidad. Abajo, a su mujer, hijos y amigos nos embargaba la tristeza acrecentada por el recuerdo de aquel gran personaje que se nos había ido, quien, entre sus muchas ideas, tuvo la generosidad de relatarnos su apasionada vida.

*Nota de El Vigía:* Los párrafos, entrecomillados están tomados de *Anécdotas de mi vida*, que con carácter íntimo –familiar– escribió Luis Dávila en 1999 y tuve la suerte de que me regalara un ejemplar.

## Hace 90 años

## Obsequio

**Melilla 27 marzo 1928**

A fin de reponer material, ha salido de Tablada con destino Melilla una escuadrilla de reconocimiento y bombardeo compuesta de cuatro Breguet pilotados por los capitanes Lapuente y Sedano, así como los tenientes Montero y López de Haro. Uno de los aeroplanos lleva un magnífico galgo que regala el jefe de la base, teniente coronel Delgado Brackembury, al caíd adicto Abd-Al–Lan.

Hoy traemos la imagen del general Miaja, acompañado de distintas autoridades, en el curso de la visita que realizó a la misma.

## Hace 80 años

## Muestra

**Madrid 1 marzo 1938**

Como ya saben nuestros lectores, (RAA 275, 3/2008) organizada por la Juventud Socialista Unificada, se ha inaugurado en un local de la Gran Vía una magna exposición que muestra el quehacer, tantas veces heroico, de las Alas Gloriosas.

## Hace 80 años

## Susto

**Jerez de la Frontera marzo 1938**

Cuando esta mañana, ya suelto el alumno Carlos M.ª Rey Stolle despegaba con un Pavipollo (PWS-10) para un vuelo de prácticas, ha tenido la mala suerte de que se le desprendiera la cubierta de una rueda. Avisado desde tierra mostrándosela, con las debidas precauciones ha tomado tierra, terminando la maniobra en "caballito" y quedando el aparato con el vientre al sol. Entusiasmados sus compañeros al encontrarlo ileso, lo han paseado a hombros.

Dado la vuelta, junto a él se retratan (de izq. a dcha.) Antonio Casteleiro, Jorge Cabot, Juan Torrens, Ramón Rullan, Carlos Mª y asistentes. El protagonista –cuentan– se sentía con remordimientos por haber hecho tal gasto al Estado.

## Hace 80 años

## Inauguración

**Valladolid 29 marzo 1938**

Presidido por el jefe de la Región Aérea del Norte ha tenido lugar el acto de inauguración del aeropuerto de esta ciudad. A las 11 y 10, aterrizó el Junkers 52 La Cierva de la compañía Iberia, que en adelante ofrecerá catorce plazas desde Valladolid a Sevilla y Vitoria. Y en rutas internacionales a Tetuán, Lisboa, Roma y Berlín.

Tras la bendición del campo por el vicario de la diócesis para formalizar la entrega del aeropuerto a las autoridades del Servicio del Aire, el gobernador pronunció unas palabras, terminadas con el deseo de que el aeropuerto lleve el nombre del aviador vallisoletano capitán Chamorro, quien perdió la vida pilotando el avión en el que murió el general Mola.

## Hace 80 años

## Desgracia

**Puig Moreno (Teruel)**
**31 marzo 1938**

Apenas había transcurrido una hora desde su partida de este aeródromo cuando cumplido el servicio de ametrallamiento y bombardeo en picado, en el término de Monroyo, los Romeo regresaron. Uno a uno han ido tomando tierra sin novedad, pero al virar para su aproximación, el 12-32, sorprendentemente, ha entrado en pérdida, estrellándose en las proximidades de la cabecera, lo que ha costado la vida a sus dos tripulantes, los alféreces Andrés Fernández Suárez y Alfonso Stefaniai Benlliure. Siendo una costumbre, en adelante los aviones, 12-15 y 12-34, los recordarán, como podemos ver al primero en la fotografía que incluimos.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

**Hace 100 años**

### Nacimiento

**Madrid 4 abril 1918**

Hijo de D.ª Dolores López Pastor y D. José Arango Arango, en la capital de España ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Dámaso.

*Nota de El Vigía:* Procedente de la clase de paisano, Dámaso con su hermano Pepe ya en Aviación –tras los esforzados Pavos había pasado a la caza de Morato–, solicitó un curso de pilotos que le fue concedido, presentándose en Tablada en enero de 1938. Luego de la fase de transformación, demostradas sus cualidades para el vuelo, con el empleo de alférez, en septiembre pasó a la Escuela de Caza de Gallur, donde tras 30:45 horas en potentes aparatos y la acometividad y espíritu de lucha que le imprimieron aquellos «protos» italianos, forjados en el *Asso di bastoni*, al terminar; a fin de año, fue destinado como «Pepe», a la Escuadra de Caza , al 3-G-3.

Ya en 1939, volando el Fiat CR-32, la mayoría de las misiones son de protección a los Junkers 52 y Savoia 81 de bombardeo, o las «Oca» de asalto. En una ocasión, cumpliendo esta función en el sector de Monterrubio (Badajoz), surgió un emocionante combate con Chatos que terminó en tablas; luego suben a Cataluña y lleva a cabo un vuelo de vigilancia y reconocimiento del frente de Vich, ya en los últimos coletazos de la conflagración, desde Balaguer por Zaragoza y Salamanca, la caza se traslada a Griñón (Madrid) desde donde realiza su último servicio de guerra: un reconocimiento del frente de Aranjuez. Luego, participa en los desfiles aéreos de Sevilla, Valencia y el grandioso de Madrid, en el que pilotando uno de los 54 Fiat a los que se suman 8 Heinkel 112, escriben en el cielo el nombre de Franco. Vuela a Barajas para la revista *Aérea*; y junto a varias escuadrillas, desde Burgos evoluciona –en algún momento formando una cruz– sobre Alcocero, en el acto de inauguración de un imponente monumento dedicado al general Mola.

Continuando en la caza vuela en el 21 Grupo de Getafe y en el 23 de Tablada; pasa por la Escuela de Observadores de Málaga obteniendo el título de Tripulante de Avión de Guerra. A continuación, elegido por el capitán Salvador, se incorpora como ayudante de profesor a la Escuela de Caza, ahora establecida en Reus, donde convierte en «águilas» a aquellos alumnos que se consideraban pingüinos. Decidido a profesionalizarse, pasa por la Academia de Aviación de León, donde el estudio, la instrucción e incluso la equitación son prioritarias al vuelo –que por otro lado ya lo dominan– por tanto, durante su permanencia en ella tan solo anotó 23 horas en su cartilla.

De regreso al 21 Regimiento, vuelve a volar el Fiat hasta que el 17 de junio de 1943, formando parte de la 4º Escuadrilla de Voluntarios, marcha para combatir en Rusia; al igual que las tres que le antecedieron, viajan en ferrocarril; en esta ocasión, el periodo de formación se llevará a cabo en la escuela de Colomiers, en la Francia ocupada. Tras siete horas por piloto, de contacto con el Focke Wulf 190, partieron para Seschtschinskaja, la que en principio había de ser su base. Las misiones de protección a bimotores FW 187 o Heinkel 111 –incluso a formaciones de 60– y caza libre se sucedían y en una de ellas participó en un combate con 26 Lagg 5.

El 30 de julio consigue su primera victoria, un Lagg 5; nueve días después derriba otro aparato del mismo tipo; su tercera victoria (18 de agosto) sería una «vaca» como se conocía al Ilyushin IL2; tres días más tarde, derribaba un Lagg 3 y el 28 del citado mes un Il-2; el 15 de septiembre y el 29 de octubre con sendos IL-2 alcanzaba su sexta y séptima victorias. Por cierto que, cuando el comandante Cuadra inspeccionaba en Orscha el último IL-2, se resbaló y rompió una pierna, teniendo de ser evacuado a Berlín.

El 29 de marzo la 4ª Escuadrilla cruzaba la frontera de regreso a España; sin duda había sido la más destacada pero a sus 74 victorias había que contraponer que de los diecinueve pilotos que la componían, cuatro habían muerto, tres desaparecieron y otros tantos resultaron heridos graves. La brillante actuación de Dámaso Arango sería recompensada con una Cruz de Hierro de 2.ª clase, y la Medalla Militar individual.

Transcurrido los dos meses de permiso, se reintegró al 21 Regimiento, autorizándole para efectuar las prácticas necesarias para prestar sus servicios en la compañía Iberia, como el curso de Vuelo Sin Visibilidad.

En 1944, contrae matrimonio con Yolanda Belmonte y Ussía hija D. Juan, sin duda una de las grandes figuras del toreo. Al año siguiente asciende a capitán y al incorporarse a Iberia se le concede la situación de supernumerario.

Como piloto de Transporte de Línea Aérea, comienza con el Junkers 52, sigue con el DC-3; y cuando, dando un gran paso, la compañía adquiere los cuatrimotores DC-4, inicia en ellos los vuelos transatlánticos. En 1950 se inaugura la línea México-La Habana-Madrid y una foto de la época, atestigua cómo Dámaso junto a Manolo Presa, ambos luciendo sobre su uniforme civil la Medalla Militar, portan en andas el cuadro de la Virgen Guadalupe, traído por ellos desde la capital azteca.

Luego llegó el Super Constellation, aquel cuatrimotor elegante a más no poder; nuestro personaje, junto a otros tres Brahamanes* luego de instruirse en Burbank (USA), con Cecilio Imaz trae a España el bautizado Santa María, era el 24 de junio de 1954. Tres años después, Dámaso, al mando de un «Super» G, vuela con grandes medidas de seguridad, de Barcelona a Ammán, transportando a S.M. el rey Hussein de Jordania y séquito. Con la pista de aterrizaje a la vista, a petición de S.M., el piloto, acompañado de los cuatro Vampire que le escoltaban, inició una pasada a muy baja altura seguida de un tirón casi vertical que entusiasmó al Monarca.

Iberia ya había entrado, con todas sus ventajas, en la era del reactor y entre los cientos de vuelos que Dámaso realizó, ciertamente curioso fue el que a bordo del DC-8 El Greco, llevó al generalísimo Franco a. sobrevolar media España. Le acompañaba de comandante Luis

Dávila, e iniciado en Madrid siguió la ruta Toledo, Sevilla, Rota, donde salió al mar, Málaga y Almería, cuyo aeropuerto inauguró, asistiendo a una demostración del nuevo avión de transporte militar Caribou. Luego de visitar la ciudad, regreso al DC-8, donde le fue ofrecido un almuerzo; a continuación, Franco pasó a cabina y, con verdadera atención, recorrió toda la costa mediterránea hasta los Pirineos; seguidamente, sobrevolando Pamplona y Logroño, aterrizaba en Madrid, acompañado por una escolta de reactores del Ejército del Aire.

Todo aviador que se precie, por mucha experiencia y horas que tenga, ha pasado algún apuro. Dámaso no fue ajeno a esa teoría y según cuenta Mercedes Iglesias**, testigo directo en su función de azafata de aquel DC-8 en vuelo México-Madrid, hubo de pasarlas canutas.

«Despegamos de la capital azteca en plena oscuridad, después de la cena los pasajeros descasaban, pero llegando a Bermudas, donde habríamos de repostar, una fuerte tormenta con vientos huracanados y lluvia nos envolvió sobre el aeropuerto».

El combustible no permitía alcanzar Nueva York; por tanto, viéndose en la imperiosa necesidad de aterrizar, lo hizo bajo su responsabilidad.

«El avión no se posó, sino que salió rebotado, despedido, saltando como una pelota en el aire hasta volver a caerse, más bien desplomándose en el suelo. El comandante controló la nave; debió acariciarla como el que sabe de la dureza a la que ha sometido a su caballo en ardua carrera. Dámaso Arango, uno de los mejores pilotos de Iberia –algunos comentaban que era el número uno– había sabido dominar a su potrillo metálico, llevándole a un final feliz. La tensión de los pasajeros y de la tripulación apenas se reflejó en rostro alguno».

Los vuelos, las líneas, ahora en el colosal Jumbo, continuaban; pero en 1978, al llegar –por calendario– la fecha de su jubilación, dejaba de volar. Curiosamente, también testigo del último vuelo de nuestro protagonista, fue Merche Iglesias, que así lo contaba**.

«Cuando el servicio de la cena a los pasajeros y el de las ventas había finalizado… en el salón de arriba, preparadas unas copas y la tarta obsequiada por la delegación de la compañía en Nueva York, entré en cabina y dirigiéndome al comandante le dije: Dámaso, hemos abandonado por unos momentos a los pasajeros… la tripulación quiere despedirse de tí, brindar contigo y desearte la mejor suerte en la nueva etapa de tu vida. El comandante Arango, silencioso, se levantó de su asiento, delegando la vigilancia de los mandos al segundo piloto».

«Eran las cuatro de la mañana hora española. Él sin demostrar el temblor de su corazón emocionado, viendo a todo el grupo de azafatas y auxiliares a su alrededor, trataba de reprimir la turbación que los últimos momentos le producía este final en pleno vuelo.

«Brindamos con él y por él… y algunas palabras rápidas, llenas de afecto le fueron ofrecidas para dar cierta solemnidad al acto; después el beso y el abrazo».

«Suerte, Dámaso. Suerte, comandante. ¡Qué bien, ahora vas a descansar!»

Horas después, en Barajas tenía lugar un recibimiento multitudinario, familia, amigos; aplausos, felicitaciones, abrazos… Luego, los más allegados se reunieron en Jockey para comer, obsequiándolo como recuerdo, con un bronce, una preciosa yegua.

Los años que siguieron, desgraciadamente pocos, sobre todo los disfruto en la finca jerezana de su mujer; con los caballos –como buen aficionado a la hípica– y las vacas; no le faltaba entretenimiento; el recuerdo de sus vuelos felices y amargos sin duda ocuparían su mente. Pero el destino le había programado un último, que con su fe se prometía feliz. Fue el 23 de mayo de 1983; cuando, dejándonos el recuerdo imborrable y el ejemplo de un héroe, un gran profesional y un caballero se fue.

*Apelativo elogioso empleado para referirse a los grandes pilotos de Iberia.

***Memorias de una azafata*. Rubiños-1860. 1996.

## Hace 105 años

# Nueva experiencia

**Guadalajara 8 abril 1913**

Con objeto de acostumbrar a los aspirantes a alumnos de la Escuela de Aviación a permanecer en el aire, orientarse, reconocer y croquizar el terreno, se han iniciado en este campo y en Cuatro Vientos prácticas de aerostación en globo que se extenderán a lo largo de un mes.

## Hace 80 años

# Fidelidad

**Barcelona 3 abril 1938**

El jefe del Gobierno, doctor Negrin, ha contestado a la carta recibida del comisario de las fuerzas aéreas Antonio Cañizares en los siguientes términos:

«He recibido la suya del 23 de marzo, en la que me expresa la fidelidad de las fuerzas aéreas al Gobierno de la República.

Este documento lo considero innecesario, ya que la Aviación leal acrisola su lealtad con actos heroicos que producen el valor de otras pruebas, pero no por eso lo agradezco menos. El Gobierno está seguro de que las fuerzas aéreas tienen una confianza ilimitada en la victoria. A su vez, las fuerzas aéreas deben abrigar la certidumbre de que el Gobierno corresponde al tributo de los héroes, sin la menor vacilación, en la altísima tarea de organizar la resistencia y la lucha contra los invasores. Le ruego, señor comisario, que al trasladar a las fuerzas aéreas la gratitud del Gobierno y sus votos, insista en los míos personales»

## Hace 80 años

# Nueva escuela

**Gallur 25 abril 1938**

A 45 kilómetros de Zaragoza en una amplia superficie útil de 1.200 por 650 metros, se ha establecido la Escuela de Caza. Dirigida por el prestigioso capitán Guido Nobili, el profesorado lo componen, además de teniente español Ramón Senrra, los pilotos italianos Orlando, Caselli, Daffara y Mariscalo. Hoy se ha iniciado el primer curso al que asisten 23 alumnos, quienes en poco menos de dos meses obtendrán el correspondiente título. Para la enseñanza cuentan con cuatro Romeo 41 biplazas, dos monoplazas y un Fiat CR-32.

*Nota de El Vigía:* Ideado para la 1.ª promoción, el emblema que reproducimos, aunque pretendió convertirse en el de la Escuela, no tuvo éxito. Pronto, surgió otro que con mas gusto, adoptando el mismo lema, eliminando el triangulo bicolor y sustituyendo la pareja de patitos por un pingüino, pasó a ser el oficial de la Escuela de Caza, toque de distinción en el uniforme de muchos aviadores y pintado en sus aviones.

## Hace 75 años

# Prueba

**Reus 19 abril 194**

Como ya saben nuestros lectores (RAA 4-2008), partiendo de este aeródromo y pilotado por el teniente José Andrés de Lacour, ha tenido lugar el primer vuelo del Messer BF-109 equipado con el motor nacional Hispano Suiza Z-89. En la imagen, vemos el nuevo caza junto a un automóvil construido por la referida empresa, matriculado Barcelona 4.

## Hace 55 años

# Baja

**Torrejón 11 abril 1963**

Con la baja del T.5 -8 perteneciente al 98 Escuadrón del Mando de la Defensa Aérea se ha dado por concluida la no muy brillante historia activa del CASA-201 Alcotán.

*Nota de El Vigía:* El primer avión de transporte, proyectado y fabricado íntegramente en España, dotado provisionalmente de motores británicos Cheetah, voló por vez primera el 11 de febrero de 1949.

Contratada una preserie experimental de 12 y una serie de 100. A las dificultades que encontró CASA en las entregas y en la propia calidad de los motores nacionales ENMSA Sirio, se unieron, para su desdicha, los acuerdos con USA que trajeron a España el insustituible DC-3. A título anecdótico diremos que, de los 16 aviones que tomaron la nomenclatura T.5, cuatro se vieron obligados a realizar aterrizajes forzosos fuera de campo. El resto de aquella imponente cadena que en 1955 este cronista pudo admirar en CASA Getafe fue a la chatarra.

## Hace 60 años

# Bandera

**Jerez de la Frontera 28 abril 1958**

Con gran solemnidad se ha celebrado en esta base la entrega de la bandera que la Diputación Provincial dona a la Escuela Polimotores. Actuó de madrina la señora de Domecq (don Álvaro), esposa de su presidente, quien tras sentidas palabras llenas de patriotismo –una deuda de gratitud con el Ejército del Aire–, la puso en manos del jefe accidental de la Escuela, teniente coronel Santamaría Rico. Este, luego de su agradecimiento y emocionante arenga, la entregó al alférez abanderado Jaime Velarde Silió.

Al acto presidido por el teniente general y exministro del Aire Eduardo González Gallarza, acompañado de todas las autoridades, revistió una gran solemnidad a la que contribuyó la presencia del Ayuntamiento bajo mazas, precedido por la Banda Muni-cipal y una sección de la Policía Urbana vistiendo traje de gran gala.

*Nota de El Vigía:* El agudo lector, ya habrá asociado el nombre del abanderado con el prestigioso expiloto de Iberia, miembro de la 2.ª generación de brahamanes y autor de la obra *Aviones españoles del siglo XX*, popularmente conocida como «El Espasa de la Aviación».

Recordando con Jaime aquella ya lejana participación, con su tan clásico humor, me contó que al final del acto, era tal el dolor de brazo que para que no se le cayera la enseña encima de aquellos reclutas que no terminaban de pasar, jurando bandera, muy apurado hubo de agarrar el asta con las dos manos. Y que a la imponente fiesta que a la tarde ofrecieron los Domecq, no pudo asistir porque había sido nombrado oficial de vuelo.

## Hace 30 años

# Visita Real

**San Javier 11 de abril de 1988.**

A bordo del recién adquirido Falcon-900, que pilotado por S.M el Rey Don Juan Carlos hacía su primer viaje, SS.MM. los Reyes han visitado la Academia General del Aire, donde cursa sus estudios el Príncipe de Asturias. Recibidos al pie de la escalerilla por el coronel director, mandos del centro y el Príncipe, tras pasar revista a las tropas, Don Felipe se ha erigido en anfitrión de sus padres, a quienes ha explicado las características de los distintos aviones en los que se ha entrenado, así como el simulador del CASA C-101, por el que el Rey se interesó especialmente. Posteriormente, SSMM y SAR el alférez Borbón, almorzaron con la dirección de la AGA para regresar a la tarde a Madrid. Como ya es sabido, el próximo mes de julio, con la entrega de las alas y el diploma de Piloto Militar, el Príncipe de Asturias completará su formación castrense.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

**Hace 100 años**

### Nacimiento

**Burgos 3 mayo 1918**

Felizmente ha dado a luz un niño, tercero de sus hijos Dª. Asunción Arregui Cecilia, esposa del conocido abogado del Estado D. Pedro Alfaro. Al recién nacido se le impondrá el nombre de Ignacio.

*Nota de El Vigía:* La carrera militar de Ignacio Alfaro que, como veremos, alcanzó la cima, comenzó desde abajo; cuando, de vacaciones escolares, al tenerse noticia en Burgos del levantamiento militar, junto a su hermano menor Emiliano se incorporó como soldado voluntario al cercano aeródromo de Gamonal. En los polimotores Fokker y Dragon Rapide que allí se reunieron, aquel grupo de chavales, todos amigos o conocidos, acompañando a un puñado de pilotos profesionales (comandante Ansaldo, capitanes Luis Navarro, Carlos Pombo, Ángel Salas y José Muñoz, entre otros), hicieron de todo; observadores, ametralladores o bombarderos…, lanzando las bombas a mano a través de un agujero practicado en el suelo, cuando no labores más modestas de aeródromo.

Los primeros servicios de guerra fueron a la sierra de Madrid, y al norte, costa cantábrica; luego, desde los aeródromos de Olmedo y Agoncillo, aquellos se intensificaron. En uno de ellos perdió la vida su gran amigo, burgalés y soldado como él, Ramón de la Cuesta. Un trágico error llevó a una patrulla de cazas He-51 de la Legión Cóndor, a confundir el Dragon Rapide con un aparato enemigo, «asándole a tiros» y derribándolo; en él cayeron también los capitanes Joaquín Vela de Almazán y José Pouso.

Ya en marzo, Ignacio fue llamado a un curso de pilotos que tuvo lugar en la Escuela de El Copero, volando biplanos Havilland Moth y las flamantes Bucker 131. Demostrando que el vuelo se le daba bien, la fase de transformación, aunque dura, la superó, «soltándose» en aquellos Havilland Hispano (DH-9) que de niño había admirado revoloteando sobre Burgos; en los polacos PWS-1 que nadie los quería y en los estupendos Arado 66 llegados de Alemania. Acabado el curso en junio de 1937, con el ascenso al empleo de alférez, recibía el título de Piloto de Avión de Guerra. Díaz César Martín Campo, con la que toma parte en numerosos servicios de guerra, sobre todo ametrallamientos. No existiendo aún escuela de lo especialidad, los cazadores se forjaban en los Heinkel 51. Esto ocurrió con nuestro protagonista, y cuando en noviembre de 1937, al recibir más Fiat CR-32, la caza de Morato requirió nuevos pilotos, pasó a formar parte de la 3.ª Escuadrilla, al mando del capitán Murcia. En ella debutó –¡toda una experiencia!– en los primeros combates, en los que llegaría a abatir tres I-16 Mosca/ I-15 Chato Ratas.

Alcanzada la paz, ya teniente, en la revista aérea de Barajas lo encontramos portando el guión, que orlado de luto con crespón negro, mostraba el laureado emblema de la Patrulla Azul y la inscripción: García Morato, presente. En el posterior desfile, en el que la Caza escribió en el cielo madrileño el nombre de Franco, vuela junto a doce Fiat más, componiendo la N; y en la solemne entrega del banderín a la Escuadra de Caza, lo vemos con Carlos M.ª Rey Stolle, ejerciendo de monaguillo del obispo auxiliar de Toledo ayudando en la santa misa y en la ceremonia de bendición.

Iniciada la recuperación de los aviones de la aviación republicana exiliados a Francia, con fecha 31 de mayo Ignacio Alfaro se hace cargo en Toulouse-Francazal del Super Chato CC-093 que lo traslada a Sabadell.

Acababa el año 1939, y el teniente Alfaro habría de vivir uno de los momentos más dramáticos de su vida. Destinado al 26 Grupo de caza, con base en León, a fin de equiparlo, se dispuso que sus pilotos se desplazaran a Mallorca para recoger los Fiat que en Son San Juan habían dejado los aviadores italianos. Tras varios aplazamientos debido al mal tiempo, el 9 de noviembre, a bordo de un Savoia 81, partía la primera expedición. La formaban los tenientes Santiago de la Cuesta, José Luis Plaza, Andrés Vicente, Alfonso Ponte, Francisco Ramírez y nuestro protagonista. Pilotaban el trimotor los tenientes Miguel Ángel Sanz, Francisco Bacariza y José Madrugaron; los cabos Gironés (mecánico) y Fernando Sánchez (radio), figurando como pasajero el conductor de automóvil Antonio Vidal. El mal tiempo que encontraron en la ruta y el meterse en nubes sin calificación para vuelo instrumental causaron la tragedia; no pudiendo el comandante controlar el avión, ordenó al mecánico que comunicase al pasaje la orden de abandonarlo en paracaídas y luego de esperar unos instantes, tanto él como su segundo abandonaban el avión por la ventanilla superior de la cabina.

Lamentablemente los cazadores y el pasajero, a excepción de Alfaro, desprovistos de sus paracaídas –tan solo llevaban sus atalajes puestos– ante la imposibilidad de encontrarlos y ajustárselos en los dramáticos momentos de confusión, cayeron con el avión que se estrelló en un monte a 5 km al SE de Lastras de Cuellar en la provincia de Segovia. Incendiado, perecieron en su interior siete de sus ocupantes; al teniente Plaza, quien saltó demasiado tarde, se le encontró con el paracaídas desplegado a 50 metros de los restos de aquel. Más suerte tuvo Alfaro, a quien se recuperó ileso de la copa de un árbol con la seda rajada al abrirlo a excesiva velocidad; así y todo fue un trauma, el que en un pis pas hubiera perdido sus paisanos y amigos Plaza, Vicente y De la Cuesta.

Con intención de profesionalizarse, ingresó en la Academia de Aviación y, tras el periodo lectivo, demostrado su buen hacer se quedó en ella como profesor; muy capacitado, fue un referente de la intelectualidad del joven Ejército del Aire. Aprobado el curso de vuelo sin visibilidad en 1945, ya comandante, pasó por la Escuela Superior del Aire diplomándose en Estado Mayor con la 4.ª Promoción. Luego de servir en distintas secciones del Ministerio, regresó a aquella como profesor y tras su ascenso a teniente coronel, cumplió tres años con el mismo cometido, en la de Cooperación Aeroterrestre.

En 1955 realiza en la base USAFE de Furstenfeldbruck el curso de transición a reactores; seis años después, alcanzado el empleo de coronel, fue nombrado jefe de la Escuela Básica de Pilotos y del Sector Aéreo de Salamanca. Director del Grupo de Escuelas con la nueva organización, tuvo la gran satisfacción de que durante su manda-

to los anaranjados T-6 de la Básica cumplieran las 100.000 horas de vuelo. Fue todo un acontecimiento; el 21 de mayo de 1963, al frente de treinta y dos aviones, formando un rombo de rombos, sobrevolando las tierras salmantinas para expresar el gozo que tan señalada cifra les producía, en el momento que se alcanzaron, el coronel Alfaro transmitió por radio unas patrióticas y afectuosas palabras de felicitación a aquella bandada de charros que le acompañaba, extensivas a los mecánicos –importantes protagonistas también– quienes desde la base las oyeron.

Concedida por el Ayuntamiento de Salamanca la Medalla de Oro de la ciudad, el acto de entrega, con toda solemnidad, tuvo lugar cuatro meses después en el impresionante marco de la Plaza Mayor en la que, a título de símbolo, se había situado un T-6, recibiéndola con lógica emoción nuestro protagonista, que en 1970 ascendía al generalato. Cuatro años después, con el empleo de general de división, desempeñó la Dirección de Servicios del Ministerio del Aire y en 1977, ya teniente general, fue designado Jefe de Estado Mayor del Ejército del Aire y al año siguiente era nombrado presidente de la Junta de jefes de Estado Mayor. Ostentando este cargo, vivió la delicada situación del 23 de Febrero de 1981, cuya actuación serena y brillante, se escapa de los reducidos límites de esta biografía. Asesor personal del presidente Calvo Sotelo para asuntos militares (1982) y miembro electo del Consejo de Estado, organismo para el que fue reelegido en 1990, en el que permaneció hasta su muerte en su Burgos natal el 24 de julio 2000. Su sencillez, su franca simpatía fueron su impronta, y para este cronista honrado con su amistad permanecen imborrables en el recuerdo.

## Hace 90 años

# Peregrinos

**Cuatro Vientos 18 mayo 1928**

Despedida por el general Núñez de Prado, el jefe de la Aeronáutica Militar, coronel Kindelán, y un buen número de compañeros, partió esta mañana para Jerusalén la patrulla del Grupo de Instrucción de Getafe. Compuesta por tres sesquiplanos Breguet XIX (Lorraine 450 cv) de construcción nacional, van pilotados por el capitán Luis Roa, el comandante Luis Riaño, el capitán Juan Aboal y el teniente Jesús Montesinos (en la foto de dcha. a izq.).

Por fin, aquella iniciativa del capitán Bermúdez Reina, patrocinada por el obispado de Madrid, cuyo prelado, al frente de una peregrinación, se encuentra precisamente en Tierra Santa, se ha hecho realidad y a las 7:40 h despegaba el aparato n.º 50 con Riaño y Aboal, seguido del 36 y 45 pilotados por Roa y Montesinos, a quienes acompañaban los mecánicos García Herguido y Faustino Pérez.

Con rumbo a Melilla –su primera etapa– el avión del teniente Montesinos sufrió una parada de motor, lo que le obligó, sin apenas tiempo para elegir, meterse como pudo en un terreno accidentado que provoco un capotaje con vuelta de campana. Sus compañeros, que no sin cierta angustia presenciaron el accidente, con ánimo de auxilio aterrizaron en las cercanías; por fortuna, habían resultado ilesos y, dejándoles debidamente atendidos despegaro pero como quiera que la noche se les echaba encima decidieron dirigirse a Sevilla. (RAA 5/2003[434]).

†

ROGAD A DIOS EN CARIDAD POR EL ALMA

DE

DON RAMÓN OCHANDO Y SERRANO

CAPITÁN DE ESTADO MAYOR AVIADOR

QUE MURIÓ GLORIOSAMENTE EN TETUÁN

el 12 de Octubre de 1924

*a los 29 años de edad*

habiendo recibido los Santos Sacramentos

y la bendición de Su Santidad.

R. I. P.

Has muerto por la Patria destrozando el corazón de tu padre, que sus lágrimas y tu sangre tan honrosamente vertida te abra las puertas del Cielo.

## Hace 90 años

# Recompensa

**Madrid 17 mayo 1928**

Una Real Orden concede, tras la resolución favorable del oportuno juicio contradictorio, la Cruz Laureada de San Fernando al capitán Ramón Ochando Serrano, quien perdió la vida en Marruecos el 12 de octubre 1924, tras resultar gravemente herido en acción de guerra el 26 de septiembre anterior. (RAA. 9/1999)

«Pocas veces –decía el diario *ABC*– aun siendo siempre escrupulosamente otorgado el galardón glorioso, previo un severo juicio contradictorio recaerá con mayor justicia la altísima recompensa que aureola desde hoy la memoria imborrable y eminente del joven militar que dio generosamente su vida por España, acreciendo con su sacrificio el tributo heroico de sangre que su extirpe rindió en el altar de la Patria, ante el cual otra mocedad, su hermano Federico, ofreció también su vida en Río Martín, el año 1913.

La Patria realiza un acto de justicia al perpetuar en las listas gloriosas de sus héroes el nombre de Ramón Ochando y Serrano».

## Hace 85 años

# Fallecimiento

**Madrid 21 mayo 1933**

Víctima de las ya viejas, pero gravísimas heridas que sufrió en acción de guerra, cuyo heroico proceder fue recompensado con la Cruz Laureada de San Fernando, en el Hospital de la Cruz Roja ha fallecido el comandante de Aviación Ricardo Burguete Repáraz.

Era uno de nuestros más brillantes aviadores, ascendido a capitán y comandante por méritos en campaña. Como se recordará, tres años atrás, mandando el aeródromo y la Escuadrilla Breguet XIV de Cabo Juby, tras un aterrizaje forzoso pasó por el trance de ser secuestrado por una partida de indígenas que lo retuvo durante trece días hasta que fue satisfecho un importante rescate.

*Nota de El Vigía:* Para honrar su memoria, y en reconocimiento oficial y público de los servicios prestados, se ha decretado que, en lo sucesivo, el aeródromo de Los Alcázares, donde dejó huella de su buen hacer al frente de la Escuela de Combate y

Bombardeos Aéreos, sea denominado Aeródromo Burguete.

En la fotografía, postrado en el lecho y acompañado de su padre y de su madre, el laureado general de la Guardia Civil, cuando oficial de Regulares convalecía de las heridas sufridas en el paso del Kert.

### Hace 80 años

## Virtuoso osado

**Tablada 31 mayo 1938**

A fin de meter en revisión a su ya zurrado Fiat CR-32, Pepito Lerma –como todo el mundo conoce al teniente José Larios– tomó tierra esta mañana para dejarlo en el Parque. Le esperaban su novia Paz y Mimí Medinaceli, coincidiendo casualmente todos con el comandante García Morato quien, para «desentumecerse un poco –les dijo– iba a dar unas volteretas». Pilotando una Bücker Jungmeister, al poco revolucionaba a toda la base con una emocionante e increíble demostración de pericia y valor, que incluyó recorrer varias veces el campo en vuelo invertido, a un par de metros del suelo.

«No era prudente –escribía Larios en sus memorias– que se le permitiera hacer esas exhibiciones, resultaba peligroso en extremo, arriesgar así su vida, tan valiosa».

### Hace 80 años

## Paracaídas

**Gallur 4 mayo 1938**

Días atrás, la rotura del tren de un Pavipollo –como se llama a los aviones polacos PWS-1– propinó un capotaje sin daños personales al alférez Carlos M.ª Rey Stolle. Hoy, una grave avería producida en el Romeo 41 que pilotaba, ha provocado el que lo abandonara haciendo uso del paracaídas.

«No me funcionaron los mandos –relató– el aparato cayó desde 1.200 m y, cuando acercándome al suelo a una velocidad vertiginosa, vi que todos los esfuerzos eran inútiles y no podía salvar el aparato, decidí tirarme. El aparato se destrozó por completo. Trajeron los restos en un camión y sobraba sitio. Ni alas, ni fuselaje: solo un montón informe de hierros, tubos y el motor con los cilindros rotos. Sentí horrores el percance por el aparato, pues escaseamos, y su coste es grandísimo. Pero estoy tranquilo porque hice lo que supe y pude. Yo estoy estupendamente: ni un arañazo y eso que la caída era peligrosa. Me tiré cuando solo faltaban 500m escasos. Hacía una tormenta formidable, llovía muchísimo, con rayos y truenos. Mientras caía, dentro del aparato no lo pasé bien; fueron, unos segundos horribles de lucha en el borde de la muerte, pero, una vez me tiré, sentí impresiones casi agradables: la sensación de verse de pronto solo y sin ningún ruido en el espacio es formidable. El lanzarse, abrirse, bajar y llegar a tierra es francamente agradable y suave. Por la mucha lluvia, se mojó la seda y al aumentar el peso, hizo que bajase más rápido. La impresión agradable te la estropea la aproximación al suelo, un poco rápida, que te hace pensar en el morrón que, gracias a Dios, no me llevé».

«Ahora habré de pagar las diez pesetas de multa. Todos los accidentes o imperfecciones de vuelo, incluso las más involuntarias, se pagan. Después en el bar las disfrutamos todos en alegre compañerismo».

### Hace 30 años

## Extra

**Madrid mayo 1988**

Con un número extra, cuya atractiva portada incluimos, *Revista de Aeronáutica y Astronáutica,* ha conmemorado el 75 Aniversario de la Aviación Militar. Tras el mensaje del JEMA, teniente general Michavila, y una reseña del Ejército del Aire en la actualidad, su Cuartel General y mandos, firmas del prestigio de Ramón Salto, Gómez Coll o Ramón Salas, entre otros, han completado un interesante y estupendo ejemplar.

*Nota de El Vigía:* El coronel Emilio Dáneo, quien junto a sus fieles colaboradores, los tenientes Alonso Ibáñez y Rodríguez Medina había dado un vuelco modernizando la Revista, pidió a este cronista que en 31 páginas escribiera «las notas de sociedad» de ese vasto periodo. Lector de *Aviation Magazine*, que frecuentemente me la traían de Francia, y admirador de su sección *Actualités d'autrefois,* seguí esa línea, la misma que diez años después, con formato de periódico, inicié en *El Vigía.*

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 90 años

## Primicias

**Melilla 7 junio 1928**

El prestigioso periodista coruñés Rafael «Rafalo» Fernández de Castro, tan vinculado a esta ciudad, de la que es cronista oficial, ha conseguido hacer hablar a su amigo Ramoncho, como él llama cariñosamente al héroe del Plus Ultra, recién llegado a Mar Chica desde Los Alcázares, junto a Ruiz de Alda, Gallarza y Rada.

Desprovisto del lastre de la americana y chaleco, y no de la camisa por verdadero milagro, terminaba de almorzar en unión del jefe de la base, comandante Rodríguez Caula, Ruiz de Alda, Llorente y Morato

A pesar del absoluto silencio impuesto por la autoridad acerca de la proyectada vuelta al mundo, se aviene a largar un poco, dándole la palabra a Julio.

–El de hoy, ha sido un entrenamiento más de los muchos que hemos de seguir realizando para la preparación del vuelo. Tendrá lugar del 1 al 10 de agosto –tercia Franco–.

–¿Terminado aparato?; casi, hasta el punto de que dentro de unos veinticinco días comenzaremos a volar en él. Como ya se ha dicho, es de construcción española y tiene cuatro motores.

Ya hemos pensado en su nombre y se ha dado cuenta para que lo apruebe el Gobierno; hasta entonces no podrá saberse. Será un nombre de los de «buena pata» –añade Franco–.¿En cuanto tiempo se llevará a cabo la portentosa hazaña? Ruiz de Alda no quiere contestar, Franco dice: de Cádiz a Azores y desde aquí, en otro salto, al continente americano, a América del Norte hasta que nos llegue la gasolina. Después seguiremos hacia occidente y luego... continuaremos volando hasta regresar a Cádiz, punto de partida.

–¿Duración del vuelo?: unos 45 días, estaremos más tiempo cargando gasolina que volando.

Como insisten que no pueden decir más sobre el vuelo, surge la anécdota:

–Oye Ramón –un inciso– ¿por qué no te dejaste cortar el rizo por aquella damita que se acercó tijera en ristre cuando regresaste con el Plus Ultra?

–¡Hombre!, porque lo impidió Ruiz de Alda, interponiéndose a tiempo.

Tomando una copita de coñac en la espléndida terraza y tirando al blanco, nos «liamos» a tiros con un rifle, con varias botellas lanzadas al mar para tal fin.

En la fotografía, aún en construcción el nuevo hidroavión; el coronel Kindelán aparece a la izquierda, junto a Ramón Franco y Eduardo González Gallarza.

### Hace 90 años

## Ayuda compartida

**Tetuán 11 junio 1928**

La gravedad experimentada por un oficial enfermo ha requerido su traslado urgente al hospital de Ceuta, encomendando dicho cometido a un hidroavión militar. Designado para pilotarlo el alférez Michel Kriguine, se desplazó a Punta Pescadores donde, tras hacerse cargo del paciente, emprendió el vuelo. Todo había transcurrido conforme a lo previsto, cuando ante una avería de motor se vio forzado a amerizar a la altura de Kaseras. Por suerte, en las cercanías faenaba un pesquero que, abandonando su tarea, acudió en auxilio. Transmitida la alarma, de Ceuta salió un guardacostas de la Armada que recogió al enfermo y remolcó al hidro hasta dicho puerto.

### Hace 80 años

## Cazadores

**Gallur 16 junio 1938**

Finalizado el primer curso de caza celebrado en esta escuela, su director, el mayor Guido Nobili, ha dirigido a los ya cazadores unas palabras de felicitación y los mejores deseos en sus nuevos destinos. El resumen, facilitado por el teniente Ramón Senrra, es el siguiente: aprobados 23, de los que nueve pasarán al 3-G-3 y seis al 2-G-3, integrados ambos en la escuadra de caza de Morato; cuatro al 1-G-2 (Cadena Heinkel 51); tres al 6-G-15 (Cadena de Pavos) y uno al 5-G-17 (Ocas de reconocimiento armado).

Cinco días atrás, para celebrar el éxito, el comandante Paco Vives, del E.M. de la Brigada del Aire, organizó la «Primera Cena Cantada», cuya carta incluimos. En ella, además de las viandas, identificamos las firmas de Gido Nobili, Julio Salvador, El Herulo (Luis Pardo); Heraclio Gautier, Miguel García Pardo y el propio Vives. Un Romeo 41 en viraje de combate, el emblema de la Escuela y las banderas de España e Italia, forman una bonita composición.

### Hace 90 años

## Viaje de prácticas

**Zamora 22 junio 1828**

Procedentes de Don Benito (Badajoz) han aterrizado en los prados de Coreses los seis aparatos de la escuadrilla del comandante Ortiz; antes, evolucionaron sobre la capital provocando la admiración del vecindario.

Las autoridades militares han obsequiado a los aviadores con un *lunch* en el cuartel Viriato, y esta noche se celebrará una verbena en su honor amenizada por la banda del Regimiento de Toledo.

### Hace 90 años

## Playeros

**Laredo 30 junio 1928**

La pareja de aviones militares de Cuatro Vientos, llegada días atrás a Santander, hoy ha dado un salto a esta villa. Luego de sobrevolar a baja altura el casco urbano, a las dos de la tarde aterrizaba en la playa. Aunque resulte chocante, la maniobra no ha sido fácil puesto que, sabedor el vecindario de su llegada, se desparramó por el hermoso y amplio arenal, obligando a los biplanos a posarse en una zona un tanto apartada.

Sus tripulantes, los capitanes Alberto Moreno Abella y Mariano Barberán, a quienes acompañan los tenientes Luis de Azcárraga y José Muñoz. Unánimes al elogiar la belleza de la costa Cantábrica, nos dijeron que se quedarán un par de días por si se confirma la llegada de otros aparatos procedentes de Ávila. .

### Hace 80 años

## Aprendiendo a volar

**Delmont (Westfalia) junio 1938**

Continúa su formación bien completa –por cierto, en escuelas alemanas– de los 21 pilotos españoles que, constituyendo el primer grupo, aparecen en la fotografía. Visten de paisano, como lo hacen fuera de las instalaciones militares. De izq. a dcha.: Mario Nieto, Eugenio Martínez San Vicente +, Pío Tejada, Evaristo Alonso Rato +; atrás, Antonio Rivas, Pedro Lacalle, Luis Gallego, Miguel Cadenas, Eduardo Bermejo, Eduardo Noriega +; atrás, Enrique Mendia, Antonio París; delante, José Orozco, Antonio Chaos; atrás Demetrio Zorita +, Federico Garret +, Manuel Martin Llamas, Francisco Gomez Trenor +, Esteban Martinez Gil y Modesto Candela.

### Hace 80 años

## A punto atrapar una presa

**Sagunto 14 junio 1938**

El frente de Castellón ha sido testigo de un duro combate entre los Moscas de la 1.ª y 3.ª Escuadrillas, y los Messer que protegían el Heinkel 111. Deshecha en el fragor del combate la formación de la 3.ª; para el regreso, Tarazona se unió a Claudín, (jefe de la 1.ª) y Yuste.

Desde arriba, los aviadores observaban los destrozos que los fascistas habían causado en Nules, cuando les llamó la atención, allí abajo, cerca de la playa, un avión que, dejando tras de sí una estela de humo blanco, se dirigía hacia el norte. Claudin y yo – escribió Tarazona– nos lanzamos en picado, comprobando que era un Messer «tocado».

–Le dimos una pasada sin disparar cuando ya-tomaba tierra en la playa, en la margen derecha del río Mijares.

Al llegar a Sagunto, con órdenes de recuperar el caza alemán, al mando de Tarazona parte un camión con mecánicos y armeros hacia el lugar.

–Estaba casi intacto –narraba este– quedándome extasiado con su belleza. Lo admiro hasta cansarme; luego, me siento en su cabina. El tablero de instrumentos es delicado; parece una exposición de relojes selectos, no puedo imaginar que esta máquina tan bella sirva para matar.

–Los soldados que lo custodiaban me dijeron que el piloto, detenido en una barraca en Villarreal, es un mocito de apenas 18 años.

En ese momento, seis Messer, rozando el agua, aparecen por el mar. Al llegar a la desembocadura del Mijares viran a la derecha suavemente.

¡Vienen hacia nosotros!, ¡A tierra!

Los cazas, describiendo un círculo alrededor del avión derribado, se tiran a ametrallarlo; a la segunda pasada se incendia.

–Han podido matarnos...

## Hace 75 años

# Industria

**Sevilla 23 junio 1943**

Con un capital de 30 millones de pesetas, de los que La Hispano Suiza ha aportado dos tercios y uno el Ministerio del Aire, se ha constituido La Hispano Aviación, S.A.

La nueva sociedad se ha creado como consecuencia de un concurso convocado por el citado ministerio para la fabricación de aviones de combate que fue adjudicado a la Hispano. Además de la terminación de la serie de Fiat CR-32 y repuestos para los Savoia 79, continuará con el desarrollo del entrenador HS-42 y la versión española del Me-109, cuya licencia ha sido adquirida.

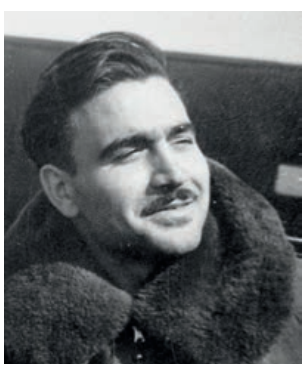
## Hace 75 años

# Mala pata

**Cádiz 6 junio 1943**

El aterrizaje en la carretera de Algeciras, en Véjer de la Frontera, llevado a cabo días atrás por aquel gran bombardero yanqui, conmocionó a toda la comarca, y raro es aquel que no se acercó a verlo. Su piloto, el sargento Seymour, a quien acompañaban un segundo, radio y mecánico, informó a las autoridades de que se trataba de un Douglas Boston III que en vuelo *ferry,* partiendo de Portreath (SW Gran Bretaña), se dirigía a Gibraltar y la falta de combustible «le obligó a bajar donde pudo».

Hoy, cuando los transeúntes ya se habían acostumbrado a verlo protegido por lonas y con guardia militar permanente, ha vuelto la actividad. Bajo la dirección del teniente Juan Machuca, profesor de la Escuela de Jerez, se le ha despojado de las protecciones; un camión cisterna a



procedido a repostarlo y, finalmente, han sido puestos en marcha sus dos motores. Tras unos minutos de calentamiento, alineado el avión a la carretera, cuyo tramo recto ha sido cubierto por la guardia civil, Machuca con motores a fondo ha iniciado al despegue, pero... apenas alcanzados los diez metros, una pérdida de potencia ha llevado a la colosal nave a estrellarse contra el suelo. Por fortuna, lo que

pudo ser una tragedia se ha limitado a una brecha en la frente del aviador. Fuentes no oficiales achacaban que al no disponer de gasolina del octanaje adecuado se había utilizado otra que, como se ha podido ver, no valía.

## Hace 55 años

# Visita

**San Javier junio 1963**

Como quiera que por culpa de la meteo se aplazaba la salida de la Vuelta Aérea, este cronista, atendiendo la sugerencia del coronel Manuel Bengoechea, director de la AGA, a quien había conocido en una céntrica cafetería madrileña, se fue tres días a San Javier, donde contaba con varios amigos, alféreces alumnos ya. Estos, propagando el fantasioso atributo de que era un «gran repórter aeronáutico», y la innata simpatía de profesores y alumnos, fui espléndidamente atendido.

Con la venia del comandante Eduardo Sanguino acompañando a grupos de cuatro alumnos hice tres vuelos (4,40 horas) en los Heinkel B.2l realizando ejercicios de bombardeo real simulado y ametrallamiento fotográfico a la isla Grosa; el coronel Bengoechea, en vuelo de una hora larga, me hizo una verdadera demostración de las cualidades de la Mentor cediéndome los mandos un rato. Por último, como remate, volví a Alcalá de Henares en un Junkers con escala en Albacete como segundo del comandante Benjamín Salomón Arranz Aguilera. ¡Qué 2:20 horas gozosas de vuelo!

Recuerdo de uno de los vuelos en Heinkel es la foto que incluyo; en ella aparecen (de izq. a dcha.) Juan Alba Nieto, He-111 Ala 27; capitán curso de Controlador de Interceptación; Escuadrón de Alerta y Control n.º 8 (Gando) Ala 46 ; 42 Gº Getafe; comandante, Ala 21 Morón; Curso E.M.; E.M. Mando Aéreo Estrecho; retirado coronel, residió en Sevilla donde falleció no hace mucho. Canario Azaola. Jaime Del Campo, Escuela Reactores, Sabre, 102 Escon; Grupo E.M.; 406 Escon; Ala 14; M. Defensa, retirado coronel. José Hipólito Delgado, Ala 3 cazabombardeo Villanubla; Escuela Reactores, Ala 2; 102 Escon Torrejón; 1970 supernumerario, Iberia. Luis Castillo Escandón El Cucas; Heinkel-111 Ala 27; 1966 retiro asuntos propios, fallece 13.11.1973. Era marqués de Santa María de Silvela y una persona encantadora.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 90 años

## Jordana padre e hijo

**Guecho (Vizcaya)**
**11 agosto 1928**

Huésped de los señores de Levison (don Carlos), ha pasado unos días entre nosotros el bizarro aviador Rafael Gómez-Jordana y Souza; antes de regresar a Burgos, cuyo grupo aéreo está bajo su mando, prometió a sus amigos, entre los que se encontraba la guapísima Kety Levison, que volvería al Abra en aeroplano; y ayer cumplió su promesa.

A mediodía, cuando mayor era la animación en la playa de Ereaga, poblada de alegres toldos e invadida por los bañistas, apareció un bonito avión militar. Un biplano Havilland Hispano –según los entendidos– que vertiginosamente descendió hasta muy pocos metros de la arena, apreciándose las cabezas de sus dos pilotos; y en la cola, un trébol verde, distintivo de la escuadrilla. Evolucionó graciosamente y después de dar dos veces el looping, el aviador arrojó una banderita española con la siguiente inscripción: «Un saludo de los aviadores de Burgos. Comandante Jordana».

El público se apresuró a recoger la misiva y correspondió, agitando sus brazos, a los pilotos que sobre Arriluce, viraron hacia Neguri.

Cuando el avión pasó por encima de la residencia de los señores de Levison, Jordana tiró un nuevo mensaje de salutación a los dueños, agradeciendo las atenciones que con él tuvieron durante su estancia anterior. Esta misiva cayó dentro de la finca de la señora de Barbier, muy próxima a sus destinatarios. Poco después, el Havilland, tras pasar con gallardía bajo el puente de Vizcaya, tomó rumbo a Burgos.

El comentario general, al tiempo que elogiaba la maniobrabilidad y potencia del aparato, tachaba de vergonzoso el que Bilbao no disponga aún de un aeródromo en condiciones.

*Nota de El Vigía:* Hijo del ilustre general que tanto se distinguió en Marruecos, Jordana era un prestigioso aviador. Procedente del Arma de Infantería, se hizo piloto y en la guerra del Rif lo encontramos de observador en una escuadrilla de Havilland Rolls. Derribado por fusilería, junto al excepcional y llorado Lóriga, la cosa no pasó a mayores. Mandó luego una escuadrilla de Potez XV y, en 1924, cuando en un Havilland Hispano en compañía del capitán Juan Sanz Prieto «realizaba sobre el aeródromo de Cuatro Vientos admirables vuelos» –escribía la prensa– el avión se estrelló contra el suelo resultando ambos con muy graves lesiones de las que, por fortuna, se recuperaron (1).

En 1927, formando un grupo de once pilotos, toma parte en el primer curso de paracaídas y, cuatro años después, bajo la dirección de Carlos de Haya, también es de los primeros que obtiene el título de Vuelo sin Visibilidad. Ese 1931 se casó con Ketty y asumió la jefatura de la Escuela de Vuelos y Combate de Alcalá de Henares.

El alzamiento militar de 1936 le sorprendió de vacaciones en Santander; consciente de la crucial importancia que, por el devenir de la escuela, debía de incorporarse a la misma, trató de marchar, como fuera, a su destino, pero fue detenido. y por el hecho de ser un militar que no comulgaba con sus ideas, sedientos de odio y sangre, los cabecillas del Frente Popular de la zona, el 15 de septiembre de 1936 lo asesinaron por disparos de arma

### Hace 80 años

## Eslabones rotos

**13 julio 1938**

Los alféreces Julián Aragón (izquierda) y Rafael Serra Hamilton, ambos madrileños, pilotos «cadeneros» en los Heinkel 51 del 1-G-2, vitales y joviales, sabían del riesgo de su oficio y lo asumían con valentía y patriotismo; conocían aquello de «en humo de gasolina subir hasta las estrellas» y desgraciadamente así fue. Precedido de 13 compañeros, Julián «El pelines» cayó abatido por fuego antiaéreo a las 20,30 horas del 26 de marzo en la campaña de Levante; estrellado su avión no lejos de las líneas propias, una avanzadilla de la infantería pudo recuperar el cuerpo del aviador.

Rafael de la misma (5.ª) promoción de su compañero, fue alcanzado y muerto, sin llegar a recuperar el picado, precipitándose verticalmente contra el suelo. Tenía 22 años y era el pequeño de siete hermanos huérfanos de padre quien ejerciendo de coronel en Bilbao había fallecido repentinamente.

de fuego en Peñas Negras (Arco), Santander, dejando a Kety con dos niños de corta edad.

Haciendo bueno el dicho «De casta le viene al galgo…» Carlos Francisco –en Neguri todos le llamábamos Rafa– se hizo piloto privado en el Aero Club de Vizcaya (1954); le gustaba volar y lo hacía bien, afición que compartía con su locura por la caza y pesca fluvial. Coincidimos en la Academia preparatoria para el ingreso en la AGA, ubicada en el bilbaíno Cuartel de Garellano. Rafa ingresó con la XI promoción «la del Rey» quien le honró con su amistad, y junto a SAR e hijos de caídos ilustres de nuestra aviación como Hector de Haya y Angelito Negrón, formó parte de la escolta a la bandera. Destinado a la 99 Escuadrilla de Alcalá de Henares, tuve la suerte de visitarla y volar en varias ocasiones en las «cessnitas» que, tomando el numeral 402, se fueron a Tablada y con ellas mi amigo. Antes, en la Escuela de Cuatro Vientos, tras el oportuno curso, se había especializado en helicópteros. Capitán en 1972, hizo el curso de reactores en Talavera la Real y el de Estado Mayor. Ya comandante fue destinado al Ala 21 (Morón), donde volví a encontrármelo (foto). Profesor más tarde de la Escuela Superior del Aire, al ascender a coronel le fue encomendada la jefatura de la Base Aérea de Armilla y la dirección de la Escuela de Helicópteros. Ya retirado, volvió a Sevilla. Además de las ya citadas aficiones, tenía una partida de golf con un amigo común, el coronel Alfonso Carrillo en el Real Club Pineda y en dicha ciudad murió el 15 de septiembre de 2014, aquella gran persona que fue Carlos, a quien llamábamos Rafa.

(1) Era de la localidad madrileña de Torrelaguna; se decía que tenía siete vidas, puesto que había sufrido siete accidentes serios, incluso con víctimas mortales, hasta que la suerte le abandonó y el 13 de noviembre de 1926, a la edad de 31, cayó definitivamente en Cuatro Vientos.

### Hace 80 años

## 2.ª Cadena

**Trujillo 21 julio 1938**

Reequipadas la 3.ª y 4.ª escuadrillas de la Legión Cóndor, con Messer BF-109; al pasar sus biplanos Heinkel 51 a la Aviación Nacional, se constituyó la segunda "cadena" de Heinkel (Grupo 4-G-2) al mando del bizarro comandante Gerardo Fernández Pérez.

Ayer partió para Extremadura, y hoy ha recibido su bautismo de fuego con un servicio de guerra en Aceuchal.

### Hace 70 años

## ¿Milagro?

**Málaga 20 julio 1948**

La Virgen de Fátima había peregrinado a Málaga y, de regreso a Portugal, se decidió confiársela al Ejército del Aire, concretamente a la Escuela de Observadores, en el único Junkers 52 que tenía entre sus efectivos. Pero, dejemos al comandante Luis Dávila Ponce de León que nos lo cuente:

«El día señalado para el vuelo se congregó en el aeropuerto una multitud impresionante, y en medio de un gran fervor, se procedió a entregarnos a la Virgen, que trajeron en procesión hasta la escalerilla del avión.

Yo pilotaba el trimotor, teniendo como segundo al director de la Escuela, teniente coronel Orduna. Una vez cerrada la puerta, empezamos a arrancar los motores, pero uno de ellos se resistía como una pantera a ponerse en marcha. Como no había otro avión para sustituirlo, pensando en el lío que se iba a organizar si se suspendía el viaje, le propuse al jefe despegar con dos motores y tratar de arrancar en vuelo el tercero; este aceptó y así salimos; milagrosamente arrancó permitiéndonos llegar perfectamente a Lisboa».

### Hace 80 años

## Bendita seda

**Escatrón 30 julio 1938**

Con el capitán Cuadra al frente, sale la cadena, vuelo el He-51 (2-29) –así narraba su odisea José Luis Jiménez Martín en su excelente libro Cadenas del aire–.

«Al dar la tercera pasada sobre el objetivo justo en el momento que rebaso la trinchera que acabo de ametrallar, he inicio la salida del picado, noto un fuerte golpe en la palanca que la llevo bien agarrada.

Mientras sigo tomando altura, veo que he sido alcanzado en la unión del alerón izquierdo con el plano superior.

He de ir por derecho, no puedo virar hacia las líneas. Mi preocupación es subir lo más alto posible, estoy demasiado bajo si he de lanzarme .

La tela del plano se va desgarrando, el contraplaqué astillado salta deshecho, el alerón pende en parte sin sujeción.

No responde a los mandos cuando de pronto inicia un tornillazo hacia la izquierda. He de lanzarme; me pongo de pie sobre el asiento; el viento azota mi rostro arrastrándome las gafas, que pierdo. El aeroplano haciendo un tonó se aleja, mientras caigo cabeza abajo. Con la mano derecha estiro con todas mis fuerzas la anilla que llevo en el pecho. Casi al instante, me veo volteado, experimentando un tirón brutal de los hombros, por los tirantes. Suspendido en el aire, la sensación es de estar colgado en el vacío. El ruido del motor ha desaparecido, distingo la polvareda del avión estrellado en terreno enemigo y delante de mis ojos dos líneas de trincheras desde donde me disparan, pues oigo los tiros y veo subir las trazadoras. Calculo bajo mí una altura de unos doscientos metros.

Mi preocupación está en los olivos que tengo justo debajo, la tierra se aproxima rápidamente, estoy sobre uno de ellos, estiro de un tirante haciendo resbalar el paracaídas y ya no caigo encima. Me preparo para hacer flexión de piernas, pero a pesar de todo me doy el gran batacazo, doblándose el pie que llevo descalzo ocasionándome intenso dolor. Doy un puñetazo en el cierre del Irvin y al saltar los tirantes salgo corriendo en dirección contraria a las trincheras que tengo muy cerca».

Recuperado por legionarios, unas horas después daba la novedad a su capitán.

### Hace 60 años

## Pioneros

**Palma de Mallorca 15 julio 1958**

Casi dos años después de la llegada de los Sabres a Manises, una formación del 11 Escuadrón destacada en Son San Juan al mando del capitán Carlos Herraiz ha entrado en el polígono de aire-aire de esta isla para efectuar la primera misión con fuego real del Ala de Caza n.º 1.

*Nota de El Vigía:* Herraiz era sobrino de aquel heroico César, derribado, preso y torturado, quien dio nombre a un aeródromo marroquí (RAA) y hermano de Javier (22) caído con un Heinkel 111 en acción de guerra en las cercanías de Sidi Ifni (RAA). Esta desgracia afectó tanto a su familia, sobre todo a su madre, que nuestro protagonista hubo de dejar el Ejército del Aire para ejercer una profesión civil. Así y todo, un hijo suyo, Carlos Herraiz Linares, hoy teniente coronel en el Ala 35, fue aquel teniente que saltó a las páginas de los periódicos a consecuencia de haber sido alcanzado por dos misiles cuando, formando parte de la tripulación de un Aviocar destacado en Croacia, volaba de Zagreb a Split. Por fortuna, pudieron hacer un aterrizaje forzoso en Rijeka.

### Hace 90 años

## Despedida

**Santander 21 julio 1928**

Ante su próxima partida para la proyectada vuelta al mundo, y con el fin de despedirse de la real familia, procedentes de Madrid ha tomado tierra en el campo de Pontejos (Astillero) una pareja de Breguet XIX tripulada por Franco González Gallarza y Ruiz de Alda Álvarez Buylla. Luego de cambiarse de ropa, don Cándido Arrola los trasladó a palacio donde, en el transcurso de un almuerzo, informaron a los reyes acerca de su tan ambicioso vuelo.

### Hace 60 años

## Trabajo bien hecho

**Manises 16 julio 1958**

Cumplidos tres años en los que, desde la nada, puso en marcha la primera unidad española de reactores –el Ala de Caza n.º 1– el coronel Miguel Guerrero ha cesado en el mando de la misma para pasar como agregado aéreo, a la Embajada de España en Washington.

*Nota de El Vigía:* Observador en 1930 y piloto dos años después, desde el principio de la Guerra Civil se reveló como un gran cazador; con el empleo de capitán le fue encomendado el mando de la escuadrilla 5-E-3 encuadrada en la escuadra de caza de Morato. Obtuvo 13 victorias aéreas y fue recompensado con la Medalla Militar y el ascenso a comandante por méritos de guerra. Jefe de la Escuela de Caza cuando en los años cincuenta llegó la modernización del Ejército del Aire, fue uno de aquellos veteranos que quisieron y consiguieron transformarse, y con 47 años hizo el curso de reactores en Furstenfeldbruck para mandar a continuación la primera unidad de reactores: el Ala de Caza n.º 1. Agregado aéreo en Washington, fue capitán general de la 1.ª Región Aérea. A los 83 años nos dejaba aquel extraordinario aviador y excelentísima persona, a quien este cronista, a pesar de la diferencia de edad, siempre le consideró un gran amigo.

### Hace 90 años

## Bautismo del aire regio

**Santander 26 agosto 1828**

Si bien el rey Alfonso XIII, ya en 1913, había volado por vez primera a bordo del dirigible España, a pesar de sus deseos, por razones de seguridad siempre había encontrado la oposición del Gobierno para que volara en avión. Hoy, confiando en la pericia del comandante Eduardo González Gallarza y en la seguridad que ofrecía el hidroavión Dornier 16,ha accedido a ello.

El vuelo ha durado treinta minutos y S.M., satisfechísimo, ha dirigido el siguiente telegrama al coronel Kindelán.

«He tenido la satisfacción de izar por vez primera el pendón morado en un avión del Servicio de la Aeronáutica / con este motivo saludo a los jefes y oficiales clases y soldados a tus ordenes / Diles me siento más unido a ellos aún antes de haber estado en su elemento/ te abraza Alfonso Rey».

### Hace 80 años

## Bacalaos

**León 2 agosto 1938**

Cedidos por la Legión Condor, que ha recibido los más modernos Dornier 17 P, la Aviación Nacional se ha hecho cargo de los primeros Do-17 E con los que, al mando del prestigioso comandante Luis Rambaud, se ha creado el Grupo 8-G-27.

El «Bacalao» –tan plano, tan plano es, que parece el citado pez al salazón– al que los alemanes llamaban el «lápiz volador», está dotado de dos motores de 950 cv; alcanza una velocidad de 470 Km /h; es capaz de transportar 900 kg de bombas y su armamento defensivo consta de tres ametralladoras.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 90 años

## Viajeros

**Algorta 10 septiembre 1928**

Si bien aún les falta por cubrir su última etapa a Madrid (RAA-9/2013-730), la fotografía nos muestra el momento en que la avioneta Avro Avian del teniente Carlos de Haya y Álvaro García Ogara aterrizaba en la playa de Ereaga. Momentos antes, a modo de rúbrica, había pasado airosamente bajo el puente de Vizcaya que une Las Arenas y Portugalete. Atrás quedaba una extensa vuelta a Europa en 17 etapas que les llevó hasta Constantinopla y nada menos que 9.000 km.

### Hace 85 años

## Boda

**Logroño 14 septiembre 1933**

En la antigua abadía de la Vírgen de Valvanera se ha celebrado el enlace matrimonial de la señorita María del Carmen Pastor Ibáñez, hija del acaudalado banquero de esta ciudad D. Eugenio Pastor, con el capitán de Aviación D. Miguel Rubio Larrañaga.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente, no habría de durar mucho su felicidad, puesto que a los pocos días de producirse el alzamiento militar, al aterrizar en Agoncillo, una bomba que había quedado enganchada en el Breguet se desprendió produciendo la muerte de Miguel (32) y de su compañero el capitán Luis Calderón Gaztelu. (34).

### Hace 80 años

## Sufridor

**Pamplona 4 septiembre 1938**

A consecuencia de las gravísimas quemaduras, ha fallecido en la clínica San Miguel el alférez piloto Jose M.ª Etayo Elizondo. Derribado el pasado día 25 sobre Campanario (Badajoz) por querer salvar el avión, terminó estrellándose con él. Internado, en principio, en el hospital de Don Benito, se optó finalmente por trasladarlo a su tierra natal. Tenía 19 años y tras su formación de piloto en Italia, junto a su primo Fernando Arbizu, ambos tuvieron el privilegio de incorporarse a la caza de Morato.

### Hace 80 años

## Héroe

**Huesca Castejon del Puente 9 septiembre 1938**

Cuando bajo intenso fuego antiaéreo, llevaban a cabo un servicio al sur de Fatarella, el jefe del Grupo Romeo, comandante Jesús Camacho en función de observador, a quien acompañaba como piloto el capitán Juan Díaz Criado fueron alcanzados por un proyectil de 35 mm que hirió a ambos. En tan grave situación, este instó a aquel a que se arrojara en paracaídas, desistiendo de hacerlo, sabiendo las funestas consecuencias que tendría si caía en zona enemiga, al haberse fugado con un Br-XIX de Getafe. Ya a pocos metros del suelo el piloto herido en ambos brazos y con el derecho absolutamente insensible, se dio cuenta que con la mano izquierda

### Hace 80 años

## Otro caído

**Teruel 14 julio 1938**

Finalizado su tercer servicio, al regresar a Escatrón, los cazadores del 2-G-3 al mando del capitán García Pardo han informado acerca del combate llevado a cabo en los alrededores de Sarrión entre sus Fiat y un número muy superior de Chatos y Moscas, así como la confirmación de dos victorias.

Por contra, el avión 3-65 había caído en el lance, pereciendo el alférez José Luis Bernal de Mérida, un simpático malagueño de 22 años.

## Hace 80 años

# Jura de Bandera

**Jerez de la Frontera**
**18 septiembre 1938**

Con gran brillantez se ha celebrado en el aeródromo la ceremonia de jura de bandera de los nuevos pilotos, tanto de la escuela establecida en él, como los de la sevillana de El Copero. Tomó juramento el comandante Ibarra Montis, haciéndolo en primer lugar el alférez Jaime de Jauregui y Epalza, quien a consecuencia de un grave accidente de vuelo había perdido las dos piernas (RAA-12/2007-1238).

## Hace 75 años

# Futuros pilotos

**Jerez de la Frontera**
**septiembre 1943**

En la escuela del aeródromo Capitán Haya prosigue a buen ritmo la fase de Transformación, tras la cual los sargentos de complemento alumnos obtendrán el título de pilotos de avión de guerra. En la foto, ante un ES.5 (el Fiat CR-32 construido por La Hispano) vemos (de izq. a dcha., de pie) Alfonso Alvarez Toimil, Lázaro López Sobral, José A. de la Peña Moulié, capitán profesor Carlos Sancho, Eduardo Sánchez López, Ángel Veiga y Barsen García-López-Rengel. En primera fila, flanqueado por los hermanos Antonio y José García-Fontecha Mato, Rafael Sánchez Mena.

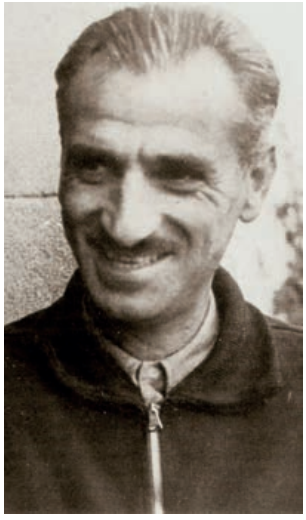
gobernaba el avión perfectamente, y en un alarde de técnica y pericia ha podido regresar al campo, salvando el avión y observador.

*Nota de El Vigía:* Por los méritos contraídos, especialmente la acción que relatamos, por Orden de 9 de agosto de 1939 se le concedía la Medalla Militar.

## Hace 80 años

# Ascensos

**Barcelona 15 septiembre 1938**



El Diario Oficial incluye una orden por la que se concede el ascenso a general de brigada al coronel de Intendencia Ignacio Hidalgo de Cisneros. Piloto de 1921, tuvo una destacada actuación en la guerra del Rif. Tomó parte en la fracasada intentona revolucionaria de Cuatro Vientos, marchando como otros implicados a Portugal, donde encontró asilo. Al proclamarse la República regresó a España para ocupar un alto puesto en la Dirección General de Aeronáutica, cuya jefatura alcanzó a poco de producirse el alzamiento militar de 1936.

## Hace 75 años

# Nueva en el aire

**Cuatro Vientos 22 septiembre 1943**

Pilotada por el capitán Aresti, quien precedido de su fama de virtuoso adquirida en la Escuela de Jerez se ha incorporado al Centro de Estudios y Experiencias, realizando su primer vuelo la avioneta acrobática INTA HM-5. Construida por Aeronáutica Industrial, S.A., es un monoplano dotado de un motor Hirth de 160 CV. En la foto, el aviador bilbaíno cambia impresiones con Juan del Campo Aguilera, uno de los técnicos de AISA.

El Personaje

# Lezama el de Bilbao

Cuando en 1950 nació el Aero Club de Vizcaya, este cronista –aún con pantalón corto– bajo la tutela de su presidente, futuro suegro de mi hermana Paz, acudió al aeropuerto de Sondica para ver la llegada de las avionetas del *rally* a Santander y –¡sin podérmelo creer!– recibir el bautismo del aire. Entre los señores que conocí, a los que Manolo Zubiaga, el decano de los aviadores vascos (1913), me presentó como sobrino del Chista[1], recuerdo a uno que, por vivir no lejos de casa, le conocía de vista. Era Fernando Lezama-Leguizamón y Zuazola. Esta es su historia.

Nacido el 30 de mayo de 1902, estudió derecho y se licenció por la Universidad de Valladolid; atraído por la aviación, en vacaciones marchó a Inglaterra, formándose como piloto privado en 1932. Dos años después adquiría un British Klemm Swallow –n.º 9 de construcción– que se matriculó EC-XXA. Ya en España, con base en el aeródromo de Lamiaco, junto a Las Arenas, a tan solo un par de kilómetros de su domicilio, lo voló bastante, haciendo popular el dicho «Ahí va Leguizamón», tan pronto se dibujaba en el cielo su característica silueta alilarga. En aquel reducido aeródromo que lindaba con la ría donde había jugado al polo el rey Alfonso XIII se encontraba el crucial 18 julio 1936, y con la disculpa de que iba ponerlo en marcha a ver si el mecánico detectaba algún fallo que le preocupaba, se aproó al viento y despegó para pasarse a Vitoria y ponerse inmediatamente a las ordenes del teniente coronel Camilo Alonso Vega (creo que conocido suyo), quien en nombre de los sublevados se había hecho con la capital alavesa. Ya ese mismo día, acompañado de su paisano Chomin Hormaechea, quien portaba un mosquetón como arma defensiva, y cubierta la matrícula con papeles de periódicos, temiendo represalias a su familia si se le reconocía, inició los primeros servicios de enlace, lanzamiento de proclamas y reconocimiento sobre líneas del frente. A fin de año, junto a unos veintitantos pilotos civiles realiza en Tablada el curso para la obtención del título de piloto de avión de guerra; con él y el empleo de alférez provisional, se incorporó a los Junkers 52 y luego a los formidables Savoia 79 del segundo Grupo (4-G-28) que ante la grandilocuencia del primero (3-G-28) con su «No hay quien pueda», ellos acuñaron en su emblema «Tanto pita - Pita tanto…». De la sana rivalidad entre ambos nació aquel Carrasclás[2] que los del primero les cantaban: «Muchos condes y marqueses, sangre azul yo no lo dudo, van a bombardear Mezquita y le dan a Monteagudo. ¡Carrasclás!, ¡Carrasclás!».

En el 4-G-28 coincidió con dos amigos vecinos de Guecho también, Ignacio Ybarra y Luis de Zavala, y con la autoría de aquel tan simpático, que dicen que fue Pepín Cavanilles[3], nació la divertida canción, que con la música legionaria de *El novio de la muerte*, se titulaba *Lezama el de Bilbao*.

Acabada la guerra y creado el Aéro Club de Vizcaya, Fernando adquirió junto a su presidente, el pionero (1913) Manolo Zubiaga (foto), una Miles Messenger, y ya en los 60, una Cessna 172; con uno y con otro, en ambas les acompañé muchas veces.

No quiero terminar sin referirme a la divertida foto que en plena guerra hizo Fernando Flores Solís, reuniendo al más gordo (Eugenio Gross), al más pequeño (Federico Vallés) y al más flaco (Fernando Lezama-Leguizamón). Recordándolos, Juan Antonio Gómez Trenor escribía en 1975 en la revista *Avión*: «Eran pilotos civiles y voluntarios como yo; Fernando era Requeté «de los de antes» y como no era un Apolo, le llamábamos algunas veces el Requetebonito. Parco en palabras, piloto muy fino, modelo de discreción, modesto hasta la exageración, cumplidor como el primero; compañero y camarada único, toleraba las bromas pesadísimas y algunas de mal gusto; gozoso se incorporó a nosotros a los Savoia 79 al principio de formarse la escuadra. Le he vuelto a ver solo una vez, con gran emoción por mi parte; sé que se casó y me dio gran alegría la decisión. Desde estas líneas le deseo toda clase de parabienes y felicidades».

Su afición a la aviación le llevó a formar parte del consejo de Trabajos Aéreos y Enlaces (TAE), que promovida por su amigo Julio Alegría, inició su actividad charter con aquellos DC-7 bautizados Santurce, Guecho… Cuando allá por los años 70 dejó de volar le sucedió su hijo Fernando y su yerno Javier Chalbaud. Persona de una vasta cultura, toda su dilatada vida se preocupó de enriquecerla. Falleció a los noventa y, como ferviente católico que fue, en su esquela quiso que figurase un título del que íntimamente se enorgullecía; Adorador Nocturno Veterano Constante.

[1] Rogelio Azaola piloto 1918, falleció coronel 1954.
[2] Serenata o soniquete.
[3] Asturiano, teniente 4.ª Escuadrilla Azul. 91 servicios, 4 victorias. Cayó volando un FW-190. Falleció en combate aéreo en 1944. Medalla Militar.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**San Sebastián 18 octubre 1918**

Hijo de D. Ramón Pagola Goya y de doña Manuela Barandiarán Veldarém al recién nacido le será impuesto el nombre de Javier.

*Nota de El Vigía:* Recién acabado el bachiller, el alzamiento militar trastocó sus proyectos universitarios, pero con las ideas claras, al ser liberada su ciudad se incorporó voluntario al Tercio Oriamendi, en el que cumplió sus primeros servicios de campaña, tomando parte en la rotura del frente de Vizcaya y conquista de Bilbao. Marchando ya hacia Santander, fue convocado al curso de pilotos que tenia solicitado, el cual lo llevó a cabo en Italia, y tras un periodo de reentrenamiento en Jerez, obtuvo el título en junio de 1938.

Destinado a las FFAA de África con los ya caducos Breguet-XIX del 2-G-10 (Tetuán) efectúa en pareja vuelos de reconocimiento en la zona del Estrecho. Tras esta, un tanto aburrida etapa, en 1939 pasó a la Península para integrarse en el 6-G-28 (cuarto Grupo español de Savoia 79) actuando desde el aeródromo de Alfamén, en la campaña de Cataluña. La guerra termina y Pagola participa en la Revista Aérea de Barajas y en los desfiles que en varias ciudades tienen lugar. Con la nueva organización, las Escuadras de Savoia 79 se trasladan a Sevilla y Granada; ya teniente, marcha a esta ciudad, formando en la 2.ª Escuadrilla del 15 Grupo.

Hace el curso de observadores en Málaga y tras pasar por la Academia de León vuelve a Granada, hasta que, voluntario, se incorpora a los Chatos o Curtis de Villanubla. Ascendido a capitán es destinado al EM de la R.A. Atlántica y a causa de sendos accidentes, con una Bücker y con un avión militar (sic), en los que resultó ileso, sujeto a informaciones sumarias que fueron sobreseídas.

Desde 1949, formando la plantilla del 13 Regimiento de Aviación, con base en Albacete, vuela el potente bimotor de bombardeo en picado Junkers Ju-88.

«Era –me contaba– un gran avión, lo mejor que teníamos, y disfruté mucho volándolo; aún hoy, al cabo de los años, lo recuerdo con agrado».

Hojeando la cartilla de navegación, encontramos sus más llamativos vuelos; como el simulacro de bombardeo de las estaciones del Norte y Atocha, que –suponemos– dejaría pasmados a los madrileños; aquel ejercicio de defensa aérea de la capital de España en el que, con base en Alcalá, intervienen como ¡¡cazas!!, ante los SM-79 y He-111 «atacantes» que procedían de Zaragoza. Otros ejercicios tácticos tendrían lugar en el puerto de Valencia; o, con base en Tetuán, exploraciones armadas sobre el Atlántico; desde Larache a Mogador y desde Tetuán a Mogador, a unas distancias de la costa de 160 y 125 km. También desde la base marroquí, participa en la operación Calipso simulando un ataque con torpedos a la escuadra que protegía un convoy; su clausura, el 30 de octubre de 1950 con una parada naval y un desfile aéreo (250 aviones) en la bahía y puerto de Cádiz, presidida por el caudillo, fue apoteósica (10-2000 (843). El 3 de agosto de 1956 hace su último vuelo en Ju-88, el postrero de este gran avión en España.

Como un breve paréntesis, siendo Pagola un buen esquiador, participa, en función de profesor, en un curso que tiene lugar en Candanchú (Huesca).

Su ya notable experiencia aeronáutica la incrementa con los cursos de Vuelo Sin Visibilidad y Cooperación Aeroterrestre; entretanto, había ascendido a comandante y es destinado al Ala de Reconocimiento nº 28 de Alcalá, dotada de los Heinkel 111 construidos por CASA con los que pronto, vuela a Las Palmas–Gando al mando de un destacamento para prestar apoyo a las tropas implicadas en el conflicto Ifni–Sahara.

Ya en 1959, Pagola pasaría a desempeñar la función de ayudante de campo, que la «bordaría»; así, uno tras otro, lo fue de los generales Sartorius, Gill Mendizabal y Jiménez Benamu, incluso cuando este fue nombrado JEMA.

A petición propia, solicita la baja en servicio de vuelo; contaba con 1.668 horas.

En 1971 sucede al coronel Joaquín Ansaldo en el mando del Sector Aéreo de Vascongadas. Este destino, en principio feliz –su ciudad, familia, amigos– le causó un disgusto de enormes proporciones.

El domingo 16 de noviembre de 1980, a las 9 de la mañana un comando de ETA asalta las dependencias del sector, situadas en el primer piso de una casa de vecindad de la

### Hace 80 años

## Heroico jefe

**Castejón del Puente**
**2 octubre 1938**

Como ya saben nuestros lectores, (RAA 10/2008-889) al llevar a cabo un servicio en las proximidades de la sierra de Cavalls, ha resultado alcanzado por la antiaérea el Romeo 37, n.º 12 pilotado por el jefe del Grupo, comandante Rodríguez Díaz, a quien acompañaba como observador el teniente Castro García. Ante la gravedad de la situación –con el motor en llamas– antes de ordenar al teniente que se echara en paracaídas, su valentía le llevó a dar una última pasada y arrojar las bombas que les quedaban. Ambos saltaron, con la trágica circunstancia de que Rodríguez,al no llevarlo bien ajustado, se salió de él. Su postrera advertencia humorística, dado el accidentado terreno que tenían debajo, de ¡Vaya torta que nos vamos a dar! resultó premonitoria para él.

*Nota de El Vigía:* En recuerdo y homenaje a tan malogrado aviador, que con el popular apodo de Cucufate (34) fue una de las más grandes figuras de la aviación española, traemos hoy esta simpática fotografía, en la que aparece junto al ilustre escritor y charlista Federico García Sanchíz.

## Hace 80 años

# Casualidad

**Escatrón 3 octubre 1938**

La inquietud entre los cazadores de Morato ha crecido por momentos, cuando finalizado el combate llevado a cabo con Curtis y Ratas, nadie vio al comandante, y al regreso a este aeródromo, tampoco se encontraba en él. Para colmo, faltaba igualmente el capitán Salvador. Pasado el tiempo, que se hizo una eternidad, el primero comunicaba telefónicamente que, derribado, había aterrizado forzosamente cerca de Corbera. Respecto a Salvador, luego se ha sabido que, derribado también, había tenido que abandonar el Fiat saltando en paracaídas, siendo hecho prisionero.

*Nota de El Vigía:* A Morato –así se demostró– le alcanzó una de las ráfagas que un piloto de su escuadrilla disparaba a un Rata, al que derribó y aquel perseguía también.

Salvador, preso en Montjuich fue liberado al terminar la conquista de Cataluña.

calle Sancho el Sabio, apoderándose de cinco fusiles CETME y una pistola; el coronel Ramón Gómez Aranalde, director del aeropuerto de Fuenterrabia, queriendo impedir su huida, forcejea con los etarras quienes le produjeron heridas de gravedad en el cráneo. La irritación de Pagola se dejó sentir al declarar que podía haberse previsto y evitado; adoptando medidas especiales de seguridad que habían sido solicitadas sin resultado positivo.

Al día siguiente el coronel Pagola era cesado; disponible forzoso en el MATRA luego en el SAECG n.º1 (Sector Aéreo Valladolid) hasta su pase a la situación de retirado. Ya había fijado su residencia en Sangenjo desde donde, sintiéndose enfermo, volvió a su tierra y el 17 de junio de 1994, aquel encantador personaje nos dejaba en una clínica de San Sebastián.

## Hace 80 años

# Panecillos

**Burgos 8 octubre 1938**

De buena fuente, se sabe que el lanzamiento de sacas de pan, llevado a cabo en la mañana del día 6 por aviones nacionales sobre Alicante, ha producido en la población la más viva alegría.

Los panecillos, envueltos con papeles de los colores nacionales, en los que aparecían diversas inscripciones tales como «Poco nos importan vuestras opiniones, después de todo sois españoles»; «Para los viejos, las mujeres y los niños»; «El pan no está envenenado», o «En la España Nacional el pan, la leña y el carbón no faltan», fueron arrebatados por la población sin prevención alguna.

## Hace 80 años

# Un detalle

**Posadas (Córdoba)**
**10 octubre 1938**

Cuando sobre las 16:20 horas el alférez José Manuel Gorostiza Paredes (20), acompañado del teniente observador Jesús Gastón, efectuaba en el Heinkel 45 (15-18) un servicio de ametrallamiento en las proximidades de un pueblo sobre el río Guadanatillas, ha sido alcanzado por la antiaérea, cayendo a tierra y explotando, con la pérdida de ambos ocupantes. Se da la circunstancia de que el primero hacía tan solo una semana que había incorporado a la cadena de Pavos (6-G-15).

*Nota de El Vigía:* Con fecha 4 de abril de 1940, Eduardo González García, vecino de la localidad alicantina de Catral, escribía al ministro del Aire en los siguientes términos: «Con en el mayor respeto, educación y la cultura que poseo me dirijo a V.E. para manifestarle que, habiendo leído en la prensa el acto religioso que se celebra hoy en Griñon, en conmemoración de los caídos del Ejército del Aire, donde se habrán congregado los familiares de estos, y para si a V.E. tiene el honor de poner en conocimiento de los familiares, le expongo; como poseo una medalla dorada del Angel de la Guardia (sic) sacada de entre las Cenizas del Aparato de la Zona Nacional que cayó en filas rojas en septiembre de 1936 (sic) Sector Extremadura (Villanueva del Duque Córdoba) que al dorso lleva grabado el nombre de (José Manuel Gorostiza- 23 diciembre 1917). Desde que la cogí salvándola de las garras del comisario, mi pensamiento siempre fue que fuera a manos de los familiares del caído; no habiéndola puesto antes en publicidad por carecer de conocimientos de cómo podía efectuarlo. Pudiendo dar más amplios detalles de cómo dieron sus vidas por Dios y por España tan heroicos aviadores. Despidiéndome de V.E., con el mayor respeto, Dios guarde a V.E. muchos años».

Afortunadamente, su deseo se cumplió y doña Balmira, la madre de Gorostiza, recibió tan preciada reliquia, junto a un trocito de paracaídas parcialmente quemado; recuerdos que, lógicamente, hoy los conservan sus nietos.

Santurzano, como los hermanos Rafael y Ramón Mendizabal, aviadores y víctimas también de la Guerra Civil, Gorostiza era hermano del célebre futbolista del Athletic Bilbao, conocido como Bala roja.

## Hace 80 años

# Guerra sucia

**Burgos 28 octubre 1938**

Comunican de Salas de los Infantes, que en sus proximidades, con gran estruendo, se estrelló un avión de ciertas proporciones que al parecer venía incendiado, encontrándose en los alrededores cuatro cadáveres y un herido. Según declaraciones de este habían recogido en León, el Bacalao 27-3 (un bimotor Dornier 17), cuya revisión se había llevado a cabo en el Parque, y volaban rumbo a su base, en Zaragoza. Lo pilotaba el comandante Luis Rambaud a quien acompañaban el teniente Del Arco, el alférez Vierna y los sargentos González y Ramos, mecánico y radio respectivamente; más o menos a mitad de la ruta, repentinamente se produjo una explosión e incendio en el motor derecho. Dada la gravedad de la situación, el comandante ordenó el inmediato abandono del avión, con tan mala fortuna que solamente Ramos sobrevivió; Rambaud se salió de los atalajes del paracaídas; Vierna fue alcanzado por la hélice y a Del Arco y González no se les abrieron. Una tragedia.

*Nota de El Vigía:* La primera investigación ya apuntaba sospechas de sabotaje, corroboradas en otros casos que más adelante se produjeron; descubriéndose finalmente, en el Parque, una célula anarquista que fue pasada por las armas.

Luis Rambaud (38) a quien vemos feliz con su hija Lolita en brazos, fue un aviador de enorme prestigio; primer jefe del Grupo de Bacalaos, a título póstumo fue ascendido a teniente coronel, concediéndole la Medalla Militar.

## Hace 65 años

# Baja

**Tetuán octubre 1953**

Arrinconado en el aeródromo de Tetuán, donde sesteó los últimos meses por falta de repuestos –se pensó sin éxito utilizar los motores de los FW Condor internados–, ha causado baja el único Henschel HS 126 que quedaba en vuelo.

Destinados a la AS/88 de la Legión Cóndor, ocho llegaron en octubre de 1938, participando en la campaña de Cataluña. Acabada la guerra, con cinco de ellos motejados Superpavas, se constituyó la 41 Patrulla (Regimiento Mixto n.º 2) de Marruecos donde siempre estuvieron.

En la fotografía, tomada en Griñon el 4 de abril de 1939, operadores alemanes filmaron desde un HS-126, el combate simulado entre García Morato con Fiat y Barranco con Rata; ya finalizado este, se produciría la tragedia.

## Hace 70 años

# Regreso a su tierra

**Sevilla 15 octubre 1948**

Ahora se cumplen los 80 años desde que un puñado de jefes y oficiales de la Aviación peruana, iniciara en España una fase de reentrenamiento. El aciago 19 de julio de 1948, cuando el teniente Esmaro Salinas Carmona (27), alumno de la escuela de Cuatro Vientos, volaba el Avro 504, acompañado de su amigo el ingeniero civil José García Bernal (39) –a quien había recogido en el aeródromo de Getafe–, por causas que no se llegaron a averiguar, desde una altura de 300 metros cayó en barrena hasta el suelo, estrellándose con violencia, lo que les costó la vida.

Tan desgraciado accidente, causó un hondo pesar en los círculos aeronáuticos españoles, y el entierro del teniente Salinas constituyó una gran manifestación de duelo. Una compañía le rindió honores, y una escuadrilla arrojó flores al paso de la comitiva. Hoy, coincidiendo con la estancia en nuestro puerto de la fragata peruana Teniente Gálvez, asistente a los actos del Centenario de la Marina de Castilla, sus restos han retornado a su patria. Tras su exhumación en el cementerio madrileño de Carabanchel en presencia de los generales jefe de E.M., subsecretario y jefe de la R.A Central, soldados del Ejército del Aire han hecho entrega al comandante del buque de la arqueta que los contiene.

## Hace 60 años

# Intrusos

**Zaragoza octubre 1958**

Rodándose no lejos de la base aérea la película *Salomón y la reina de Saba,* el actor Tyrone Power, reservista de la Navy, en la que sirvió como piloto en la campaña del Pacífico, queriendo saludar a su compañeros españoles del 21 Escuadrón (Ala de Caza n.º 2), los ha invitado a una copa en el Gran Hotel. El encuentro con el gran artista y su compañera de reparto Gina Lollobrígida ha sido muy agradable, proyectándose varias escenas de la película que habían tenido que suprimir, porque no congeniaban mucho los Sabres con las cuadrigas de las legiones romanas. Realmente, nadie había advertido al 21 Escuadrón sobre la posibilidad de que sus aviones, en larga final, salieran en la filmación y tampoco había caído en ello el director de la misma; por ello, tal circunstancia ha sido celebrada por todos con bromas y copas.

*Nota de El Vigía:* A título de curiosidad, diremos que, muy pocos días después, cuando se rodaban escenas de la película en un estudio madrileño, Ty se sintió súbitamente enfermo. Trasladado en principio al Hotel Castellana Hilton, donde se alojaba, falleció camino de un establecimiento sanitario.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### 2.º centenario

Al cumplir en este número El Vigía n.º 200 o, lo que es lo mismo, 20 años –a 10 números por año–, permítame el lector que, con cierta medida, me explaye con algunos recuerdos acerca de la *Revista de Aeronáuticay Astronáutica*, mi vinculación con ella y el feliz nacimiento y devenir de mi sección.

Conocí la revista cuando mi tío aviador –tres gordas estrellas en la gorra–, de visita a mi abuela, dejó un par de ejemplares en la casa de Neguri. Luego, sabedor de mi afición, por paquete postal me envió alguna; pero a punto estuvo de castigarme, puesto que, al recibir mi «bautismo del aire», con la emoción y entusiasmo de los 13 años, le escribí a Madrid, relatándole la formidable experiencia. Mi sorpresa no se hizo esperar, puesto que a vuelta de correo, dicha carta se la devolvió a mi madre, señalando con lápiz rojo las muchísimas faltas de ortografía provocadas –pienso yo– por la emoción.

Luego sería un compañero de colegio, sobrino del comandante Luis de Zavala «Zabalón», con quien luego coincidí en la preparación para el ingreso en la AGA quien me pasó algunos ejemplares.

Conservaba, pues, varios números sueltos hasta que Pepin Valdes Larrañaga, en Aviación (S.T.) desde la guerra, me regaló todo el periodo 1941-1960. Por último, los hijos de Antonio Perales, a su muerte, me obsequiaron con la colección encuadernada hasta los 70, incluida su buenísima 1.ª época.

Para corresponder a la Fuerza Aérea argentina, que tan espléndidamente me había tratado en el viaje de 1981, cargando a tope el «Fiesta», todos los tomos se los entregué a su agregado aéreo en Madrid, con destino a la biblioteca Jorge Newbery de Buenos Aires.

Muchas veces he pensado en cómo me hice con la revista, en la que, salvo algún número, echaba en falta temas relacionados con el pasado y el presente de nuestra aviación militar; comentándoselo a su director, entonces, coronel Pepe Juega –cuñado de mi jefe en Tecnaval, SA– quien había leído trabajos míos en *El Correo Español -El Pueblo Vasco* (hoy *El Correo*) y en la revista *AVION*, me brindó sus páginas, comenzando en 1977 con «Archivo abierto», donde conté la historia de aviones curiosos como el Ju-290 (el primer tetramotor), el B-25 Mitchell, Ju-88..., o la Bücker, de la que en vuelo desde otra había hecho fotos muy bonitas en Granada.

En los años 50 había descubierto la revista francesa *Aviation Magazine,* de la que me atraía su sección «Actualitès d'autrefois», una columna de fotos históricas con fechas y pie. En ella me inspiré para, simulando las páginas de un diario, componer El Vigía (en la foto «el cuarto de los aviones, su redacción»); su nombre y cabecera, con la torre de Cuatro Vientos y aviones de dos épocas. He de reconocer que fue un milagro –de la Virgen de Loreto, supongo– la maqueta (una página con cuatro fotos) que enseñé a mi amigo el general Ignacio Quintana, JEMA entonces, justamente cuando me «reprochaba» que escribía muy poco. Le gustó mucho y me sugirió que la presentara al director de la revista.

Así lo hice, pero, para desilusión mía, no tuvo éxito. Pasados unos años insistí, y a mi querido amigo general Adolfo López Cano le encantó, asegurándome que metería El Vigía en la revista, aunque, lógicamente, debía consultar con el Consejo de Redacción, que con toda seguridad aceptaría. Y así fue, en el número de noviembre de 1998 aparecía una página, que ya desde mayo del siguiente año fueron dos y más modernamente tres.

No deja de ser curiosa la premonición de un conocido escritor aeronáutico, quien muy serio vaticinó: «Canario, esa sección que has empezado no tiene futuro». La verdad es que en absoluto me preocupó, no conocía mi archivo y el tiempo me ha dado la razón.

Las ilustraciones (1.411) han sido mi debilidad, y por El Vigía han ido desfilando retratos de aviadores, a muchos de los cuales no se les conocía; caricaturas, prospectos de cine, sellos, fotos de actos, de bodas, de uniformes de distintas épocas, portadas de libros, emblemas, publicidad curiosa, monumentos, carteles, pinturas y hasta etiquetas de vinos.

Con gran satisfacción por mi parte, a lo largo de los años he comprobado que se lee mucho la revista y que El Vigía gusta. De hecho, es muy corriente el comentario:

– Es lo primero que leo. Pero como justifiqué, nada menos que a la cúpula del Ejército del Aire, una mañana en Torrejón:

– Lo que pasa,es que el español tiene la costumbre de echar una primera hojeada a las revistas empezando por el final, y El Vigía por allí anda.

Evidentemente, en los 200 El Vigía se han «colado» numerosas erratas; las más gordas –pocas– se corrigieron en el número siguiente, pero no descarto dedicar una página para subsanarlas.

### Hace 100 años

### Nacimiento

**Oviedo 14 noviembre 1918**

Felizmente ha dado a luz a un niño, tercero de sus hijos, doña Dolores Ceñal, esposa del licenciado en Ciencias Químicas don Emilio García Conde. Al recién nacido le será impuesto el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Terminado el bachiller, Emilio García Conde Ceñal, revelándose como un joven listo y estudioso, había cursado dos años de Ciencias Químicas en las Universidades de

## Hace 80 años

# El as y su mascota

### Valencia noviembre 1938

Por orden que publica hoy el Diario Oficial, se asciende al empleo de capitán por méritos de guerra al teniente Vicente Castillo Monzó. Valenciano de 21 años se formó como piloto en la URSS, incorporándose a su regreso a los Chatos (I-15) de la 2.ª Escuadrilla del Grupo 26. Destacando pronto como buen cazador, participó en el tan sorpresivo como eficaz ametrallamiento al aeródromo de Garrapinillos, anotando victorias y ganándose «a puro huevo», el ascenso a teniente y el mando de la 1.ª Escuadrilla (foto). Participante en las operaciones del Ebro abatió entre otros un Messer (BF-109).

*Nota de El Vigía:* Nombrado jefe del Grupo 26, con 550 horas de Chato, 350 servicios de guerra y 12 victorias, se entregó a las fuerzas nacionales en el aeródromo de Rabasa; hecho prisionero, acogido a una amnistía, salió de la cárcel en 1943 y falleció en Barcelona en 1981.

Madrid y Oviedo, además de aprobar el ingreso en la Escuela de Arquitectura de Madrid. Era 1936 y todos aquellos proyectos se esfumaron con la guerra. El transcendental 20 de julio se presenta voluntario en el Gobierno Civil de Oviedo, sufriendo hasta octubre el asedio al que fue sometida la ciudad, y haciéndose merecedor de la Cruz Laureada de San Fernando colectiva. En abril, pasó destinado al Servicio de Antiaeronáutica de la zona de León.

Solicitado el curso de piloto aviador, la tanda en la que fue incluido se formó en Italia; a su regreso, con el empleo de alférez se integró en los Junkers 52 del 1-G-22, en los que cumplió 150 servicios. Ya teniente, demostrando ser un buen piloto –un «manitas», como se decía antes–, se incorporó a la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad que, de Olmedo pasando por Zaragoza, había sido trasladada a Matacán donde, junto a los ya figuras, comandante Manolo Presa y capitán Carlos Pombo, el joven teniente García Conde realiza el curso de profesor. Muy pronto, haciendo bueno al famoso dicho de «solo rompe aviones el que los vuela», pilotando el Ju monomotor W-34 (43-7), en vuelo de instrucción sufre un accidente al tomar tierra en Cuatro Vientos. Declarado «sin responsabilidad», lo que a todas luces se vio, aquel tropiezo no le afectó moralmente, como pudiera haberlo sido, al verse apoyado por sus jefes y aquella piña de amigos de la 2.ª promoción, ahora «protos» en la Escuela, que eran, entre otros, Gregorio Martin Olmedo, José M.ª Cruzate e Indalecio Rego, quienes, como él, se casarían con chicas salmantinas; Emilio, con María Dolores Angoso, quien le dio ocho hijos.

Haciendo un paréntesis a la enseñanza del vuelo a ciegas, realiza el curso de tripulantes y se profesionaliza en la Academia de Aviación. De vuelta a Matacán asume, además, la jefatura de la Escuela de Radios.

Poseedor del título de navegante aéreo, como tal formó parte de tripulaciones de Iberia, y cruza el Atlántico en varias ocasiones. Ya capitán, continúa mostrando los secretos del IFR a lo más granado del Ejército del Aire y a los luego considerados «brahmanes» de la citada compañía.

Al ascender a comandante, toma el mando del Grupo de Entrenamiento y Transporte del EM; y en la Escuela Superior del Aire obtiene la diplomatura de Estado Mayor, con el n.º 1 de su promoción.

Adquiridos para el Servicio de Salvamento los excelentes anfibios Grumman Albatross, junto a un puñado de aviadores, marcha comisionado a USA y en la base de Palm Beach (Florida) hace un curso de la especialidad y adaptación al nuevo avión que, con una tripulación mixta, regresa a España en el primero de ellos.

El 3 de enero de 1958 en increíble demostración de pericia, el teniente coronel García-Conde resolvía con éxito una grave emergencia. Despegando de Manises con destino a Getafe, en un Douglas C-47, en compañía del 2.º piloto, radio y mecánico, apenas había replegado el tren cuando sufrió la parada de un motor, pudiendo «meterse» en una campa a 10 km del punto de partida (RAA-1-2/2008 (177).

Unos meses después, nombrado preceptor del príncipe Juan Carlos de Borbón, que ya había cursado sus estudios en las academias militar y naval, acompañaba a SAR a la Academia General del Aire. En San Javier, cuando tras los dobles mandos comenzaron las «sueltas», vivió apenado la polémica que surgió acerca de la «suelta» del más distinguido alumno. Un informe de su proto, el recordado comandante Miguel Prieto Arozarena decía:

«El AA Juan Carlos de Borbón ha demostrado desde el primer momento una no corriente habilidad en todos los aspectos del vuelo, así como una extraordinaria afición a todo lo relacionado con él, asimilando con rapidez todas las fases practicadas hasta la fecha, incluidas –sin intervención por mi parte– barrenas, rizos, toneles lentos e imperiales, sumando 14,20 horas».

Consultado el director de la AGA, coronel Salvador –un volador nato–, este la trasladó al ministro del Aire, y uno duda que «Pepito» Lecea –quienes le habían visto volar o lo hicieron con él lo consideraban un pájaro– pudiera negarse; evidentemente, aquella lamentable –a nuestro parecer injusta– orden, venía de «muy arriba». Nuestro futuro rey, entristecido, obedeció.

Alcanzado el empleo de coronel, García-Conde marchó de agregado aéreo a las embajadas de Roma y Atenas; más tarde, para ejercer el mando, sería nombrado director de la Escuela de Helicópteros, aprovechando la oportunidad para hacer el curso.

Agregado a la subsecretaría de Aviación Civil, poco después accedía al puesto de director general de Aeropuertos (foto).

Muy cerca de la cúpula, en el curso para el ascenso a general es calificado de sobresaliente y, como general de brigada, destinado a la Secretaría Militar del CGEA.

Promovido a general de división, marcha a Canarias como jefe del Mando Aéreo; luego de ejercer de 2.º jefe del EMA, año y medio después, al ascender a teniente general, era nombrado JEMA con su equivalente a general de 4 estrellas; había culminado su carrera en lo más alto. Aquel distinguido aviador, admirado y querido, que tanto voló, ante el desconsuelo de los suyos –familiares y amigos– emprendía su vuelo a la eternidad el día del Pilar de 2003.

Orgulloso este cronista de haberlo conocido, no se resiste a contar que, quien durante los años 68-69 dirigiera esta revista, confesó al autor ser un seguidor de El Vigía, sorprendiéndose a menudo con noticias inéditas para él y, por la calidad de las ilustraciones, no escatimando elogios y ánimos para continuar.

**Hace 80 años**

## Aviación Nacional

**Sevilla 8 noviembre 1938**

«Por lo majestuoso de su vuelo, se ve que son nacionales». Este razonamiento un tanto humorístico, en boga durante la guerra, permítasenos lo pongamos en boca del general Kindelán, quien escruta el cielo a través de sus prismáticos.

Bromas aparte, bajo el título «Una semana de actuación aérea fecunda y gloriosa», el jefe del Aire escribía hoy en el *ABC* de Sevilla un artículo altamente elogioso para las fuerzas a su mando.

### Hace 65 años

## Exhibicion y prueba

**Cuatro Vientos 6 noviembre 1953**

En el campo del RACE, el ministro del Aire y el jefe de EM, generales González Gallarza y Fernández Longoria, junto a un numeroso grupo de personas relacionadas con la aeronáutica, han presenciado una exhibición de la avioneta AISA I-11B. En primer lugar la ejecutó el piloto probador de la empresa, Javier Guibert, quien cedió posteriormente los mandos al príncipe Constantino Cantacuzeno; ambas resultaron muy vistosas. Después, los referidos jefes pilotaron solos, simultáneamente, los dos primeros modelos, manifestando su agrado. En la foto Gallarza departe con Cantacuzeno, apareciendo Longoria también.

### Hace 65 años

## Reciclaje

**Pollensa 16 noviembre 1953**

Como en tantas ocasiones, Paquito, aprovechando la bonanza climatológica y una suave brisa, salió esta mañana a navegar.

Para aclarar un poco las cosas al un tanto desconcertado lector, diremos que el joven patrón es hijo del comandante Salvador Serra Alorda, y la embarcación no es otra que uno de los flotadores de aquellos Romeo Ro-43 italianos que, embarcados en los cruceros pesados, antes de tener que rendirse, volaron a Baleares para terminar formando la 2.ª Escuadrilla del 51 Regimiento. Dados de baja en 1951, Serra, que además de competentísimo piloto es un experto en

reciclajes, obró el milagro, y del montón de chatarra surgieron, al menos, tres barquitos a remo o a vela.

### Hace 30 años

## Colisión y recuerdo

**Zaragoza 15 noviembre 1988**

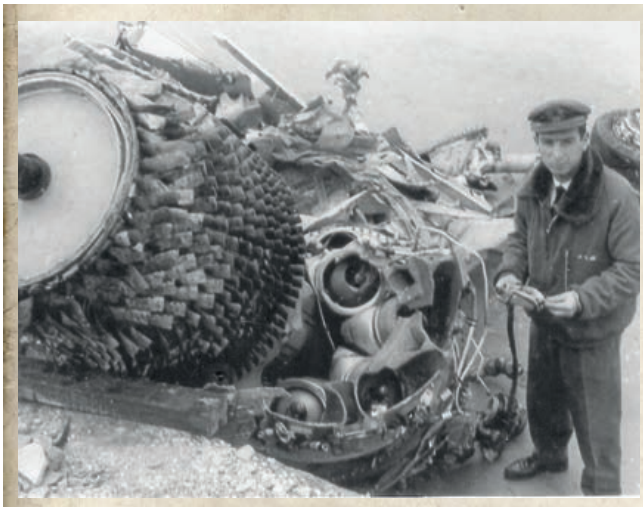
Cuando esta mañana un F-18 del Ala 12, pilotado por dos capitanes, en vuelo de instrucción, procedía al aterrizaje en esta base, se ha encontrado de frente con un Hercules del Ala 31 que, cargado a tope, acababa de despegar. Milagrosamente, aún cuando los aviones volaban a velocidades de 300 y 160 nudos respectivamente, no ha habido víctimas y, aunque el reactor sufrió algún deterioro en el plano, peor parado salió el carguero, una de cuyas alas, desde la punta hasta casi el motor, limpiamente cortada, cayó desde unos 300 metros sobre una chatarrería. Ambos –este último muy delicadamente– han conseguido aterrizar en la base.

*Nota de El Vigía:* La estrafalaria fianza impuesta por el Juzgado Militar a los pilotos del F-18 y al controlador de servicio, preocupó en principio a los pilotos. Luego las cosas, lógicamente, se arreglaron y, años después, en el monumento conmemorativo de las 100.000 horas del Ala 31 se incluyeron las alas de ambos aviones cuyos pilotos, Losada (F-18) y Delibes (Hercules), fueron unos auténticos héroes.

### Hace 65 años

## Accidente

**Mallorca 25 noviembre 1953**



Programada para una misión GCI, una patrulla del Ala de Caza n.º 4 despegó esta mañana para Manises; al mando del capitán Jaime «Jimy» Álvarez del Castillo, la formaban los tenientes Jesús M.ª Martín Cervera, Mariano Ascaso y el brigada José M. Pérez Rodríguez. Cumplida aquella, tras almorzar en la base valenciana regresaron a Son San Juan, haciendo formación táctica con varios virajes y una «rotura». En uno de los cruces, con el sol de frente, han colisionado los Sabres C.5-73 y C.5.102, ocupados por los dos primeros. Ambos aviones cayeron a tierra y al mar. En él, lamentablemente, desapareció Martín Cervera y en él acabó Jimy quien, no sin dificultades, consiguió eyectarse, cayendo con su paracaídas no lejos de unas embarcaciones que inmediatamente partieron en su auxilio. En la fotografía, el piloto superviviente, a la vista de los despojos de su reactor, medita acerca del destino.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 105 años

## Víctima

**Larache 28 diciembre 1913**

Afectado de fiebres tifoideas, ha fallecido en el campamento de Arcila el teniente de ingenieros Antonio Espín López. Natural de Almodovar del Río (Córdoba), fue uno de aquellos pioneros de nuestra aviación militar que, con 24 años, obtuvo su título en 1913, tras el primer curso de pilotos. Como tal, participó en los primeros vuelos en formación de Cuatro Vientos a Villaluenga y Aranjuez; este, con toma forzosa en Pinto por una avería en el motor de su Farman.

Decidida la actuación de la aviación en el conflicto marroquí, cuyos aparatos se enviaron por f.c. y vía marítima, Espín formó parte de la escuadrilla expedicionaria que el 3 de noviembre llevaba a cabo el primer vuelo de reconocimiento. Veinticinco días después, siguiendo al aparato tripulado por el infante de Orleans y el coronel Vives Espín, junto al teniente O'Felan, vuela de Tetuan-Sania Ramel a Arcila. Toda la prensa se hizo eco de la hazaña, no ya por haber atravesado las regiones donde con más tesón se mantiene hoy la rebeldía, sino por el escaso tiempo (1:30 horas) invertido en el trayecto; tengamos en cuenta que a caballo se pueden invertir más de 24 horas

Pero el destino pronto trocó la suerte de Antonio Espín. Agravada su salud, por el tifus que padecía, el 13 de diciembre se envió un radiograma al crucero Extremadura para que intentase recogerlo; lo que no pudo realizarse porque el buque se hallaba camino de Tanger, donde no se disponía de recursos sanitarios adecuados. Pensose en Cádiz o Algeciras, pero la evolución empeoraba y complicaciones graves desaconsejaban cualquier intento de traslado. Días después, el jefe de Aeronáutica cursaba al alcalde de Almodovar del Río el siguiente telegrama: «Ruego comunique a la familia teniente aviador Espín, que este falleció de tifus ayer 22.40 Arcila, significándole profundo sentimiento por pérdida tan brillante oficial, que era uno de nuestros mejores pilotos y una esperanza de la aeronáutica militar española. Vives».

Sus restos mortales descansan en el cementerio de Assilah.

### Hace 80 años

## Improvisado homenaje

**Sevilla 9 diciembre 1938**

De ABC recogemos la siguiente información:

Esta mañana el Real Círculo de Labradores se ha honrado con la visita de su socio de mérito, el glorioso comandante Joaquín García Morato. Para obsequiarle se improvisó un aperitivo, el cual fue ofrecido por el presidente de la entidad, don Antonio Miret y Prieto, alzándose unánimes las copas porque la mejor suerte siga siendo inseparable compañera del universalmente famoso aviador para gloria de las alas nacionales y bien de la patria. García Morato departió amablemente con cuantos se encontraban en el Circulo, teniendo un sentido recuerdo para los caídos de la sociedad cuyos nombres leyó en la lápida en que, para perpetuar su memoria, van siendo inscritos y que alcanza la cifra de veintidós. Al serle presentado, el marqués de San José de Serra le hizo un caluroso elogio de su hijo, el joven capitán de Aviación Carlos Serra y Pablo Romero, el cual tiene a sus órdenes. Se despidió al heroico aviador con una gran ovación y vivas a España y al caudillo.

### Hace 80 años

## Valiente malogrado

**Escatrón 21 diciembre 1938**

Esta mañana, cuando en el Fiat (3-76), regresaba de un servicio el teniente José Romagosa Durán, al comprobar «que no iba», por precaución, decidió tomar tierra en Caspe. A la tarde, al hacerle un vuelo de prueba, con asombro y angustia se ha visto cómo entraba en barrena, estrellándose contra el suelo e incendiándose

Era un chaval (20) simpático y valiente, se lamentaban los veteranos del 2-G-3 de Morato. Nacido en Panamá, residía en Barcelona y, tras el bachiller, preparaba el ingreso en la Armada. Cuando se produjo el alzamiento, sabiéndose perseguido, se escondió en los Pirineos, hasta que, tomada San Sebastián, entró por la frontera de Irún, y en El Ferrol, alistarse voluntario en el acorazado España, viviendo su dramático hundimiento en la bahía de Santander. Enrolado en el rastreador de minas Genoveva, actuó en los puertos del Cantábrico, hasta que llamado para un curso de pilotos aviadores, marcho a Italia. A su regreso, ya alférez, luego de especializarse en la caza en Gallur, se incorporó al 2-G-3, donde consiguió el derribó de un Rata.

### Hace 80 años

## Eslabón roto

**Lérida 23 diciembre 1938**

Cuando el alférez Francisco Mir Astrie (21), pilotando el Heinkel 51 (2-27), cumplía un servicio de ametrallamiento en la cabeza de puente de Serós, la potente artillería ha hecho blanco en él, derribándolo. Fragmentado el aparato, ha caído a tierra haciendo explosión y causando la muerte del aviador.

De origen catalán, tras hacer el bachiller, al estallar la guerra fue detenido, permaneciendo en la cárcel hasta finales de noviembre, logrando luego, a través de Francia, pasar a zona nacional. Alistado a la Legión, intervino en varias operaciones hasta que, en enero de 1938, fue llamado para un curso de pilotos tras el cual se incorporó a la «Cadena» 1-G-2 en el Ebro; con ella voló a Córdoba y más tarde actuó en el frente de Cataluña, donde cayó.

Por sus excepcionales méritos, se abrió un juicio contradictorio con el fin de concederle a título póstumo el ascenso. Al no progresar, le fue concedida la Cruz de Guerra con Palmas.

## Hace 80 años

# Madrina

**Sevilla 9 diciembre 1938**

Derribado y preso, como ya se sabe, el capitán Salvador le sustituyó en el mando de la 1.ª Escuadrilla del 2-G-3, su compañero Manuel Vázquez Sagastizábal,Patiño, como se conoce cariñosamente al superdotado piloto, ha nombrado madrina de la Escuadrilla de los sevillanos, a su amiga de la niñez Mercedes Delgado Barea quien aparece en la fotografía luego de estampar su firma, Chica en la carena del tren, donde la Giralda –no se aprecia– había sustituido al 1 inicial.

*Nota de El Vigía:* Chica es sobrina de los ilustres aviadores Guillermo y Manuel Delgado Brackembury; reconocido escultor este, y autor del monumento a las víctimas de la aviación española inaugurado en 1918 y, hoy día, situado en la lonja del Cuartel General del Ejército del Aire.

## Hace 80 años

# Gravemente tocado

**23 diciembre 1938**

Cuando el capitán Miguel Zambudio (20 años y 17 victorias confirmadas), pilotando el Chato CA-178, volaba al frente de su ya famoso Grupo n.º 26, ante la presencia de Fiat CR-32, a los que se agregaron BF-109, se entablo un violento combate al norte de Serós. En plena lucha fue alcanzado, sufriendo heridas graves en una pierna. Así se lo contó algunos años después a su ex jefe de escuadra Andrés García Lacalle.

«Eran tantos los Fiat que me acosaban que se molestaban unos a otros para atacarme.

Seguí defendiéndome y atacando desesperadamente hasta que recibí un balazo que me atravesó el muslo derecho. Al notar que me habían tocado redoblaron su agresividad para rematarme. Debilitado por la pérdida de tanta sangre y sin posibilidad de zafarme, aproveché una pequeña pausa para fingirme derribado y después enderezar rápidamente el avión rascando el suelo. Seguí por la carretera que va de Lérida a Reus; solo esperaba ver gente que pudiese socorrerme para efectuar un aterrizaje de emergencia.

Milagrosamente ví una ambulancia camuflada a la sombra de una casa e inmediatamente intenté aterrizar en un sembrado próximo. Después de haber cortado motor para evitar el incendio, me sorprendió una línea telefónica que la salvé de un palancazo, pero tuve que resbalar de lado para evitar la pérdida y tomar tierra en desplome, lo que realicé tan felizmente que apenas rodó mi avión, quedando intacto. En ese mismo momento pasaron tres Fiat por encima y tuve que hacer un tremendo esfuerzo para salir del avión y arrastrarme un largo trecho. Afortunadamente los Fiat no me vieron. Poco después llegó el personal de la ambulancia, y no supe más porque me desmayé. Recobré el conocimiento en un hospital de campaña, donde me hicieron una transfusión de sangre. Posteriormente estuvieron a punto de amputarme la pierna debido a una grave infección. Por fortuna, mi organismo reaccionó bien y no hubo necesidad de llegar a tal extremo; sin embargo, como la bala me había seccionado el nervio ciático quedé seriamente incapacitado de ella».

Llegó luego la tristeza del exilio, y en camilla, acompañado de Juan Comas, a quien precisamente había sustituido en la jefatura del Grupo n.º 26 cuando este resultó herido en una pierna –que hubo que amputársela– en el bombardeo de los Savoia 79 al campo de Monjos, pasó a Francia donde les esperaban campos de concentración.

Requiriendo Zambudio de continua atención médica, conoció a Sophie, una enfermera alemana de la Cruz Roja con la que se casó. Libre en el país vecino, con la difícil pero imperiosa necesidad de buscarse la vida, trabajó de taxista; en su domicilio se dedicó una época a la confección de ropa de mujer, hasta que finalmente, junto a Ángel Sanz, la esposa de este y Jaime Mata, aviadores como él montaron una empresa en la que se jubiló. Regresó en alguna ocasión a su Murcia natal, pero falleció en Noisy Le Sec (París) el 3 de diciembre de 1996.

## Hace 45 años

# Desgracia

**Sevilla 12 diciembre 1973**

A la una del mediodía, pilotado por el teniente Mariano Cuadra Lores, acompañado del capitán Francisco Sánchez Borrallo, despegaba de Tablada con destino a su base de Morón, el Texan C.6-184, número de puro 523-6. No habían transcurrido cinco minutos de vuelo, cuando, a unos 700 pies, virando a la izquierda para corregir el rumbo, el avión dio un hachazo a la derecha y entró en un viraje picando. A poca altura, el piloto logró sacarlo y continuó volando por derecho y muy bajo, pero con el semiplano izquierdo algo caído. Finalmente, el avión dio otro hachazo a la derecha y se precipitó al suelo en la hacienda La Corchuela, en el término municipal de Dos Hermanas. De resultas de la violenta colisión, pereció el teniente y resultó herido el capitán, quedando el avión prácticamente destrozado.

*Nota de El Vigía:* El teniente Cuadra era hijo del teniente general de su mismo nombre, jefe del E.M. del Aire en aquellos días; otros generales habían pasado o pasarían también por el doloroso trance de perder un hijo víctima de la aviación. Recordemos al teniente Luis Bengoechea (1960), a Miguel Ángel Rubio en Aviaco (1973) y al brigada Santiago Bayo (1977).

## Hace 30 años

# Fallecimiento

**Madrid 28 diciembre1988**

El día de hoy, ha falleció el célebre aviador Jesús Rubio Paz, piloto de la Escuadra de Morato, Medalla Militar individual y expresidente de la compañía Iberia. Satanás, como era apodado por sus compañeros –por no alargarse con la contraposición de sus apellidos Moreno Guerra–, inició su carrera aeronáutica en 1922 cuando, como soldado de Ferrocarriles, asistió en Burgos al segundo curso para pilotos de tropa. Al producirse el alzamiento militar, voló en los Breguet XIX de Zaragoza; luego en Burgos, junto a un par de Dragon Rapide; después en los Junkers 52, en las Pavas; (He-46) y ya alférez de complemento, en los Heinkel 51,

hasta que al formarse la primera escuadrilla de Fiat al mando de Morato, pasaron a ella los mejores. Alcanzado en uno de los combates, recibió cuatro tiros, no muy graves, en una pierna, pero incendiado su avión, el (3-56), ,hubo de saltar en paracaídas, resultando herido también al caer desde el árbol en que se había posado. Tras un mes en el hospital de Ávila, vuelve al combate, y en plena guerra prueba en Tablada el primer Katiuska capturado y reconstruido; con el que, junto al laureado Varita (Carlos Martínez Vara de Rey) lleva a cabo servicios de reconocimiento estratégico adentrándose en terreno enemigo. Su habilidad es reclamada para la primera prueba en Tablada (12.4.1938) de un Rata igualmente capturado. Habilitado como capitán para el mando de escuadrilla, pasa a mandar una del 2-G-3.

Con la guerra prácticamente finalizada y cuatro victorias en su haber (un Rata, dos Chatos y un Natacha) el 28 de marzo sobrevuela Madrid y toma tierra en Cuatro Vientos.

Ya en la paz vuela en la escuadrilla de E.M. y finaliza su carrera aeronáutica en los Heinkel 51 del 31 Regimiento de Getafe. Habiéndosele concedido la Medalla Militar individual, es curioso que en la *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* (12/1941) apareciese impuesta por el caudillo en Getafe, y en la 3/1944 impuesta por el alcalde de Madrid, ya que era concejal de dicho ayuntamiento.

Tras su licenciamientox del Ejército del Aire, en 1946 fue nombrado presidente de la compañía Iberia, puesto que desempeñó durante varios años.

## Momentos para recordar

### ¡Sorpresa! se escapa la hélice

La mañana del 29 de julio de 1971, el Equipo Nacional de Vuelo Acrobático, concentrado en la base aérea de Los Llanos (Albacete), se entrenaba para la próxima competición internacional, el IV Trofeo León Biancotto, a celebrar en la localidad francesa de Carcassone. En un momento dado le tocó hacer su exhibición al capitán Francisco «Paco» Gómez Carretero, quien, mejor que nadie, nos va a contar cómo fue aquella peripecia:

«Volaba mi avión Zlin 526, EC-BVK, cuando al ejecutar una maniobra de mi libre integral llamada la Copita, –invención de nuestro equipo–, la cual consistía en mandar subiendo a la vertical un mando de barrena invertida, con palanca adelante a la derecha y pie del mismo lado. Similar al «abracadabra», pero que al efectuarlo subiendo a la vertical, el avión describe como una copa y se acaba con 3/4 de tonel rápido descendiendo verticalmente y saliendo por el lado opuesto al inicio de la maniobra.

Al mandar el tonel, sorpresivamente, la hélice salió volando, se separó del motor por el buje. Corté gas, salí de la maniobra de barrena, saque el tren y, como estaba encima de la pista, tomé tierra sin problema».

Habida cuenta de los continuos vuelos de entrenamiento, el personal de la base estaba a lo suyo, no así el *staff*, como recuerda Paco Carretero –quien no en vano estuvo de agregado aéreo en Washington–, que con la mirada fija no perdía ripio de cada maniobra. Lo componían José Luis Aresti, acróbata de reconocida fama y presidente de la Federación Española del Deporte Aéreo, el teniente coronel (a punto de ascender) piloto e ingeniero aeronáutico Fermín Tordesillas, jefe del equipo; Carlos Alos (padre), presidente del aéroclub Barcelona-Sabadell, y Facundo Álvarez, entusiasta piloto bilbaíno, que al igual que Alos, actuaría de juez en la próxima competición.

Pues bien, contemplando y juzgando lo bien que estaba haciéndolo Carretero, cuando de pronto un brillo metálico en el cielo y la voz unísona de todos: ¡La hélice!

En fracciones de segundo, como ya hemos narrado, el piloto se hizo con el avión y no pasó nada. Inmediatamente Gil de Montes y Alos, turnándose en el mando de la Zlin "roja" sobrevuelan el trigal donde ha caído la hélice hasta su aparición. Luego, la foto recuerdo que incluimos.

En ella vemos de pie: Tomás Castaño, quien desde 1967 como supernumerario del Ejército del Aire, había iniciado su carrera en la aviación comercial; a Cristina Alvareda, piloto y apasionada del vuelo acrobático, estaba de visita, aunque había recibido entrenamiento en el equipo el año anterior; capitán Paco Gómez Carretero tras ejercer de «proto» en la Escuela de Reactores volaba el Mirage III de Manises y Carlos Alos, quien por la vía civil había llegado a las líneas

Sentados: sargento mecánico Herráez y capitán Agustín Gil de Montes, luego de proto en la Escuela Básica (Matacán) al trasladarse esta a San Javier (AGA); en ella estaba destinado.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**San Adrián (Navarra)**
**10 febrero 1919**

Hijo de doña Julia Amatrain Muro y don Julio Muerza Garbayo, ha nacido un niño que recibirá el nombre de José Miguel.

*Nota de El Vigía:* Acabado el bachiller, preparándose para en su día dirigir la importante empresa conservera familiar, el inicio de la Guerra Civil frustró todo plan. El 18 de julio se presentó voluntario a la Falange Española de Pamplona, pasando a prestar servicios en la 1.ª Falange de Navarra, con la que intervino en la toma de San Sebastián, la conquista de Peñas de Haya, Oyarzun y San Marcos. Ya en enero, se incorporó voluntario a la 3.ª compañía de carros de asalto, operando en los frentes de Madrid y Bilbao. Solicitado su ingreso en Aviación, luego de su presentación en Tablada, formando parte del tercer curso, en el que invirtió 354 vuelos, que sumaban 84 horas y 45 min, obtuvo el título de piloto de avión de guerra y el ascenso al empleo de alférez.

El 22 de septiembre era destinado a la Cadena 1.G-2; antes de su partida para el frente, durante su estancia en Zaragoza, el jefe del aeródromo, comandante Jiménez Martín (protagonista junto a Iglesias en el meritorio raid del Jesús del Gran Poder) organizó entre los «cadeneros» un concurso de tiro y bombardeo, donando un reloj de oro para el ganador, y una copa de plata para el segundo. El valor que se «echó» en aquella competición no está escrito.

¡Había que ver los escalofriantes picados y tirones de los Heinkel 51! Refiriéndose a la competición, años después, Pepito Larios escribía en sus memorias (*Combate sobre España*): «José Miguel Muerza, uno de nuestros más tenaces y valientes pilotos, ganó el reloj por derecho propio; en cuanto a mí, –decía– me llevé la copa y con ella una satisfacción muy grande».

Al padecimiento que conlleva una guerra, al riesgo de los servicios en los cielos de Teruel, había que añadir las gélidas temperaturas –hasta 20 grados bajo cero– que sufrieron los pilotos de aquellos aviones de cabinas abiertas.

Al recibir la caza Nacional 23 Fiat, se formaron la 3.ª y 4.ª Escuadrillas que constituyeron el 3-G-3, dependiente de la ya legendaria Escuadra de García Morato, temporalmente mandada por Salas. A la 3.ª, junto a casi todos sus compañeros ya fogueados en La Cadena, se incorporó Muerza, quien no tardó mucho en adjudicarse su primera victoria, un Rata Polikarpov I-16 de factura soviética, cuando tomaba parte en un servicio de protección a Junkers 52 y Romeo 37. A los frentes de Teruel, siguieron los de Gandesa Tortosa, Balaguer Tremp Igualada; muchos, protegiendo a los bombarderos de todo tipo; algunos, incluso más rápidos que sus protectores. En otro de los combates que se produjeron, derriba un Chato (Polikarpov I-15) Asciende a teniente y terminada la campaña de Cataluña, desde Balaguer los Fiat del 3-G-3 se desplazan a Griñon, pasando por Zaragoza y Matacán; en aquel aeródromo cercano a Madrid donde se ha reunido toda la caza, escuchan alborozados el ultimo parte de guerra y cuatro días después lloran la muerte de «el mejor entre los mejores»: García Morato.

Muerza que luce en la bocamanga de su uniforme la Medalla Militar concedida a su Grupo, participa en los desfiles y paradas con los que se celebra la victoria, incluso sobre Alcocero, donde se inaugura un fastuoso monumento al general Mola, en el mismo lugar donde, dos años atrás, había caído en accidente aéreo. La presencia de la Aviación dio gran realce a un acto que contó con la presencia de todo el Gobierno.

En julio es destinado al 2.º Grupo de Caza de la Región Aérea Central, luego 21 Regimiento, que con Fiat CR-32 se había se establecido en Getafe, de donde, en comisión, marcha a Sevilla a volar el Mosca/Rata del 26 Grupo.

Alumno de la Escuela de Observadores malagueña, realiza el curso de tripulante. Y en

### Hace 100 años

## Recuerdo

El centenario del nacimiento de Alfonso Ferrer de Armas acaecido en Las Palmas de Gran Canaria el 4 de enero del 18, nos trae el recuerdo de otro gran aviador. Le conocí en Getafe y al enterarse que mi apodo y firma de los trabajos en la prensa era Canario, inevitablemente me llamaba paisano. Alumno en la Escuela de Pilotos se forma como cazador en el tercer curso de Gallur y demostrada su habilidad junto a Maura, Luis Azqueta, Frutos, Marqués, Pedrosa, Chávarri, Alonso Allende y algún otro,. Pasa a la Escuadra de Caza donde voló los Fiat del 3-G-3 (foto) aviones, que ya en la paz continuaría volando en Getafe y tras el paso por la Academia de Aviación, en el, Regimiento Mixto n.º 4 de Canarias-Gando. Por cierto, los cazadores expedicionarios a esta base, procedentes de Getafe y Tablada, habían nombrado madrina a María Luisa, la guapísima hermana de Alfonso (RAA 10/2011). Destinado al 23 Regimiento en Reus, pilota los Messer y Super Chatos de la guerra; después el Regimiento Mixto n.º 3 de Baleares. En 1954 hace el curso de E.M con la 11 Promoción de donde marcha al EM de la Zona Aérea de Canarias y África Occidental .

Con el empleo de teniente coronel, pasa al Ala 36 de Gando y cuando en la madrugada del domingo 21 de abril de 1963, a bordo del DC-3 (T.3-44) perteneciente al Ala de Transporte nº 37 de Albacete, se desplazaba a la Península, por motivos que se desconocen cayó al mar a la altura de la costa de Ifni. La intensa búsqueda que por mar y desde el aire se llevó a cabo, resultó infructuosa, no encontrara rastro alguno ni del avión ni de sus siete ocupantes.

A la pena que me produjo tal catástrofe, con ella perdí la cortés invitación de un «paisano», a conocer su tierra y volar los Junkers, Heinkel y T-6, que tanto me atraían.

noviembre –estamos en 1940– a petición propia se le concede el licenciamiento, pasando a la Escala de Complemento. La empresa familiar le requiere, pero cuando el trabajo le permite vuela fumigación aérea; faceta en la que destaca como un gran piloto.

Cuando este cronista conoció a Muerza, de quien sus compañeros (los Moratos) me habían hablado tanto, descubrí una persona amable, educada y encantadora. Muy atrás había quedado aquel Kirk Douglas a la española, de puño ligero, quien, en plena guerra, imponía un venerado respeto en los locales nocturnos de Zaragoza o Salamanca en los que, de cuando en cuando, los aviadores libraban importantes batallas contra los «terrestres» y los «enchufados» que no habían conocido el frente. Era el año 1961 y José Miguel, tocado de sombrero cordobés, «de ala ancha», como su amigo y copiloto Juan Moreno, participaba con una Auster V en la Vuelta Aérea 1961

Unos años después, tuve noticias de que ejercía de oficial de tráfico en el aeropuerto de Lanzarote y el primero de diciembre de 1986, aquel aviador, curioso personaje, por cierto, emprendía su último y más transcendental vuelo.

*Nota de El Vigía bis:* Repasando la Hoja de Servicios de nuestro protagonista, en la que se anotan 250 servicios de guerra, nos llaman poderosamente la atención esos 14 de bombardeo que en distintas épocas y lugares llevó a cabo. Sabemos que los Fiat en España no portaban bombas; por tanto o su avión fue equipado para tal fin –que no creemos– o coincidiendo en el aeródromo con algún Grupo de bombardeo, no teniendo, por lo que fuera, dispuesto su avión, «se coló» en un aparato de tal especialidad, anotándolo en su historial sin especificar tipo.

Extraviada su Cartilla de Navegación, que lo aclararía todo, esperamos que en fecha próxima, a través del Libro de Operaciones del 3-G-3, veamos luz sobre esos servicios de bombardeo, que muy gustosos trasladaremos al lector.

## Hace 100 años

# Competición

**Tablada 26 enero 1919**

Como ya es sabido, el capitán Guillermo Delgado Brackembury ofreció una copa de plata para aquel piloto que, en vuelo sin escalas, cubriera en el menor tiempo los 370 Km que separan Cuatro Vientos de este aeródromo, o viceversa. Con tal fin, el pasado día 20, tres Flecha (HS-140 HP) pilotados por los capitanes Alberto Álvarez Rementería, José Rojas y Francisco Martín Prat, acompañados respectivamente por los tenientes observadores Carmelo de las Morenas, José Peñalver y Joaquín González Gallarza, llevaron a cabo el intento de alcanzar el aeródromo madrileño; pero dado el fuerte viento de cara y por tanto, el consumo de combustible, ninguno lo consiguió. El primero tomó tierra al sur de Guadalajara, y en la provincia de Toledo, los dos restantes.

El día 23 los capitanes Antonio Zubía y Luis Delgado Brackembury (hermano del citado Guillermo) a bordo de un Barron W despegaron de Cuatro Vientos, consiguiendo llegar a Tablada, tras dos horas 41 minutos de vuelo.

Hoy, una nueva intentona partiendo de Cuatro Vientos ha tenido lugar, corriendo a cargo de un Flecha con el nuevo motor (HS 180 Hp) pilotado por el capitán Alfonso Fanjul y el de su mismo empleo José Mª Aymat como observador, así como una pareja de Barrón W (HS 140Hp) integrada por el capitán Luis Sousa y teniente Rogelio Azaola en uno, y el teniente de navío Fernando Sartorius, conde de San Luis y teniente José Clarós en otro.

Fanjul ha cubierto el vuelo en dos horas 28 minutos, proclamándose vencedor, seguido de Sousa con dos horas 43. Sartorius, por su parte, debido a una avería de motor, se había visto obligado a aterrizar en la localidad cordobesa de Fuenteovejuna.

## Hace 85 años

# Pro monumento

**Madrid febrero 1934**

## Hace 80 años

# Fin

**26 febrero 1939**

Finalizado el completísimo curso de pilotaje llevado a cabo en Alemania, han regresado a España los 22 aviadores que formaban parte de la segunda expedición al país aliado. El capitán Antonio Perales Viladés, que ha figurado al frente de la misma, nos informó que el curso elemental lo realizaron en Delmont (Westfalia) y el de transformación en Halverstatt, volando ¡21 tipos de aviones diferentes! con los que cada alumno ha totalizado 80 horas y 2000 km, puesto que el fin de semana, les dejaban el avión para viajar.

En la divertida foto aparecen, de arriba abajo y de izquierda a derecha: 1:Torrent, 2:Cruzate, 3:Menendez, 4:Grandal, 5:Romero Pastor, 6:Arranz, 7:Casas, 8:Suarez Campos, 9:Fernández Albor, 10:Arana, 11:Lamuela, 12:Villar, 13:Giraldo, 14:Echeveste, 15:Barbosa, 16:González Coscolla, 17:Rochelt y 18:Fuentes.

No figuran en ella Perales, Lezama, Real y Casteleiro.

## Hace 80 años

# Exilio

**Carcassonne 5 febrero 1939**

Con cierta sorpresa, puesto que no se les esperaba, han tomado tierra en este aeródromo civil 21 Super Chatos pertenecientes a las Fuerzas Aéreas de la República Española. El capitán Emilio Galera, quien pilotando un Chato (I-15) venía al frente de la formación, ha declarado que en vista de la angustiosa situación, por orden del jefe de la Escuadra de Caza Andrés García Lacalle se había exiliado a Francia

Fresno´s

Por iniciativa de la Federación Aeronáutica Española, se proyecta erigir, en un lugar céntrico de Madrid, un monumento en memoria de Barberán y Collar y demás glorias de la Aviación. Por su presidente Fernández Mulero, se ha pedido protección al presidente de la República quien se ha apresurado a patrocinar la idea. La intención es que tenga carácter nacional y en su base se inscribirán los nombres de todos los aviadores sacrificados por el servicio.

## Hace 75 años

# Cae un valiente

**Dawydowitschi (URSS) 10 enero 1944**

Cuando los tenientes José Cavanilles Vereterra y Lucas Fernández Peña, pilotando sendos Focke Wulf-190, protegían una formación de Stukas, «en un abrir y cerrar de ojos» se ha descolgado una aplastante bandada de Yak 9; seriamente tocado el n.º 12 de Cavanilles, no regresó al aeródromo, ni llegaron a encontrarse sus restos.

El sentir de su pérdida en la 4.ª Escuadrilla ha sido atroz; no en vano estaba considerado además de un gran piloto, el tío más simpático, chispeante y alegre de la misma.

Miembro de una distinguida familia ovetense, Pepín, como era conocido cariñosamente por todo el mundo, había hecho la guerra en un Regimiento de Montaña en el frente de Asturias, hasta que fue llamado a Aviación. Con el título de tripulante, sirvió en los Savoia 79 del 4-G-28 y en los Bacalaos (Do-17).

Ya en la paz, obtuvo las alas de piloto con la especialidad de cazador y, cuando llegó el momento, entusiásticamente marchó a Rusia. Incorporado a la 4.ª Escuadrilla Azul, en ella intervino en 91 servicios de guerra, tomando parte en 14 c ombates, en los que obtuvo cuatro victorias. Premio a su valor le fueron concedidas la Medalla Militar Individual y sendas Cruces de Hierro de 1.ª y 2.ª clase.

## Hace 65 años

# Demostración

**Madrid 26 enero 1954**

En el aeropuerto transoceánico de Barajas ha tenido lugar la presentación al Ejército del Aire del reactor británico de enseñanza, De Havilland Vampire Trainer.

El teniente coronel José Ramón Gavilán, recientemente nombrado jefe de la Escuela de Reactores, quien precisamente el mes pasado tuvo la oportunidad de conocer en USA el vuelo en reactor, ha sido designado para evaluarlo, haciéndolo a plena satisfacción tras sobrevolar los alrededores de la capital durante 45 minutos.

## Hace 55 años

# Aliados veloces

**Morón de la Frontera 5 enero 1964**

En un salto espectacular, tras cubrir sin escalas 9840 km, han llegado a esta base 18 Lockheed Starfighter pertenecientes al 476 Escuadrón de la USAF. Satisfecho del éxito de la operación, que por primera vez se llevaba a cabo desde la costa Oeste, su jefe el coronel Cramer, nos informó que habían invertido diez horas y cuarenta minutos, y repostados seis veces por cisternas KC.135. Ahora, desde la base andaluza conjuntamente con el Mando aéreo español, serán responsables de la defensa aérea del sur de España.

En la foto, dos de los protagonistas de este vuelo, muestran gozosos el cartel de una corrida de toros.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Erandio 15 febrero 1919**

Hijo de don Francisco Valiente Oroquieta y doña Rosa Zárraga Ruiz, en la localidad vizcaína de Desierto Erandio ha nacido un niño que recibirá el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Recién acabado el bachiller, la inmediata guerra despertó en Pacho Valiente Zárraga un fuerte espíritu patriótico que le llevó a alistarse en la 4.ª Bandera de Castilla con la que combatió en los frentes de Mediana Belchite, Celadas y Teruel, donde recibiría su bautismo de sangre. Fue al resistir un fuerte ataque enemigo, cuando resultó gravemente herido por una bala que le fracturó el hombro izquierdo. Tres meses de hospitales le costaron la Medalla de Sufrimientos por la Patria.

La actuación de la aviación que, apoyándolos en su avance desde las trincheras, había podido presenciar, y sobre todo los combates aéreos le sedujeron tanto que solicitó hacerse aviador. Admitida su petición en julio de 1938, asistía en Sevilla a un curso de pilotos y después de 356 vuelos equivalentes a 86 horas, lograba el título de piloto de avión de guerra y el ascenso a alférez. ¡Lástima! que aquella «locura» que tan bien se le daba –de momento– no había tenido la oportunidad de ponerla en práctica; la guerra había terminado. Su formación la completó con el curso de observador en la escuela malagueña y el de caza en Reus, donde tanto disfrutó. Ya cazador, pasó destinado al 24 Grupo de Caza Manises, con el que participa en el espectacular desfile aéreo que, coincidiendo con el primer aniversario de la paz, tiene lugar en Madrid. Llamativo fue el *looping* sobre las tribunas de trece Super Curtiss del 24, al mando del comandante Manso de Zúñiga, formando tres cuñas de tres aviones y un rombo de cuatro, con el capitán Ugarte de jefe y nuestro personaje de punto izquierdo.

Luego, sin perder destino, hace un curso de tripulante que termina a fin de año, reincorporándose al 32 Regimiento de asalto, el cual abandona un corto periodo para, junto a los cazadores del 21 (Getafe), participar en el rodaje de la película *Escuadrilla* en la que, ambientada en la pasada guerra, los Fiat «combatían» con los Ratas (Polikarpov I-16) recién salidos del taller que se montó en Jerez. Piloto fino que «bordaba» la acrobacia, actuó también, volando Super Curtiss, en los *films* titulados. *El 13 000* y *Alas de paz*. «En este –recordaba– hice una inversión, un looping y un tonel de pasada». Espectacular también fue el anuncio publicitario. para Anís Las Cadenas que se proyectó en todos los cines.

De su virtuosismo da prueba aquel día que, agarrotado el motor de su Fiat por avería en el radiador, ante la ausencia de un terreno apropiado, se posó entre dos líneas de cañones en el Parque de Artillería de Segovia. Semanas después formaba parte de la amplia representación del Ejército del Aire, que constituida por sendos regimientos de caza, asalto y bombardeo, participan en el homenaje a Pizarro celebrado en Trujillo.

Alumno del tercer grupo de la 1.ª promoción de la Academia de Aviación de León, después de un año y ocho meses de estudios, instrucción y deporte, y tan solo 22 horas de vuelo, al fin teniente profesional de Aviación (Escala del Aire).

Destinado voluntario al 21 Regi miento, ya tenía previsto marchar a Rusia como tantos compañeros y amigos; por un lado estaba el patriótico de «devolver la visita»; por otro, poner en práctica sus facultades de cazador. Aceptado en la 4.ª Escuadrilla que manda el comandante Mariano Cuadra, el entrenamiento, volando Fiat y Messer, lo llevan a cabo en el aeródromo de Alcalá de Henares y el 14 de mayo de 1943 los expedicionarios cruzan la frontera francesa con destino a Colomiers, donde conocerían su montura, el potente Focke Wulf 190; aprendizaje acelerado –unas siete horas por piloto– dadas las necesidades del frente, ante una palpable superioridad aérea rusa. A bordo de un trimotor Junkers 52 volarían a Berlín y, luego al frente, a Seschtschinskaja. Los servicios, mayoritariamente, eran de protección a bombarderos Heinkel 111 y Junkers 88, así como a los FW189 de reconocimiento, que asediados por la caza enemiga irremediablemente nos llevaban al combate. Las misiones, dos o incluso tres diarias por piloto, tenían una duración aproximada de hora y media. Nuestro personaje, el teniente Valiente, se estrenó con un doblete el 6 de agosto, cuando derribó dos Lagg 5 y seis días después vencía a otro del mismo tipo. En septiembre abatía una «vaca», tal como apodaban los españoles al por otro lado estilizado Ilyusin 2. Por último, el 5 de diciembre y el 10 de enero se anotaba su quinta y sexta victorias al derribar dos bimotores de bombardeo Douglas Boston.

El 29 de marzo, con 74 victorias, la 4.ª regresaba a España; por contra, de sus 19 pilotos, siete habían muerto y dos resultaron heridos; de gravedad su íntimo amigo el teniente Gerardo Escalante quien, por fortuna, con no pocos sufrimientos, con el tiempo llegaría a recuperarse para convertirse en un mito de la moderna aviación a reacción.

Como recompensas a su destacada y meritoria actuación en Rusia, a Valiente le fue concedida la medalla militar individual y, por parte alemana, dos cruces de hierro de 1.ª y 2.ª clase. Después de dos meses de permiso volvió a su unidad, el 21 Regimiento. El material superviviente de la guerra civil estaba empezando a denotar su caducidad y, por otro lado, la escasez de combustible restringía los vuelos. Ascendido a capitán, la importante empresa industrial familiar S.A Vers lo reclamaba, por lo que, acabando 1945, solicitó y le fue concedido el pase a la situación de supernumerario. Inició entonces la carrera de ingeniero y, ya con su título, se casó con Pilar Calvo Argüelles, una mujer guapa y excepcional (foto).

Al alcanzar retirado definitivo, como poseedor de la medalla militar fue ascendido al empleo de comandante.

Si el transcurso del tiempo no había borrado tantas vivencias transcurridas en los cielos y en las estepas rusas, para el general Gavilán, el comandante Valiente y el capitán Texidor, pilotos de las Escuadrillas Azules, emocionadamente volverion a reverdecerse con la invitación que, en compañía de sus esposas, en 1991 les hiciera la Luftwaffe con motivo del homenaje que en Alemania rindieran al as Werner Mölders, cuyo nombre ostentaba en su honor la gran unidad de caza, de la cual dependían las citadas escuadrillas.

El 9 de abril de 2000, para desconsuelo de su mujer Pitu, hijos y muchísimos amigos, entre los que tuvo la suerte de encontrarse quien esto escribe, Pacho emprendió el más trascendental de sus vuelos: a la eternidad.

### Hace 80 años

## 1.ª piedra

**Bilbao 9 marzo 1939**

De la breve pero intensa estadía del general jefe del Aire, Alfredo Kindelán, hemos de referirnos al homenaje que se le tributó en el ayuntamiento, refrendado con la imposición por el alcalde, Sr Lequerica, de la Medalla de Oro de la Villa.

A continuación, junto a las autoridades y comitiva, se trasladó a Sondica, donde se procedió a bendecir y colocar la primera piedra del aeropuerto de Vizcaya, que recibirá el nombre del heroico aviador bilbaíno, Carlos de Haya.

Tras departir, vivamente interesado, con el teniente José Miguel «Morrosco» Careaga, recientemente liberado (foto) y el alférez Jaime Jáuregui, quien perdió las piernas en accidente de aviación, emprendió el viaje de regreso a Burgos.

### Hace 80 años

## Boda

**Sevilla 22 marzo 1939**

En la parroquia de San Isidoro, ante la patrona de Aviación, Nuestra Señora de Loreto, se ha celebrado el enlace matrimonial de la guapísima muchacha María Teresa Martínez Bidón con el famoso as del glorioso cuerpo del Aire, capitán Julio Salvador Díaz-Benjumea. Apadrinaron a los contrayentes el prestigioso abogado don Antonio Martínez Jordán, padre de la novia, y María Teresa Salvador, hermana del novio; firmando como testigos el laureado comandante García Morato y el teniente Careaga; el decano del Colegio de Abogados, don Joaquín González y el general de Ingenieros don Felipe Martinez Romero. Bendijo la unión el capellán castrense padre Félix Martín Alonso. Finalizaremos la crónica diciendo que la iglesia veíase llena de encantadoras muchachas y muchos aviadores compañeros del novio (de ABC).

### Hace 80 años

## Doble tragedia

**Almaluez 28 marzo 1939**

Ante las noticias de que las tropas del Ejército nacional estaban entrando en Madrid, una patrulla de Heinkel 112 al mando del capitán Miguel García Pardo, con Jorge Luis Muntadas y Rogelio García de Juan, partió de este aeródromo soriano, en misión de reconocimiento hacia la capital de España. Comprobada con emoción la veracidad de aquellas, cual «niño con zapatos nuevos», pilotando ¡un 112!, el jefe, tras romper la formación, se dispuso a «combatir» con Muntaditas; entretanto De Juan regresaba al campo.

La alegría de la victoria, que tantas víctimas habría de causar, iba a anotar la primera baja, puesto que este, entusiasmado por lo que acababa de contemplar y haciendo gala de la velocidad de aquel bólido alado, quiso celebrarlo brindando a sus compañeros un tonel de pasada; tan rasante que al tocar con el plano en el suelo, se estrelló aparatosamente

### Hace 95 años

## Defensa a ultranza

**Melilla 18 marzo 1924**

A bordo un Bristol de la 1.ª Escuadrilla, el teniente Eusebio Paredes, acompañado del sargento bombardero Severino Morenza, protegían un convoy que se dirigía a Issen Lassen. Después de lanzar sus bombas, en un intento de ametrallamiento fue alcanzado por fuego enemigo que, averiando su motor, se paró. Forzados a un aterrizaje forzoso, vieron cómo jinetes rifeños, a galope, se disponían a cobrar su presa. Los aviadores, tan pronto el aparato se detuvo en terreno enemigo, a orillas del río Kert, con los fusiles que llevaban consigo los mantuvieron a raya, hasta que una sección de caballería propia cargó contra ellos poniéndolos en fuga. El avión sería más tarde remolcado hasta lugar seguro y reparado.

Tan heroica conducta sería citada en la Orden de las Fuerzas Aéreas.

## Hace 80 años

# Alegría

**Madrid 28 marzo 1939**

Durante unos minutos, los madrileños se han embelesado, contemplando las filigranas que trazaba en el cielo un pequeño y ágil biplano. Es nos aclaró un entendido, uno de los tres Hawker Spanish Fury que llegaron a España embalados para servir de modelo a la Hispano Suiza, S.A. de Guadalajara, cuya licencia de construcción había adquirido (foto). La guerra frustró el proyecto, pero el trío, ya montado, inició sus servicios con la aviación gubernamental. El 29 de septiembre de 1936, Morato derribó uno sobre Santa Olalla (Toledo), que recuperado por los nacionales, fue puesto en vuelo en el sevillano Parque Regional Sur; pero tratándose de un ejemplar único, no llegó a ser utilizado, probablemente, hasta hoy. El piloto, que con sus acrobacias quiso transmitir su alegría –añadió mi informador– es Pepito Lecea; digo, el teniente coronel José Rodríguez y Díaz de Lecea, jefe de la Región Aérea del Centro; un volador nato.

en el mismo aeródromo, a pocos metros de donde los soldados jugaban al fútbol.

Minutos después, recién aterrizado, antes de abandonar la cabina, Muntaditas exclamaba: ¡Se ha matado! ¡Se ha matado! Traspuesto el personal por lo que acababan de vivir, eran víctimas de otro mazazo cuando este les relataba cómo su jefe, en pleno combate, había entrado en barrena y estrellado contra el suelo.

La alegría y distensión que, ante la inmediata y ansiada paz, reinaba en el aeródromo, de pronto se ha trocado en tristeza y estupor.

## Hace 80 años

# Super tardío

**Reus 10 marzo 1939**

Rompiendo con la fórmula biplana, Fiat desarrolló un moderno caza monoplano de tren retráctil, que voló por primera vez en febrero de 1937. Ocho meses después, el «as» García Morato, de visita a Italia, tenía la oportunidad de probarlo. Deseosa la Aviación Legionaria, combatiente en España, de modernizar su material, por vía marítima el pasado mes llegaron diez aviones a Tarragona, llevándose a cabo en Reus su montaje donde, como puede verse en la fotografía, el gran piloto español los ha inspeccionado.

*Nota de El Vigía:* A mediados de marzo, al mando del mayor Mario Bonzano –excomandante del Asso di Bastoni– se desplegaba en Escalona (Toledo) una escuadrilla experimental que, dado el fin de la guerra, no llegó a combatir. Ya en la paz, en manos españolas, los llamados Superfiat junto a los Heinkel 112, formaron en Melilla-Nador el 27 Grupo de caza, que tuvo por jefe al comandante Miguel Guerrero.

## Hace 50 años

# Fin de una época

**Talavera la Real 31 marzo 1969**

Iniciado en enero, ha finalizado el último curso de F-86 celebrado en la Escuela de Reactores. Durante su actividad –más de 10 años– se han celebrado 32 cursos y graduado 372 alumnos. Dentro de una buena estadística, se perdieron dos aviones: uno por fallo de material y otro por error humano.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

**Hace 100 años**

### Nacimiento

**Mexico 9 abril 1919**

Hijo de D. José Ruiz Lavin y D.ª Amparo Hermosilla Aizarbe, en la capital azteca ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Enrique.

*Nota de El Vigía:* A Quiquis, como todos le conocían, a raíz de su desaparición, le describía Ignacio Romero Raizabal en *El Pensamiento Navarro*, como un chiquillo de mediana estatura, ancho de hombros con el pelo rizoso y rubio. Sus ojos claros transparentaban un alma fuerte y buena.

Residiendo en Santander, de padre mexicano, bien pudo alejarse de los horrores de la guerra marchando al extranjero; sin embargo, prefirió pasar hambre y sobresalto cerca de su angustiada gente en el infierno marxista de Cantabria. Al liberarse Santander, con 17 años no lo dudó un instante en implicarse, enrolándose en el Tercio de Navarra donde, con cierto orgullo decía:

– Suele haber «hule» del duro con frecuencia.

Y en Teruel, concretamente en la Muela, con más de quince grados bajo cero, vive uno de los capítulos más intensos de la confrontación, siendo su Tercio recompensado con la Medalla Militar colectiva.

Quizás presagiando su futuro, escribe a su madre:

«En Aviación –dice– nuestros pilotos son los amos del aire. Todos los días veo combates aéreos y siempre triunfan los nuestros. Todos los días cae algún aparato del enemigo, bien sea por los antiaéreos o por nuestros cazas. Ayer vi caer a tres de ellos en llamas y los pilotos con paracaídas; y así, todos los días».

Atendida su instancia, en mayo de 1938 marcha a Sevilla-Tablada para un curso de pilotos y, a los cuatro meses y veinticinco días, consigue las alas y el empleo de alférez provisional de Aviación. Seleccionado para la caza, volando los potentes Romeo 41 y Fiat, de la aragonesa escuela de Gallur, se siente un pingüino, como tan acertadamente refleja el emblema de aquella. Después de 185 vuelos que incluían patrullas, acrobacia, virajes en picado, pasadas, tiro al blanco y combates, con un total de 40 horas, mucho más optimista se creía, ya, una auténtica águila.

La alegría de Quiquis es inmensa, cuando de permiso en Santander le notifican que ha sido destinado a la Escuadra de Caza, a los Moratos del 2-G-3, destacado en Escatrón (Zaragoza). Cuatro días después, el 14 de diciembre, se incorporaba a la 1.ª escuadrilla donde, volando el Chirri –como le llaman al Fiat– tras unos vuelos de entrenamiento, comienza los de protección a bombarderos en diversos frentes. El nuevo año, cuidando que la caza enemiga no ataque a sus protegidos (nueve Pavos y ocho "Romeo), en tres de los cuatro servicios, llevados a cabo bajo una fortísima reacción antiaérea, combate con Curtis y Ratas, sin poderlos alcanzar con sus armas.

Respecto a la aludida bondad de nuestro personaje, por las cartas a su madre, sabemos que una de sus preocupaciones era mandar dinero a casa.

«…ya recibirías lo que te giré hace unos días. Este mes te he mandado algo más porque hemos cobrado más. Pero tengo que pagarme el emblema del Grupo, extraordinarios de Navidad en el Grupo, botas altas, pantalón… Así que también me quedo silvando para todo el mes. Pero aquí gastamos muy poco, no importa. A la Nana, yo le escribí y te vuelvo a repetir a ti lo que le dije a ella, que si necesita dinero para comprarse algo, tu me lo dirás, que yo veré el modo de mandárselo».

Y respecto a la lucha, contaba:

«El pasado día 2, nos encontramos doce Fiat con dieciocho ratas y veintitantos Curtis, que ya estaban en el frente. Trabamos combate y los echamos. Nos metimos combatiendo lo menos 20 kms en campo rojo. Al final estuvimos de "chulos" cinco Fiat solos por el frente. Así da gusto. En este combate estuvo también Jaime Yllera; a él se le estropearon las máquinas y no pudo hacer nada. Yo ametrallé a dos ratas pero no les di. Al principio es muy difícil hacer blanco, pues hacer la "corrección" es cuestión de mucha práctica»

El día 12 de enero –escribía Ignacio Romero en el citado diario– como un regalo de Reyes un poco retrasado, recibió la madre de Quiquis un oficio del jefe de la Escuadra de Caza García Morato, que dirigido al alférez Don Enrique Ruiz Hermosilla textualmente decía: «El Excmo Sr General Jefe del Aire, en teletipo fecha 2 del actual me dice lo siguiente:

Por bravura en combate de hoy envío mi felicitación a escuadrillas ejecutantes.

A la que uno la mía efusiva, que pongo en su conocimiento para su satisfacción como interesado. Dios guarde a España y a Vd muchos años. Escatrón 3 de enero de 1939».

Los ojos maternales al leer el oficio laudatorio destinado a su hijo, se cuajaron de lágrimas de cariño, de orgullo, de emoción… Aún lloraba la madre de alegría, cuando sonó el teléfono: el gobernador militar de Santander estaba dando la noticia de la muerte de Quiquis en acto de servicio.

El 12, los jefes de las escuadrillas 1.ª y 3.ª, capitanes Vázquez Sagastizabal y Guerrero, reciben orden de incorporarse al sur, saliendo de Escatrón, para Salamanca y Posadas (Córdoba); con ellos marchan los tenientes Ibarreche, Cesteros y el alférez Ruiz Hermosilla. Al despegar de Salamanca, el Fiat (3-81) de este último, choca con edificaciones, sobreviene un incendio y sin que pueda prestársele auxilio, perece en el.

Al año siguiente, perenne el recuerdo de Quiquis, su madre, doña Amparo, recibía del jefe Escuadra de Caza, comandante Ángel Salas, un pequeño recuerdo enmarcado.

«Es –le explicaba– una copia fotográfica del trofeo de guerra que siempre nos acompañó; representa el trozo de plano de un aparato enemigo, en el que con natural orgullo, se iban anotando los aviones rojos derribados y donde con verdadera unción de recuerdo y homenaje, se inscribía el nombre de nuestros gloriosos caídos. Dicho trofeo ha sido testigo de nuestras alegrías y tristezas que culminaron en el día 1 de abril, con el final victorioso de nuestras armas; y ya que a nosotros nos acompañó en la guerra, nada más natural que en la paz acompañe en los hogares de nuestros caídos, el recuerdo de los seres que supieron dar a la patria un soldado y un héroe.

Solo me resta pedirle, que junto al recuerdo de su hijo, tengan presente el invicto nombre que encabeza la gloriosa estela de nuestros caídos. Fue siempre el primero, condujo siempre nuestras alas a la victoria, y su ejemplo vivirá para siempre en nosotros».

## Hace 90 años

# Hidristas

**Melilla 25 abril 1929**

Ha sido nombrado jefe del Grupo 10 de Aviación, que constituye la base de hidros de Mar Chica, el teniente coronel de Intendencia piloto aviador Antonio Camacho Benitez, a quien podemos ver en la foto, vistiendo pantalón corto, acompañado de sus oficiales (de izq a dcha): Ignacio Hidalgo de Cisneros, Pío Fernández Mulero, Manuel Presa, Nicolás Ragosín, Jesus delVal, Antonio Camacho, Alfonso Alarcón, Rafael Jiménez Benhamu y Enrique Zaragoza.

## Hace 65 años

# Fin

**Badajoz abril 1954**

La Escuela Elemental n.º 2 del Grupo Sur que, al mando del teniente coronel Carlos Bayo, se hallaba establecida en el campo de Las Bardocas, ha sido desactivada.

Creada durante la guerra civil (1937), centenares fueron los pilotos que en ella se formaron. Las Bücker Bü-131 alemanas y españolas (en la foto, luciendo el numeral 71 correspondiente al Grupo de Escuelas Sur) junto a los Gotha 145 y Hs-42 fueron los aparatos que en mayor número se utilizaron.

## Hace 60 años

# Colisión fatal

**Talavera la Real 25 abril 1959**

Con vistas al gran desfile de la Victoria, que reunirá en Madrid a más de trescientos aviones, entre los que participarán T-33 y F-86 de esta Escuela, hoy sábado ha tenido lugar un ensayo en formación de los primeros.

Despegaron pues, dieciséis T-33 y un reserva, pilotado por el teniente profesor José Antonio Noreña Cisneros (9.ª AGA), a quien acompañaba el teniente Manuel González Hernandez (8.ª AGA), dispuesto a realizar un reportaje fotográfico.

Conjuntada la formación de rombo de rombos, el teniente García Calvo, al detectar problemas en su avión, tras declarar emergencia, la ha abandonado, con la mala suerte de colisionar con Noreña que iba a ocupar su lugar. El primero, con serios desperfectos ha conseguido regresar a base, en tanto que el otro afectado, tras sobrevolar incendiado la base a baja altura, se ha estrellado fatalmente en la orilla del río Guadiana. La consternación ante este primer accidente que sufre la Escuela ha sido tremenda.

*Nota de El Vigía:* A este cronista, que fue amigo de los Noreña, permítasele dedique un cariñoso recuerdo a aquel matrimonio excepcional que fueron Federico, entonces coronel, y María Luisa, padres de José Antonio (24), único hijo varón, y a su hermana, María Luisa, hoy felizmente entre nosotros, viuda de José Manuel Izquierdo Sánchez, en aquellas tristes fechas capitán del Ejército del Aire, quien como su suegro, alcanzó el generalato también.

Cuando el 3 de mayo, en un ambiente festivo sobrevoló el paseo de la Castellana aquel espectacular rombo de rombos, muy pocos de cuantos los admiraron sabían que faltaba uno, que con los mejores había ascendido a la gloria.

## Hace 55 años

# Eyección

**Las Palmas 9 abril 1964**

Programada una reunión de los jefes de Fuerzas Aéreas de las cuatro Alas de Caza, esta se fijó en Canarias, por lo que a media mañana, al mando del teniente coronel Antonio Alos, partieron de Morón los correspondientes Sabres dispuestos a cubrir los 1368 km que les separaban de Gando.

A las 13 10 horas, en tramo final de aproximación a esta base, el teniente coronel Alfonso Cuadra Medina que pilotaba el avión del Ala n.º 5, notificó una vibración y, segundos después, parada de motor al parecer por falta de combustible;

## Hace 90 años

# Un simple viaje

**Sevilla 5 abril 1929**

Con un importante retraso sobre el horario previsto, ¡el campo estaba ocupado por numerosas vacas!, y hubo que despertar a tres chóferes, quienes con sus autos pudieron apartarlas. Ayer, a las seis de la mañana, despedida cariñosamente por sus compañeros, despegaba de la base de Tablada la patrulla de Breguet XIV (Rolls 360 cv) dispuesta a realizar un, inusual viaje a Cabo Juby.

Pilotaban los aviones 106 y 3, los capitanes jefes de Escuadrilla Carmelo de las Morenas, y Félix Sampil, acompañados de los mecánicos sargento García y cabo Barcial; por último, el 52 lo llevaba el teniente Juan Emilio Escala, sin pasajero.

«El plan a seguir –nos informó Las Morenas, líder de la patrulla– era Sevilla-Casablanca-Agadir-Cabo Juby. Grandes masas nubosas nos obligaron a cruzar el Estrecho, de Trafalgar a Tánger, y de aquí hasta Larache, aguantando la lluvia a 150 m del suelo. A poco de pasar este punto, el avión n.º 3, por avería en el manómetro de gasolina, hubo de aterrizar en el, mientras los demás continuamos a Casablanca, donde los franceses nos colmaron de amabilidades y el tercero se incorporó.

Dado el retraso, que ya desde la salida veníamos acumulado, conscientes de que lo nuestro no era un raid, sino llevar tres aparatos a una escuadrilla que le eran muy necesarios, decidimos dormir en Casablanca.

Al día siguiente, a la siete y media estábamos en el aire, para alcanzar Agadir a las tres horas diez minutos. Exquisita cordialidad por parte de los aviadores franceses y, como quiera que el moro que, para algún imprevisto, como traductor iba a acompañar al teniente Escala no había llegado, decidimos prescindir de él. A las tres horas veinte con la toma de tierra en Cabo Juby terminábamos muestra misión».

En orden de fecha 27 abril de la Jefatura Aérea, se hace constar la felicitación del Exmo Sr Jefe Superior de Aeronáutica a la Patrulla que, al mando del jefe de Escalla las Morenas, llegó a Cabo Juby en vuelo tan brillante. (Carmelo de las Morenas Foto 1917)

dado que la altura disminuía, accionó el asiento lanzable, cayendo en paracaídas en las proximidades de Sardina del Sur. Herido con fractura del tobillo izquierdo y contusiones en ambos codos, fue auxiliado por un guardia civil, quien en su automóvil lo trasladó al Hospital Militar de Las Palmas; dos días después fue evacuado a Madrid y en el Hospital Central del Aire se recuperó.

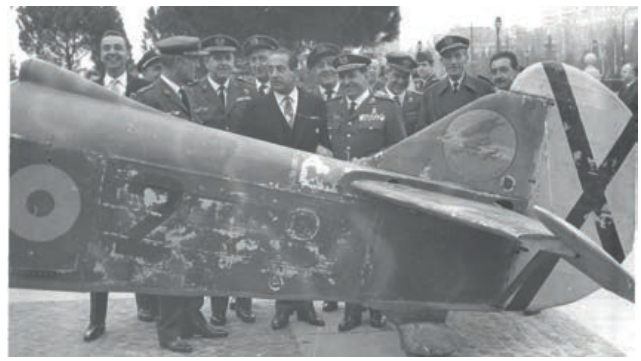
*Nota de El Vigía:* Recordemos que Alfonso Cuadra –capitán supernumerario entonces– ya había pasado por una bien apurada situación. Fue la noche del 29 de septiembre de 1956, cuando en el tramo final de la aproximación, a tres minutos de la cabecera de pista del aeropuerto de Tenerife Norte Los Rodeos, el cuatrimotor Bloch 161 Langue-doc de Aviaco que pilotaba, tras colisionar con una torreta de tendido eléctrico, cayó incendiado sobre una pequeña casa en construcción. Milagrosamente, aún cuando algunos resultaron heridos, salvaron la vida los 28 pasajeros (el equipo del CD Málaga entre ellos) y cuatro tripulantes, falleciendo sin embargo la dueña de la citada vivienda. Destruido el avión en su totalidad, Cuadra, herido con pronóstico reservado, hubo de ser extraído por una de las ventanillas laterales.

## Hace 55 años

# Recuerdo

**Madrid 5 abril 1964**

Con gran brillantez, se han celebrado diversos actos conmemorativos del 25 aniversario de la muerte de aquel piloto excepcional que fue Joaquín García Morato. La condesa de Jarama (su viuda), familiares, el vicepresidente del Gobierno, cuatro ministros y casi un centenar de pilotos que a sus órdenes combatieron en la caza, llegados de toda España, se reunieron en la lonja del Ministerio del Aire en Moncloa, donde les aguardaba la sorpresa de un auténtico Fiat, el querido Chirri que volaron en la guerra, junto al que todos quisieron retratarse; como este grupo, en el que (de izq a dcha) vemos a: José Felipe Pallejá, Pepe Ruiz Jiménez, Manolo Kindelán, Enrique Mendía, Emilio Jiménez Millas, José Vélaz de Medrano, José Ramón Gavilán, Luis de La Serna, Carlos Bayo y José Mª Llobet.



Formados los cazadores, con los generales Salas, Guerrero, Salvador y Cuadra al frente, se celebró una misa de campaña; interpretando la música la banda de la R.A.C. Dos pasadas, de una formación de 18 Sabres del Ala n.º 6, serían el espectacular homenaje tributado por los modernos aviadores.

Ayer por la tarde, autoridades y supervivientes de la Escuadra de Caza, se desplazaron al antiguo aeródromo de Griñón donde, al pie del monolito que se levantó en el mismo lugar donde que cayó el As, se rezó un responso y a los sones del toque de oración, los excazadores Joaquín «Joaco» Velasco y Jose M.ª «Turuta» Llobet ofrendaron una corona de laurel con los colores nacionales.

A la noche, el general Julio Salvador, que sirvió a las órdenes de García Morato evocó, en el Casino de Madrid, la excepcional figura del héroe. Una larguísima ovación del público, puesto en pie, premió la conferencia.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

**"Canario" Azaola**
**Miembro del IHCA**

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Madrid 14 mayo 1919**

Hijo de doña Trinidad Muñoz de Grandes y don Mariano Gómez Camarero, en el barrio de Carabanchel Bajo, de esta capital, ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de su padre.

*Nota de El Vigía:* Hijo único, la educación primaria la cursó en el colegio francés de Córdoba, mereciendo, por su esfuerzo y aplicación, ser elegido el alumno mas distinguido, galardón ratificado por las más altas instancias del país vecino.

Declarada la Guerra Civil, con 17 años se incorpora voluntario a las filas nacionales, al Regimiento de Artillería de Córdoba, y tras pasar por la escuela del Arma, en Alcalá de Guadaira (Sevilla), alcanza el empleo de alférez. Destinado como oficial auxiliar de batería, al 3.er Regimiento de Artillería Ligera de Sevilla, a título anecdótico diremos que llegó a cobrar 333,33 pesetas.

En la crucial y penosa batalla del Ebro, integrado en la 150 División del Ejercito del Norte, participó en el servicio de recuperación de material de guerra y herido de metralla fue ingresado en el hospital de Calatayud.

Ya en la paz, en enero de 1940, con 20 años de edad, junto a 800 aspirantes se presenta al ingreso en la Academia de Artillería en Segovia. Obtenido el puesto 303 de la promoción, se le ofrece la posibilidad de continuar una brillante carrera militar en el Ejército de Tierra; pero –caprichos del destino– solicitado también el ingreso en el Arma de Tropas de Aviación, al ser admitido. con la perspectiva del paracaidismo militar que tanto le atraía, su vida iba a dar un sustancial giro.

Inicia su formación en la Academia de Aviación de León, continuada en la Escuela de los Alcázares (Murcia). El 10 de marzo de 1942, al finalizar sus estudios con el número 1 de su promoción, recibe su despacho de teniente, siendo destinado a la Escuela de Aprendices de Cuatro Vientos.

En 1948 realiza en Alcantarilla el curso de paracaidismo para personal ajeno a la Escuela, asciende a comandante y, dos meses después, en julio, es nombrado jefe de la 1.ª Bandera de Paracaidistas del Ejército del Aire. En abril de 1953, la Bandera pasó a llamarse Primer Escuadrón de Paracaidistas, continuando como jefe del mismo; año que contrae matrimonio con D.ª María Teresa Pastor Rodado.

Iniciadas las hostilidades y los primeros combates (noviembre1957) en África Occidental española, en Alcalá, desde su jefe –ya teniente coronel– hasta el último paracaidista, esperan impacientes partir a primera línea de fuego.

Finalmente, a las 5 de la madrugada del 7 de diciembre, una larga caravana de camiones con 320 paracaidistas del Aire y su teniente coronel al frente, marchan al aeródromo de Getafe, donde una treintena de aviones entre Junkers, DC-3 e incluso Bristol 170 de la compañía Aviaco les esperan. Tres horas después volaban a Sevilla, para repostar y comer y, a la tarde, tomaban tierra en Sidi Ifni.

La participación fue un éxito y se saldó con sendos desembarcos paracaidistas en Smara y La Hagunia.

Disuelto el Primer Escuadrón de Paracaidistas de Alcalá, reconvertido en Escuadrón de Zapadores Paracaidistas, se establecía en Alcantarilla y nuestro personaje cesaba en su mando para pasar a desempeñar la jefatura del Servicio de Mecanización del Ministerio del Aire, algo totalmente novedoso en España en aquellas fechas, convirtiéndole en pionero y fundador del Servicio de Informática del Ejército del Aire.

El prestigio a nivel internacional de Gómez Muñoz propició su nombramiento de observador oficial de España en los campeonatos mundiales de paracaidismo deportivo. Secretario nacional de FENDA en 1969, la FAI le concedió el diploma Paul Tissander, y dos años después recibía el diploma Leonardo da Vinci, otorgado para premiar los servicios distinguidos prestados al paracaidismo deportivo mundial.

El día 10 de febrero de 2013, con casi 94 años de edad, fallecía una de las figuras más notables del paracaidismo español. Fueron más de 72 años al servicio de nuestras Fuerzas Armadas. Nos dejó el lema, heredado del Primer Escuadrón del EZAPAC, Solo merece vivir quien por un noble ideal está dispuesto a morir.

### Hace 105 años

## Refuerzos

**Melilla 19 mayo 1914**

Como ya se sabe, a consecuencia de la petición del general Gómez Jordana y del viaje que a esta plaza hizo recientemente el ilustrado coronel de Ingenieros jefe de Aeronáutica Militar, don Pedro Vives, a bordo del transporte de guerra Almirante Lobo, que procedía de Río Martin (Tetuán) y Ceuta, la semana pasada llegaron a este puerto dos aeroplanos Nieuport VI.M (Gnôme 80 cv) de la escuadrilla de Tetuán, destinados al ejército de operaciones. Con ellos venían los pilotos, tenientes Carlos Alonso Hera y José Valencia, un cabo y dos soldados del Servicio de Aeronáutica, además de bombas y material complementario para la instalación del hangar.

Hoy en el vapor correo Vicente Puchol han desembarcado los pilotos aviadores capitán Emilio Herrera y el médico primero de Sanidad Militar Antonio Pérez Núñez, así como el alumno de la Escuela de Aviación capitán de EM Luis Gonzalo Vitoria, afecto a la escuadrilla como observador. Sus aeroplanos, más uno de respeto, llegarán esta tarde por vía marítima también. En el muelle han sido recibidos por los pilotos que, con sus aparatos de volar, se encontraban ya entre nosotros.

Reunidos todos, al mando del capitán Herrera, salieron en auto para Seluán y Zato, cuyas inmediaciones visitaron detenidamente, señalando como los lugares más a propósito el primero y Tomiat Zaio. Por otro lado, no sería de extrañar, caso que lo aprobase el general Gómez Jordana, que en las inmediaciones de Mar Chica se instalara otro aeródromo pues, al parecer, los aviadores necesitan una mayor distancia de salida para remontar los montes y sierras de cotas superiores a 600 metros.

En la foto, los miembros de la escuadrilla del capitán Herrera.

## Hace 80 años

# Regreso a casa

**Toulouse 31 mayo 1939**

Exiliada a Francia una escuadrilla de la Aviación republicana, cuyos Polikarpov I-15B Super Chatos quedaron agrupados en el aeródromo de Francazal, después del considerable esfuerzo de un puñado de mecánicos, llegados al país vecino para ponerlos a punto puesto que, si no saboteados, se hallaban sumidos en un total abandono. Hoy el coronel Cauboue, comandante de la 2.ª Brigade Aèrienne, ha firmado una orden de misión para que, por tenientes de la Escuadra de Caza, los ocho primeros Chato (sic), sean devueltos a España vía Col de Perthus.

Al mando de Joaquín Ansaldo (avión CC-080) partieron para Sabadell Emilio O´Connor (CC-087), Ignacio Alfaro (CC-093), Manuel Kindelán (CC-077), Andrés Robles (CC-086), Joaquín Velasco (CC-074), José Lacour (CC-090) y Ramón Escudé (CC-089).

Según hemos podido saber, tan pronto «le cogieron el tranquillo» a aquel excelente caza, que la mayoría no lo conocía «ni de vista», ya sobre tierra española «cebolleando» a más no poder, sobre las playas de la Costa Brava disfrutaron de lo lindo; mientras, el personal de abajo, creyendo ver visiones los miraba asombrado, puesto que volaron tal como estaban, con las marcas de la República.

## Hace 80 años

# Revista Aérea

**Madrid 12 mayo 1939**

A la grandiosa revista, en la que 449 aviones de la Aviación Nacional, Legión Cóndor y Aviación Legionaria, con sus tripulaciones al frente, formaron en Barajas, se sumó el acto de imposición, por el caudillo, de la Medalla Militar a numerosos pilotos aliados. Tal es el caso del comandante italiano Aldo Remondino, quien aparece junto a su amigo el comandante Federico Noreña, quien –por cierto– también la recibiría el 10 de diciembre de 1941.

## Hace 80 años

# Afición

**Cuatro Vientos Mayo 1939**

Con la llegada de la paz, el histórico aeródromo ha recuperado su actividad y en él ha tomado asiento la unidad de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor.

La cámara de Gaertner, el oportunísimo reporter alemán, captó al teniente coronel Joaquín González Gallarza (53) asomándose a la cabina, tras darse un garbeo, no en una Bücker ni en un Junkers, como cabría esperar, sino en el veloz y estilizado Rayo como se conocía al Heinkel 70. El veterano aviador, hasta hace bien poco jefe de la 1.ª Brigada del Aire, era un personaje singular a más no poder. Procedente del Arma de Infantería, se había hecho piloto en 1915 con la 5.ª promoción. Participó en la campaña marroquí como jefe de una escuadrilla de Havilland Rolls y más tarde, ya comandante, del grupo expedicionario Breguet XIV; su acreditada valentía y arrojo fueron recompensados con la Medalla Militar, Individual.

Sin duda peculiar, en 1923 se había batido en lance de honor con un compañero, jefe de la Escuadra n.º 3. En julio de 1936 fue detenido en Madrid, logrando evadirse y refugiarse en la embajada de Chile, donde permaneció hasta septiembre de 1938, incorporado a la zona nacional, tomó el mando de la 1.ª Brigada del Aire.

Clásico entre los aviadores de su época, no nos resistimos a narrar uno de los frecuentes chascarrillos que protagonizó. Eran los años 40-50 y en la época veraniega vistiendo de paisano, tocado de un panamá, acudía a menudo a la piscina del pabellón de oficiales del aeródromo de Agoncillo. Tan pronto los bañistas lo veían llegar a su mesita, donde le servían el aperitivo, la actividad acuática se tornaba febril, unos nadaban para aquí, o para allá; otros salían o entraban en la piscina de cabeza o por la escalera, porque, ¡ojo! el que reposara en el agua plácidamente, inmediatamente se veía apuntado por el bastón del ya talludito general, al tiempo que a voz en grito le increpaba ¡Fuera!... ¡Guarro!

## Hace 80 años

# Estupor

**Valladolid 25 mayo 1939**

La I Concentración Nacional de la Sección Femenina había reunido, a la sombra del castillo de la Mota, en Medina del Campo, a millares de chicas que habiendo hecho la guerra en servicios sanitarios o sociales, procedían de toda España. En ellas pensaron los jóvenes tripulantes de aquel Caproni (Ca-310), inmejorable lugar para exhibirse y saludarlas; así lo hicieron, con una pasada rasante al enorme campamento. La emoción de los aviadores al verlas ahí al lado, como entusiasmadas saltaban saludándoles, alzando sus brazos como para atraparlos, les llevó a repetir la pasada. Pero…. en un momento dado, la alegría se tornó en estupor, cuando a la vista de todas el pequeño bimotor, tras engancharse con unos cables de conducción eléctrica, caía a tierra y explotaba. La intensidad del fuego no permitió siquiera acercarse a sus restos. Los alféreces Ricardo Alonso Villalón Daóiz (19), Gabriel Bourdette (24) y Manuel Barmúdez de Castro Carnicero(20) , así como el cabo mecánico Emilio Rivas Parga y el soldado Manuel Vázquez Fernández, como cantara el romance: "en humo de gasolina subieron hasta las estrellas"

Nota de El Vigía: El padre de Bourdette, de origen francés, tenía un renombrado gimnasio en San Sebastián; a Villalón, dada su edad y facciones, le conocían por "el niñato"; por último, Bermúdez de Castro (19), -"Malalo" para los suyos- era sobrino del famoso "Chilin" -quien mandaba precisamente los "Caproni"- siempre quiso ser aviador, y al no conseguirlo, había combatido en Infantería. Aquel día aciago, sin permiso de su tío, se "coló" en el avión, lo que supuso para el "Chilín" un palo de por vida, puesto que lo consideraba como un hijo.

## Hace 65 años

# Antes de la tragedia

**Madrid 8 mayo 1954**

Como ya saben nuestros lectores, (RAA-5/1999,) en el transcurso del grandioso festival aéreo celebrado en Cuatro Vientos, el capitán Vicente Aldecoa perdió la vida cuando la Jungmeister en la que iniciaba su exhibición acrobática se estrelló contra el suelo. En la fotografía, tomada minutos antes de emprender su último vuelo, aparece charlando con unos amigos (de izq. a dcha.) el diplomático Nicolás Revenga; a la derecha la mujer de este, Matilde "Matita" Martínez de Pazos, hija del coronel Manuel Martínez Merino y el matrimonio Benitez (don José).

## Hace 60 años

# Relevo

**Málaga 8 mayo 1959**

Disuelta la Escuela de Observadores, establecida en el aeródromo de El Rompedizo desde 1938, ha venido a ocupar su lugar el Ala de Bombardeo Ligero n.º 27. Su emblema, no precisamente agraciado artísticamente, hace referencia a su anterior procedencia, el gallo de Morón; su actual destino, el boquerón malagueño y el destacamento anterior, las palmeras de Gando.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 95 años

## Inspección

**Melilla 4 junio 1924**

A fin de inspeccionar personalmente los servicios que realizan las escuadrillas de aviones e hidros de Tauima y Atalayon, se encuentra en esta ciudad el coronel Ricardo Álvarez de Espejo, marques de González de Castejón (60), recientemente nombrado jefe de los servicios de Aviación. No es raro, pues, encontrarlo, efectuando vuelos con distintos pilotos y aparatospara conocer toda la zona ocupada. (RdeAyA 6/2014- 368).

Su admirable actuación no ha pasado desapercibida para el mando que lo ha felicitado.

### Hace 95 años

## Consuelo

**Madrid 17 junio 1924**

Por Real Orden de la fecha (DO núm. 135) se concede la Medalla de Sufrimientos por la Patria al teniente coronel de Ingenieros Alfredo Kindelán y Duany por haber sido herido por el enemigo, el día 5 de junio de 1923, en operaciones de campaña realizadas en nuestra zona de protectorado en Marruecos.

Como se recordará (RAA 6/2008-562), acompañando al capitán Llorente como observador, intervenía para liberar la cercada posición de Tizzi Assa, cuando en las sucesivas pasadas, fue alcanzado el Bristol y posteriormente Kindelán en un brazo. Percatado el piloto de la gravedad de la herida, aterrizó como pudo, capotando al lado de las guerrillas, evacuándolo y, sin duda, salvándole la vida.

### Hace 90 años

## Máxima recompensa

**Madrid 4 junio 1929**

En el transcurso del brillante acto militar celebrado en el paseo de Carruajes del Retiro, S.M. el rey ha impuesto la Medalla Aérea a los bizarros capitanes Ignacio Jiménez Martín y Francisco Iglesias Brage, artífices del formidable vuelo Sevilla–Bahía, completado con un extenso recorrido por naciones iberoamericanas.

### Hace 90 años

## Oferta

**Gibraltar 2 junio 1929**

Se sabe en esta que la *Chicago Tribune* de los Estados Unidos ha hecho por radio una oferta al comandante Franco de 1000 libras, que vienen a sumar unas 34 000 pesetas, por un relato de los acontecimientos que se desarrollaron a partir del día en que tuvieron necesidad de amerizar por falta de gasolina.

A este radio no se ha recibido contestación ninguna.

### Hace 90 años

## Visita

**Madrid 30 junio 1929**

Con objeto de examinar el Jesús del Gran Poder, a primera hora de la tarde el presidente del Consejo, marqués de Estella, acompañado del ministro de la Gobernación, general Martínez Anido; capitán general barón de Casa-Davalillo; general Saro y de los capitanes aviadores Jiménez e Iglesias, se trasladó al aeródromo civil de Getafe. Recibido por los señores Ortiz Echagüe, Souza, Checa, Álvarez Buylla, Ruiz Ferry y otros, el general Primo de Rivera examinó detenidamente el aeroplano, que tan brillante prueba de resistencia ha dado en su reciente y brillantísimo vuelo por América del Sur, al tiempo que escuchaba minuciosas explicaciones de Jiménez e Iglesias acerca de los más destacados incidentes de la gallarda proeza aviatoria.

Durante la visita voló un aparato pilotado por el comandante Gómez Spencer, quien practicó brillantes ejercicios.

### Hace 90 años

## Los gatos

**Sevilla 10 junio 1929**

De apoteósico puede calificarse el retorno a Getafe desde Tablada del Jesús del Gran Poder. De todos lados, a fin de acompañarle, llegaron a esta aparatos, incluso de las escuadrillas destacadas en Marruecos. Hubo que limitar, por sorteo, para que la comitiva no fuera el desmadre. En la representación sevillana, no podía faltar la ya tan popular patrulla de los Gatos, que manda el capitán Sampil, cuyos Breguet XIX lucen el gracioso y astuto felino, portando un paraguas, que vemos en la foto, ante el que se retratan aviadores franceses de visita en Tablada.

### Hace 90 años

## Banquete

**Madrid 30 junio 1929**

En la Bombilla los empleados y obreros de CASA, constructores del Jesús del Gran Poder, obsequiaron con un banquete a los capitanes Jiménez e Iglesias.

En la mesa presidencial, junto a los aviadores, ocupó asientos el personal técnico y directivo de la empresa, que horas antes había atendido al presidente del Consejo. Ofreció el almuerzo en nombre de la comisión el Sr. Fernández Gil; el obrero Arroyo, por su parte, leyó unos versos alusivos y, al final, hablaron los homenajeados para agradecer el agasajo que se les ofrendaba.

Terminó la simpática fiesta con vivas a España, al rey y a la aviación Española.

## Hace 80 años

# Al agua

**Logroño 10 junio 1939**

Terminada la revisión del Caudron en el Parque Regional, para recogerlo llegó el alférez de la 7.ª Escuadra, Fernando Arrechea. Como quiera que no estaba suelto en polimotores, antes de trasladarlo a Getafe, su paisano, el alférez Antonio Erce –un experto piloto que había hecho la guerra en los Heinkel 111– se ofreció para darle unos doble mandos.

Despues de un primer vuelo sin novedad, al despegar para el segundo, con no demasiado espacio por delante, rodando aún con motores a fondo, el tren impactó con un resalte pronunciado del terreno. Ello motivó que el bimotor se fuera al aire en pérdida, cayendo al cauce del río Ebro. A consecuencia del accidente, resultaron heridos los citados pilotos y, desgraciadamente muerto, el brigada mecánico Francisco Cánovas.

## Hace 80 años

# Flecha distinguido

**Sevilla 9 junio 1939**

Ante el próximo regreso a su país de los aviadores italianos, componentes de la Aviación Legionaria, en el Andalucía Palace se ha celebrado un acto de confraternización con sus compañeros españoles (RAA 6/2014, 573).

La nota entrañable la ha protagonizado el niño Carlitos de Haya Gálvez, a quien, en su uniforme de Flecha del Aire, le ha sido impuesta la condecoración otorgada a su glorioso padre; tras él, los coroneles González Gallarza y Moreno Abella, así como cuarenta jefes y oficiales han recibido las suyas.

## Hace 80 años

# Difícil de asimilar

**Bilbao 19 junio 1939**

Para dar realce a los actos conmemorativos del segundo aniversario de la liberación de Bilbao, presididos por el caudillo, desde Vitoria se desplazó al aeródromo de Sondica una escuadrilla del 41 Grupo constituida por siete Pavos (He-45) al mando del capitán Salvador Talavera Gaya.

Ayer a mediodía, a modo de saludo a la Armada, que constituyendo una flota de seis destructores y tres cruceros había llegado al puerto y Abra bilbaínos, los legendarios biplanos evolucionaron en formación alrededor de los buques. El barco almirante, el crucero Canarias, correspondió a sus camaradas del Aire y, como señal del comienzo de las fiestas, con varios cañonazos.

Hoy los Pavos han participado en el desfile militar que ha discurrido por la Gran Vía; tras una de las pasadas, cuando viraban sobre el alto de Santo Domingo, sorprendentemente, a la vista de todo Bilbao, debido a un colapso sufrido por su piloto, ha caído a tierra junto a la Casa de la Radio el avión (15-48) del jefe. Por suerte, los seis aviones que le acompañaban no siguieron la fatal trayectoria que llevó a la otra vida a dos bizarros aviadores.

A Salvador Talavera, barcelonés de 38 años, acompañaba como observador el joven teniente Ricardo Bartolomé, un vallisoletano que precisamente ayer cumplió 24. Ambos, en los días de la guerra, habían acreditado su valentía en la Cadena de Pavos; el primero – a la izquierda, como puede verse en la foto– había sido víctima de un «susto» de la antiaérea.

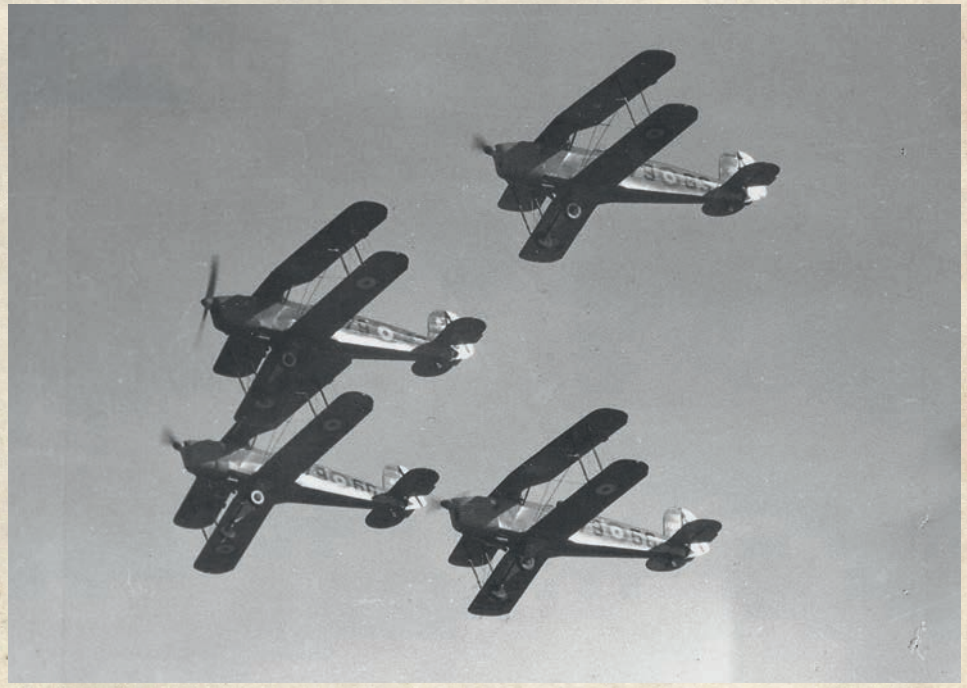
Bartolomé, por su parte, alcanzado en la batalla del Ebro por impacto directo de antiaérea, con el avión ardiendo,

## Hace 60 años

# Prácticas

**San Javier 22 junio 1959**

Bajo el nombre Agrupación Aérea Garza, 36 avionetas Bücker (E.3B) de la Academia General del Aire, bien tempranito (cinco y media de la madrugada) han despegado para Granada-Armilla, iniciando así el viaje de prácticas de fin de carrera de los alféreces alumnos de la 11.ª promoción. Tras el oportuno repostaje, han volado a Sevilla–Tablada, donde se les ha ofrecido un almuerzo. Finalizado este, han continuado a Talavera la Real, a la tan ansiada Escuela de Reactores. Mañana está prevista una visita a la misma y ,a mediodía, volar a Madrid–Cuatro Vientos.



tanto su piloto como él hubieron de abandonarlo, salvando la vida en paracaídas. Hechos prisioneros, después de pasar por distintas calabozos, cuando el conflicto estaba a punto de terminar, fueron evacuados junto a otros aviadores a Francia.

A título póstumo, a ambos les fue concedida la Medalla Militar individual y, a Talavera, el ascenso a comandante.

## Hace 80 años

# Ultimo vuelo

**Madrid 18 junio 1939**

Exhumados en el cementerio de La Almudena los restos del comandante Julio Ruiz de Alda, cobardemente fusilado en la cárcel Modelo en 1936, el traslado a Estella, su tierra natal, ha constituido un emotivo y solemnísimo acto.

En el aeropuerto de Barajas se había instalado una severa columnata con una cruz de grandes proporciones; tras ella podía verse al Ju-52 Navarra y los aviones que habían de escoltarlo. A la misa de campaña, siguieron vibrantes discursos del ministro de Agricultura, Fernández Cuesta, y del coronel González Gallarza; finalmente, embarcado el féretro en el Navarra, pilotado por el teniente Fernando Álvarez Cadórniga, despegó rumbo a Noain, donde a la una en punto de la tarde tomaba tierra (RAA 6/1999, 539).

## Hace 60 años

# Creación

**Palma de Mallorca 17 junio 1959**

Precedida por el 41 Escuadrón de Caza, en la base aérea de Son San Juan se ha creado el Ala de Caza n.º 4 del Mando de la Defensa Aérea.

*Nota de El Vigía:* En sus siete años de vida, los 25 Sabres que llegó a tener luciendo bandas verdes en sus morros e indicativo radio Nevada, hicieron una gran labor; don Felipe, el coronel Galarza, a quien este cronista conoció, era mucho jefe y, aunque aparentemente no pareciera, fue muy comprensivo con su gente.

En su no muy extenso historial, cinco pilotos –entre ellos el propio don Felipe– salvaron su vida gracias al *ejection seat*; por contra, siete víctimas mortales serían triste tributo de una unidad envidiable y envidiada.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 95 años

## Valientes/ heroicos

**Tetuán 8 julio 1924**

Antes de proceder a la ruptura del cerco de la posición Kobba Darsa, cuatro aviones tripulados por los que pueden calificarse de heroicos aviadores, capitanes Martínez Esteve, Gallarza, Barberán y teniente Villalba, llevando como observadores al capitán Ruiz de Alda y teniente Florencio, efectuaron un audaz y peligroso vuelo sobre el puesto militar cercado por el enemigo, superior en número y atrincherado a pocos metros de distancia de la posición.

Desde sus guaridas acechaban a los aviadores para impedir a todo trance que auxiliaran a Kobba Darsa.

En sucesivas evoluciones los aviones dejaron caer barras de hielo y alimentos pero por el reducido perímetro del puesto militar, caían fuera y a bastante distancia; ello desesperaba a nuestros aviadores, ya que, además de no recibir los sitiados el tan ansiado auxilio, el enemigo, aprovechando la noche, salía de sus trincheras y se apoderaba de él.

Dando muestras de una heroicidad inconcebible, y resueltos a todo trance auxiliar la posición, llegaron a descender a poco más de un metro, rozando materialmente las alambradas.

Las descargas enemigas causaron numerosos impactos en todos los aparatos, consiguiendo echar a tierra a los pilotados por los capitanes Gallarza (Eduardo) y Barberán, a quienes hirieron. Así y todo, conservaron la suficiente serenidad para poner nuevamente en marcha el motor y emprender el vuelo para aterrizar en las cercanías de la línea de Lau, ya en terreno dominado por nuestras fuerzas.

Con posterioridad, el aparato tripulado por el capitán Estevez y el observador Florencio cayó a tierra en lugar totalmente ocupado por el enemigo y con averías tan importantes que hacía imposible elevarse de nuevo.

Con las armas en la mano se aprestaron los aviadores a defender el aparato. El enemigo, pecho a tierra, iba reduciendo el cerco, sin cesar de hostilizarles.

Creyendo imposible de todo punto salvar el avión, sus tripulantes lo incendiaron y cuando se disponían a hacer sacrificio de su vida, salieron fuerzas de la posición de Tisgarin, acudiendo con oportunidad para ahuyentar al enemigo y librarles de una muerte segura.

El episodio de estos aviadores, es de los más salientes que se registran en la historia de nuestra aviación.

Enterado el comandante general de Ceuta, Bermúdez de Castro, se apresuró a felicitar a los aviadores con palabras de sincera emoción, resaltando su proceder ante todos los jefes y oficiales que se hallaban presentes

### Hace 90 años

## Misiva

**Madrid 1 julio 1929**

Con fecha de hoy, el jefe superior de la Aeronáutica Militar ha dirigido a cada uno de los tripulantes del Dornier 16, excluido Madariaga, una carta en los siguientes términos:

«Quiero expresarle mi alegría inmensa y efusiva por el salvamento

### Hace 90 años

## Fiesta

**Sevilla 8 julio 1928**

En homenaje a los tripulantes del portaviones Eagle –para el que se quiere pedir la Medalla Aérea–, en la base de Tablada ha tenido lugar una fiesta de aviación. Han asistido el comandante Lawrence, el ingeniero Passet, el jefe de la aviación naval Lied y una representación de sus pilotos. Acompañados por Franco, González Gallarza y Ruiz de Alda, primeramente recorrieron las instalaciones, dependencias y talleres, presenciando luego distintas exhibiciones, como la tan elogiada patrulla del capitán Sampil, que realizó arriesgadas acrobacias. A casi todos los marinos ingleses les volaron en sexquiplanos, bajando muy satisfechos de la experiencia.

En las imágenes, el comandante Lawrence y el teniente Kilroy, que fue quien primero divisó al Dornier 16.

### Hace 80 años

## Buhos

**Matacán 11 julio 1939**

Para capacitar a los pilotos en el vuelo instrumental y nocturno, bajo la dirección del comandante Luis Roa Miranda, se ha constituido en este aeródromo salmantino la Escuela de Vuelo sin Visibilidad. Su profesorado y personal técnico es alemán, aunque ya ha sido destinado entre los primeros al alférez provisional Emilio García-Conde Ceñal. El material de vuelo lo forman cuatro fiables trimotores Junkers Ju-52, que lucen bajo su cabina un oportunísimo búho.

delhidro y, sobre todo, por el de ustedes cuatro, en el que siempre confié. Creo comprenderán ustedes que después de su acción en Los Alcázares yo no puedo seguir siendo ni jefe ni amigo de ustedes».

Le reitera el testimonio de su júbilo sincero.

Alfredo Kindelán.

(En la fotografía: Haya, Ruiz de Alda, G. Gallarza, Sanjurjo y Franco, antes de la partida).

Hallándose en Cádiz recibió orden de marchar a Gibraltar para recoger el aparato y trasladarlo a Cartagena.

Acomodado sobre la cubierta de proa, desprovisto de las alas; hélices y motores perfectamente embalados, pudimos apreciar ligeros desperfectos en uno de los planos que –suponemos– podrán ser reparados fácilmente.

Por la tarde, el buque reanudó la travesía con rumbo a Motril y Cartagena.

### Hace 90 años

## Embarcado

**Melilla 10 julio 1929**

En las primeras horas de la mañana de ayer, atracó en el puerto el vapor de la Transmediterránea Rio Navia que manda el inteligente marino Juan Rodríguez.

Dicho buque traía a bordo, desmontado, el hidro Dornier 16 que, tripulado por Franco, González Gallarza, Ruiz de Alda y Madariaga, fue hallado en el Atlántico por el portaviones Eagle, después de ocho días de angustiosa búsqueda.

### Hace 90 años

## Publicidad

**Madrid 12 julio 1929**

El diario *ABC* incluye un anuncio gráfico con el siguiente texto:

«Grandes acontecimientos nacionales. Lo son indiscutiblemente las exposiciones Barcelona-Sevilla y el brillante vuelo de nuestros ilustres compatriotas los capitanes Jiménez e Iglesias.

La casa Fernández Canivell y Cía de Málaga, aportó a los gloriosos aviadores su modesto concurso, abasteciéndoles de Ceregumil* en cada una de las etapas de su famoso vuelo».

*Nota de El Vigía:* *Complemento energético de origen natural.

### Hace 80 años

## Más pilotos

**27 julio 1939**

Por Orden del pasado día 24 que inserta el BOE de hoy, terminado con aprovechamiento el curso de pilotos de avión de guerra, se promueve al empleo de alférez provisional del Arma de Aviación a 36 alumnos, figurando como n.º 1 Alfonso Cuadra Medina (en la foto).

*Nota de El Vigía:* En somera información sobre el devenir de algunos de los componentes del citado curso, diremos que Antonio San Gil y Vicente Cebollino perecerían en accidente de aviación; Luis Estébanez desapareció en Rusia en la 4.ª escuadrilla, de la que también formó parte José Mateos, quien con cuatro victorias sobrevivió. Guillermo Palanca, Ramón Salto, Juan Carrasco, Ricardo Ferrer y Tomás Ramos, entre otros, terminaron su carrera en el Ejército del Aire. José Manuel Gómez Trenor, y alguno más, tan solo temporalmente como José Mateos a quien, ya paisano, allá por los 60, lo conocimos en Getafe; residía en Moraleja de Cáceres, orgullosísimo del club de vela Barlovento radicado en el embalse Borbollón, del cual era presiente. Abilio Quemada y Ramón Hernández pasarían a la compañía Iberia, y a Fernández Arrieta lo encontraríamos en los 50 de oficial de tráfico en el aeropuerto General Mola de Vitoria.

### Hace 60 años

## Afición real

**Palma de Mallorca 4 agosto 1959**

Hallándose el Príncipe Alberto de Lieja y su esposa Paola de viaje de novios en Formentor, invitado por el teniente coronel Bernardo Meneses, jefe de la Base de Pollensa, ha realizado un vuelo sobre la isla de Mallorca de una hora de duración.

Su alteza tomo el asiento del segundo piloto de un Grumman HU-16 Albatros, disfrutando enormemente de la experiencia. Acompañantes de tan exclusivo vuelo, fueron el embajador de Bélgica en España, vizconde de Berrier, el almirante Benito Perea jefe de la Base Naval de Baleares, así como las señoras de este y de Meneses.

*Nota de El Vigía:* La obra *Captains & Kings* (RAA 11/2007-1087) nos ilustra acerca de la vinculación de las casas reales a la aviación, y la belga muy especialmente.

Iniciada por aquel apasionado Alberto I, llamado el «rey aviador» –comandante en jefe del Arma Aérea belga 1914-1918– y su esposa la reina Isabel, continuaría su hijo y sucesor Leopoldo III y la reina Astrid. El príncipe Balduino, su heredero, se hizo piloto privado, y como 2.º le gustaba llevar los mandos del DC-6 real; fascinado por los Starfighter que había adquirido su país, un día, glorioso para él, experimentó el vuelo a mach 2. Su hermano Alberto II, quien hoy nos ocupa, parece interesarse por la aviación y si desconocemos acerca de su continuidad, sí sabemos que su hijo Felipe, actual rey de Bélgica –al igual que nuestro rey Felipe VI–, inició su formación militar pasando por las escuelas de las Fuerzas Aéreas, llegando a volar el Alpha jet.

A este cronista que tuvo la suerte de tratar a «Menesón» –como sus amigos llamaban– a Bernardo Meneses, permítasele que aproveche esta oportunidad para recordarlo.

La guerra le llevó a Aviación como tripulante, voló en los Romeo 37 y Aero 101 de cooperación aeroterrestre; ya en la paz se hizo piloto con la especialidad de caza, cuyas cualidades pondría en evidencia cuando, tras su paso por la Academia de León, combatió en Rusia con la 3.ª y 4.ª Escuadrillas, donde se apuntó seis victorias. En los años 50 hizo el curso de vuelo sin visibilidad y, con la modernización del Ejército del Aire, después del curso de salvamento en USA, destacó en los Grumman de Pollensa. cuya base mandó. Hizo los cursos de EM y reactores, ejerciendo de jefe interino del Ala de Caza n.º 1. jefe del SAR, más tarde fue nombrado agregado aéreo en Otawa, y representante de España en la O.A.C.I. El 22 de diciembre de 1970 en Montreal, lejos de la España que tanto quiso, una crisis cardiaca nos arrebató de este mundo a un gran aviador, cuya clara inteligencia, nobleza de carácter, viva simpatía y ,sobre todo, su gran bondad hicieron que fuera muy querido por sus amigos y compañeros y todos cuantos le conocieron y trataron.

**Hace 65 años**

## Nueva Unidad

**Pollensa 3 agosto 1954**

Con fecha de hoy y para establecerse en este puerto, ha sido creada la 50 Escuadrilla de Salvamento. Dependiente del SAR y dotada de una pareja de Grumman Albatros, traídos de USA con tripulaciones mixtas hispano-norteamericanas, ostenta su mando el comandante Salvador Serra Alorda, figurando como pilotos el capitán Esponera y los tenientes Herrera y Carro.

## ¡Ostras... Pedrín!

La noticia del recorte que incluimos me llamó poderosamente la atención; tanto, que junto al imaginario «apunte», la llevé a las páginas del diario en el que, en aquellos años, escribía mis vivencias, incluyendo, claro, algunas aeronáuticas propias y ajenas. Como es el caso que hoy traemos a estas páginas.

Consultado el colega José Luis González Serrano, tan solo tuve que facilitarle la fecha para que, revisando sus papeles, me diera el nombre del protagonista: el teniente Fernando Hernández López y la matrícula del siempre mal llamado Curtis: el A.4-120; curiosamente el último que quedaba en vuelo.

Si bien, como hemos visto, el piloto tuvo suerte, esta no le acompañaría en la vida. Gallego de la localidad lucence de Fuensagrada, había nacido en 1928; estudiando carrera se inscribió en la Milicia Aérea Universitaria, pero habiéndose presentado al ingreso en la AGA y aprobado, prefirió San Javier, cursando estudios con la V promoción. En 1951, al contraer una enfermedad pulmonar, que requirió su ingreso en el sanatorio militar Generalísimo de Guadarrama, perdió el curso, saliendo de teniente en 1954 con la VI promoción. Contando con 336 horas de vuelo, fue destinado al 33 Grupo de Villanubla, donde sufrió el accidente reseñado, que añadiremos, fue por rotura de la pata izquierda; que el Chato (Curtis) sufrió desperfectos valorados en un 50 % y el piloto exento de responsabilidad.

Disuelto el 33 y creada en la misma base el Ala n.º 3 de cazabombardeo, pasó a ella para volar los T-6 armados.

Seleccionado para un curso de reactores en USA, se incorporó a la base de Greenville Mississipi (USA) donde, el 2 de mayo de 1957 falleció repentinamente mientras practicaba en clase de gimnasia. Según el dictamen médico, debido a una embolia pulmonar motivada por trombosis de la vena cava inferior. Pobre hombre.

Jueves, 17 Marzo 1955

**Capota un caza «Curtis» en la base de Villanubla (Valladolid)**

VALLADOLID, 16.—Un aparato de caza "Curtis", de la base aérea de Villanubla, tripulado por un teniente de la Quinta Región Aérea, capotó aparatosamente en dicho campo al tomar tierra, dando tres vueltas de campana. El accidente causó gran impresión, y se temió por la vida del tripulante. Pero en el momento en que marchaba en su auxilio el Servicio de Socorro del campo, el piloto salió corriendo de entre los restos del avión. Sólo sufre lesiones de escasa importancia. El aparato sufrió grandes destrozos. (Cifra.)

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**La Coruña 19 septiembre 1919**

En aquellos primeros años 50, para la chavalería que ya soñaba con la aviación, el Alcotán de afilado morro nos había puesto en el mundo, a lo que, por su lado, también habían contribuido el Pegaso Sport y el Talgo.

Dejando a un lado los héroes de la guerra de los que, por relatos familiares, o la revista *Avión*, ya teníamos noticia, en aquel entonces surgió un aviador que, reconocido como un «manitas» por sus compañeros, nosotros lo admirábamos como un verdadero *as*; era el capitán Lens.

Lo habíamos descubierto volando la tan atractiva Jungmeister, en la inolvidable película *Alas de juventud*, pero su consolidación se produjo cuando en el primer campeonato de acrobacia aérea de la postguerra, (Cuatro Vientos-RACE mayo 1952) se proclamó vencedor. ¡Y eso que sus competidores no eran mancos!; ¡vaya tíos!, los capitanes Guillermo Palanca, Vicente Aldecoa y, fuera de concurso, el príncipe Cantacuzeno. A todos tuve la suerte de conocer.

Hijo de Miguel Lens Alonso y Carmen Martínez Uriarte, Fernando había nacido en La Coruña el 19 de septiembre 1919. Recién acabado el bachillerato, al producirse el alzamiento, con 17 años se incorporó a las milicias como soldado de Artillería sin premio (voluntario) y así «hizo» la guerra. Decidido a ser aviador, al finalizar esta se incorpora a la Escuela de Badajoz, donde lleva a cabo el curso elemental y luego el de transformación en Jerez. Ya alférez, pasa por la Escuela de Caza de Reus, y en sus potentes aviones ratifica su habilidad para el vuelo.

Destinado a los Chatos del 32 Regimiento (Alicante), primero, y del 33 (Valladolid), después, se decía que hacía verdaderas diabluras con ellos. Entre ambos destinos, se tiró 16 meses enseñando a volar en la Escuela de Transformación de San Javier. Luego, para profesionalizarse, pasó dos años en la Academia de Aviación, donde el estudio y la instrucción suplían las prácticas de vuelo, ya que tan solo anotó en su cartilla 35 horas y 40 minutos.

Sabida es la costumbre que hay en aviación acerca de los sobrenombres, motes o apodos. Fernando Lens no se libró y, dado que a su guapísima novia (María Luz Astray) la llamaban Maruxa, a él, sus compañeros y amigos le impusieron el Maruxo.

Entonces, sin duda, donde más se volaba era en las escuelas; así que, el teniente Lens regresa voluntario por seis meses a la de Transformación de San Javier, enseñando a los de la «Premi» a dominar aquellos grandotes Pavos (He-45) de la guerra, desprovistos, claro, del armamento con el que, no sin bajas, asaltaban las trincheras.

Tras muchas discusiones y pareceres, renunciando a las pretensiones de León y Alcalá de Henares, la Academia General del Aire se inauguraba estableciéndose en San Javier y abriendo sus puertas a la 1.ª promoción el 15 de septiembre de 1945. y lógicamente, a ella se incorporaba nuestro personaje como profesor. Dando dobles mandos e impartiendo distintas asignaturas, cumplió seis años y 11 meses, ascendiendo en ese periodo al empleo de capitán. Luego, voluntario, ejerce un año de «proto» en la Escuela de Observadores, y asiste en la Escuela de Jerez al curso de vuelo sin visibilidad. Invitado para participar en el Meeting Internacional de Tánger, pilotando una Jungmeister de la AGA, realiza una bonita exhibición, que milagrosamente no terminó en tragedia, puesto que, cuando realizaba un último tonel rasante, antes de la toma de tierra, una fuerte racha de viento volteó su aparato, que se estrelló en plena pista. Angustiados los espectadores, aplaudieron a rabiar aliviados cuando por la megafonía se anunció que aquel audaz piloto vivía y que sus heridas no eran de gravedad.

Los acuerdos firmados con EE.UU., transcendentales para las Fuerzas Armadas, iban a modernizar el Ejército del Aire. El capitán Lens marcha a América para realizar el curso de reactores en la escuela de Craig (Alabama). A su regreso se incorpora a la Escuela de Reactores de Talavera la Real donde, por encargo de su director, el coronel Gavilán, en 1955 forma con T-33 la primera patrulla española de reactores. La constituyen el propio comandante Lens, de *leader*, junto a los capitanes Antonio Calvo Ugarte y Antonio Garcia Fontecha, de puntos, y Felipe Sequeiros, de «perro»; el éxito alcanzado por su novedad, finura y precisión de sus maniobras fue alucinante. Su debut público tuvo lugar el 17 de septiembre sobre el campo de El Calvario, en Salamanca. Nuestro personaje volvía a ser el *as* que años atrás nos despertara tanta admiración, solo que ahora a lo bestia, como

### Hace 85 años

## Perfiles

**Logroño octubre 1934**

Allá por los años 30, la Escuadra número 3, radicada en Barcelona, constaba de los grupos n.º 13, con Nieuport 52 de caza en El Prat, y n.º 23 con Breguet XIX de cooperación en Agoncillo. El teniente José Alvarez Pardo –el tan simpático Rubichi–, a través de muchísimas fotografías, retrató el ambiente de amistad que existía entre los aviadores del aeródromo logroñés. Una muestra, son estos perfiles que mostramos hoy.

De derecha a izquierda José María Ugarte, un héroe, que murió en acción de guerra, le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando; Luis Navarro Garnica, el tan popular Plumas, llegaría a ser JEMA; Joaquín Escario fue asesinado en el 36, y Miguel García Pardo, después de alcanzar 12 victorias en los Fiat, murió en accidente cuatro días antes de la paz.

## Hace 80 años

# Madrinas de guerra

**Getafe 12 septiembre 1939**

Las hubo a cientos, modestas o potentadas, y todas cumplieron su bienhechora función. Hoy ha visitado el aeródromo a donde, desde Griñón, se ha trasladado la caza, «la marquesa» Elena Patiño*. Madrina inicialmente del 2-G-3, finalmente acogió a toda la Escuadra, a los Moratos, como popularmente son conocidos quienes la integran.

Pepito Larios, en *Combate sobre España*, se refiere a ella:

«Cumplió su cometido con gran entusiasmo y generosidad, proveyendo a nuestras cantinas de cigarrillos americanos, whisky y ginebra, todo lo cual andaba entonces muy escaso. A cada oficial le regaló un magnífico pañuelo de seda para el cuello hecho en París, estampado con el emblema del Grupo. Ella y su marido –José M.ª López de Carrizosa y Martel– eran antiguos amigos míos. Elena era guapa y encantadora. Vino a visitarnos muy a menudo en nuestra base durante la batalla del Ebro.

Entre los regalos, no podemos olvidar aquel brandy Morato, de atractiva etiqueta (RAA 12/2007 pág. 1238); la espléndida medalla que con su escudo nobiliario en el anverso y el emblema de la Patrulla Azul al reverso, dedicó a los cazadores del aire su madrina, la marquesa de Valparaíso y del Mérito. Por último, ella fue la donante del precioso banderín de combate de la Escuadra de Caza que, si bien quiso hacerle entrega a su comandante, el destino, arrebatándole la vida, quiso que en solemne y emotivo acto lo pusiera en manos de su sucesor, el comandante José Muñoz. (RAA 5/2009, pág. 507).

En la foto, durante su visita junto al valiente capitán Mariano Cuadra Medina.

*Hija del rey del estaño, había nacido en Bolivia en 1905.

El 14 de octubre de 1986, para desconsuelo de Maruxa, sus hijos, nietos y un montón de amigos, dejaba este mundo para tomar por derecho rumbo a la gloria. Con toda seguridad, una de las satisfacciones que se llevaba, era el que sus hijos Miguel y Fernando siguiendo la tradición iniciada por el, formaban ya parte del Ejército del Aire en el que alcanzaron altos puestos.

## Hace 95 años

# De la Prensa

**Melilla 13 septiembre 1924**

*Nota de El Vigía: El telegrama del Rif* «Diario ajeno a la política, defensor de los interesas de España en Marruecos», fundado en Melilla en 1902, es –que sepamos– el único periódico que, al menos en los años 20, muy frecuentemente bajo el título DE AVIACIÓN, llevaba a primera plana noticias del devenir de los aviadores que actuaban desde Tauima, Mar Chica, Tetuán y otros emplazamientos marroquíes. De él traemos en esta ocasión la siguiente necrológica.

«Angel Orduna

Hoy hace nueve días dejó de existir el nunca bien llorado oficial de Infantería cuyo nombre encabeza estas líneas.

Muchacho de valía extraordinaria, que se ocultaba para muchos bajo una modestia excesiva, era Angelito Orduna el modelo de oficial observador de aeroplano, que

asegurarían los millares de espectadores que admiramos a los T-33 en aquel inolvidable festival aéreo en el Prat de Barcelona (septiembre de 1956). Al mes siguiente vuelve a exhibirse en su propia base con motivo de la visita a la misma del jefe del Estado, quien personalmente felicitó a los pilotos.

Lamentablemente ni los aviones ni los pilotos, –¡bastante tenían con sus clases!– estaban para demostraciones, así que la patrulla dejó de existir.

Lens, formando parte de la 18 promoción, se diploma en Estado Mayor y pasa después al Alto E.M. y a la Escuela Superior del Aire como profesor. Teniente coronel en 1963, cuatro años después es nombrado jefe del 44 Grupo, luego 406 Escuadrón de Experimentación en Vuelo y en 1974 agregado aéreo a las embajadas de España en París, Bruselas y La Haya.

Ya coronel, ejerce de ayudante de campo del jefe del Estado, de comandante de la Base Aérea de Son San Juan y, por último, se incorpora al Alto Estado Mayor.

Sumando nada menos que 4905 horas de vuelo, con harto pesar, en 1977 pasa a la Escala de Tierra y en 1978 ostenta, por cuatro años, el cargo de comandante militar aéreo del aeropuerto de Alicante. En situación de reserva activa, inexorablemente le llega la hora del retiro; antes, con todo merecimiento, es ascendido a general de brigada honorífico del Arma de Aviación.

tantas condiciones requiere si ha de cumplir plenamente su difícil cometido. Durante el año largo que Orduna llevaba de observador, se había ido captando, poco a poco, primero la atención y luego la admiración de todos sus jefes y compañeros, y siempre que los azares de la guerra asignaban una misión difícil a la aviación, todos los pensamientos se dirigían hacia Angelito Orduna y este, consciente, tranquilo y valeroso, volvía al poco tiempo con el dato preciso, con la información detallada, con el objetivo realizado.

Ángel Orduna estaba cumplido en África, y a más de ese detalle hubiera podido marchar a España para recibir el espaldarazo oficial de piloto, pues ya particularmente había logrado la destreza necesaria para conducir un avión. Pero su concepto del espíritu militar le hacía desechar la idea de marchar a España mientras aquí, en Marruecos, se agudizaba el problema. Y aquí quedó excediéndose en el cumplimento de su deber.

Al marchar el Tercer Grupo de Escuadrillas de este territorio a la otra zona occidental, con él marchó a Tetuán, llevando toda su fe y su entusiasmo. Y en uno de los primeros servicios, tal vez el más arriesgado, el aprovisionamiento de una tienda fortificada en Beni Ider, lo realizó con tal precisión, con tal detenimiento y con tanto arrojo que al enemigo le fue facilísimo hacer blanco en un aparato que pasaba una y otra y varias veces a ras del suelo. Y uno de los impactos arrebató la vida de Ángel Orduna.

No, querido Carrillo, compañero piloto inseparable de Orduna, no temas que nosotros, sus compañeros, lo olvidemos. Él será nuestro guía y a él tiende nuestra admiración y las oraciones que le dediquemos en las misas que hoy, novenario de su muerte, se le ofrecen en la capilla castrense, y a la que ruegan asistencia los oficiales aviadores de este territorio».

En la Orden General de la Fuerzas Aéreas de Marruecos se publica lo siguiente:

«El día 14 del actual fue abatido por el fuego enemigo el equipo formado por el capitán Ceferino García Gracia y el sargento Miguel Ochoa Dulce, cuando aprovisionaba la posición de Zinat; el 17, aprovisionando la de Buharrax, el teniente Luis Luengo Muñoz y el suboficial Daniel Gil Delgado, y el 18 el capitán José Altolaguirre y el sargento Benito Martínez Lozano.

En el tiempo de actuación de esas fuerzas aéreas no se había llegado en tan breve número de días a pérdidas de tal magnitud; esto pone de manifiesto el espíritu con que se acude a desempeñar los servicios encomendados y el arrojo rayano en temeridad con que se va a la lucha; justo es consignar el heroico proceder de este personal del que doy cuenta. El general en jefe».

## Hace 75 años

# Reconocimiento

**Cuatro Vientos 29 septiembre 1944**

En solemne acto celebrado en este aeródromo, el general Joaquín González Gallarza, jefe de la 1.ª Región Aérea, ha impuesto la Medalla del Trabajo a varios oficiales del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos destinados en la Maestranza. En la categoría de plata, al capitán ayudante, Jesús Seoane González; en bronce a los tenientes Ernesto Vallejo Hernández y Pedro Calvo Alonso.

En breves y encendidas palabras, el general recordó los viejos tiempos heroicos de la aviación militar que tan unidos están a los nombres de Cuatro Vientos y de los oficiales condecorados y de tantos otros, muchos de los cuales hicieron ya su último vuelo.

# Mundial de Bilbao

**Sondica 5 septiembre 1964**

El Campeonato de Vuelo Acrobático, con los sorprendentes éxitos del equipo español, está llamando la atención a propios y extraños, convirtiendo a sus pilotos en *ases* de la especialidad. Junto a ellos, (Ugarte, Qintana, Castaño y Negrón) recordando con nostalgia su estancia en España como piloto de caza de la Legión Cóndor, quiso retratarse el presidente del Aero Club de Austria, Josef Fozo, quien, de memoria y en un minuto, dibujó un Messer en lucha contra un Rata, que con su autógrafo gentilmente regaló a este cronista.

En el puesto de mando de la competición, vemos al coronel Luis Serrano de Pablo, teniente general Francisco Fernández Longoria, general de división José Juste y, detrás, al coronel (R) José Luis Ureta.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 80 años

## Boda

**Sevilla 19 octubre 1939**

En la catedral de Sevilla ha tenido lugar el enlace matrimonial de Paz Fernández de Córdoba, duquesa de Lerma, con el capitán aviador José Larios y Fernández de Villavicencio. Terminada la ceremonia, los novios e invitados se trasladaron a la histórica Casa de Pilatos, donde fue servido un almuerzo de cuatrocientos cubiertos.

La feliz pareja ha viajado a Algeciras donde pasará la luna de miel (de *ABC*).

*Nota de El Vigía:* Recordemos que Pepito Larios –como era conocido por sus compañeros– era marqués de Larios y Duque de Lerma. Combatió en la caza de García Morato, obteniendo seis victorias. Durante la batalla de Inglaterra formó parte, junto con el coronel Ansaldo (Juan Antonio) y el capitán Avial, de la misión del Ejército del Aire que, invitada por el Gobierno británico, visitó diversas instalaciones de la RAF.

En 1966 publicó en Nueva York la primera edición de sus memorias que, tituladas «Combate sobre España», apareció también en nuestro país.

### Hace 80 años

## Saludo

**Madrid 26 octubre 1939**

Con motivo de la ley que fija la organización y funcionamiento del Ejército del Aire, el ministro general Yagüe ha dirigido el siguiente saludo al personal del mismo:

«En este día memorable, saludo con todo cariño a los que han de formar este ejército que nace rodeado de una aureola de heroísmo ganada por nuestros muertos, que nos ordenan emprender una vida de servicio y sacrificio constantes, único camino para llegar a la meta ambiciosa que nos hemos trazado y para que las alas de España adquieran el esplendor que exige el imperio...

### Hace 70 años

## A morir a casa

**Cádiz 18 octubre 1949**

Pilotados por los tenientes Felipe Sequeiros Bores y José Luis Boó Portillo (ambos de la 1.ª promoción de la AGA) para llevar a cabo un vuelo de entrenamiento por la zona del Estrecho, había despegado de Tablada una pareja de Fiat CR-32 (el C.1-107 y el 331) del 22 Regimiento. Serían las diez y cuarto, cuando, sobrevolando nuestra ciudad, Boó, que iba de punto notificó a su jefe que se abría, pues tenía intención de saludar con una pasada a su familia. Localizada la avenida López Pinto (hoy avenida Andalucía) y, en ella, el chalet Nuestra Señora del Carmen, con un viraje a la derecha se tiró en picado.

El potente ruido y el silbido de aquel avión de caza, por lo inesperado, sobresaltó a los vecinos de la barriada de San Severiano, quienes describieron las pasadas como vuelos de ataque. En la casa familiar, la madre, (el padre se hallaba fuera de la ciudad), la hermana, ¿la novia? y el servicio, no sin un susto inicial, inmediatamente diéronse cuenta de que era José Luis, quien hacía días les había anunciado una visita.

¡Que bárbaro!, exclamaron las mujeres, atemorizadas, pero con el orgullo de ver a su chico de 27 años hecho ya un gran piloto. Las pasadas, a cual más rasantes, se repitieron hasta que, a la tercera, ante el asombro y espanto de todos, el avión fue a estrellarse contundentemente en el solar de la antigua Casa Cuna (destruida en la explosión de agosto de 1947). En los dramáticos momentos, quien no se quedó petrificado corrió en socorro del piloto, al que, gravísimamente herido, alguien, que lo reconoció, optó por trasladarle a su muy cercano, casi inmediato, domicilio, donde falleció.

*Nota de El Vigía:* El lector puede imaginarse cómo aquel inicial alborozo de pronto se tornó en estupor. y en un trauma que arrastraría la familia del piloto hasta el fin de sus días.

### Hace 80 años

## Gratitud

**París 9 octubre 1939**

En nuestra pasada guerra, con suma discreción no exenta de efectividad, el Aero Club de Francia intervino decisivamente en la liberación de, al menos, cincuenta pilotos nacionales, prisioneros en las cárceles del Frente Popular.

Agradecida nuestra patria hoy, en la embajada de España, su titular, José Félix de Lequerica, ha recibido a la marquesa Noailles, al general Daver, al doctor Dist y al Sr. Esdera, a quienes ha hecho entrega de una placa de plata que la Aviación española dedica a la Misión del Aero Club de Francia. Al acto han asistido el agregado militar, teniente coronel Barroso, y el señor Gómez del Barco, quien tantas y tan fructíferas gestiones realizó acerca de las autoridades francesas.

## Hace 60 años

# Misiles

**Manises octubre 1959**

Técnicos de la USAF han impartido a varios pilotos y a un grupo de especialistas del Ala de Caza n.º 1 un cursillo que, con la clasificación de confidencial, da a conocer el manejo, instalación, mantenimiento y almacenamiento del misil aire-aire GAR- 8 Sidewinder (AIM-9).

*Nota de El Vigía:* Hasta el 16 de enero de 1962 no se estrenó la nueva arma, con la que se adquiría una capacidad de combate aire-aire inimaginable hasta entonces. Quien tuvo el honor de efectuar el primer disparo real fue el tan recordado Casimiro Muñoz, entonces capitán del 12 Escuadrón. Las pruebas se efectuaron en el polígono de Palma de Mallorca con aviones F-86F-30, los únicos con preinstalación incorporada para ese tipo de misil. Un año después, este cronista los fotografiaría, en el transcurso de su visita al Ala de Caza n.º 4 en Palma-Son San Juan.

Lamentablemente, tales dramas se han repetido con harta frecuencia; recordemos las tantísimas víctimas que en la postguerra causó la llamada «alegría de la victoria».

El Reglamento de Circulación Aérea lo dice claramente: «Ninguna aeronave podrá conducirse negligentemente o temerariamente, de modo que ponga en peligro la vida o propiedad ajenas». Refiriéndose a las alturas especifica: «Las aeronaves no volarán a menos de 150 metros sobre cualquier edificio, embarcación…».

Así y todo… ¿qué piloto no ha dado pasadas?; recurriendo a la frase bíblica ¡que tire la primera piedra! quien nunca las dio. Evidentemente en la pasada rasante, prima tanto la habilidad y experiencia como la suerte; a ambas puede referirse este cronista:

Jamás olvidaré, la pasada que un muy prestigioso aviador le brindó a una vecina mía. Aquel trimotor Junkers que, rozando nuestras cabezas, sobrevoló la terraza de casa en Algorta; además del aspecto mastodóntico que su cercanía nos ofreció, la ventolera que arrastró fue impresionante.

Otra pasada bien sonada por cierto, fue la que uno mismo dio a una rubia amiga, metiendo la Bücker (E.3B-52) por una calle de Bilbao, más baja que su balcón. Una insensatez, con 22 años y tan solo 53:25 horas de vuelo. La suerte me acompañó, pues pudo haber acabado en catástrofe, y la fechoría tan solo se saldó con una bronca, y la prohibición de unos meses sin volar. Eran otros tiempos (1959).

En la foto, Boó, en el centro, bromea junto a sus amigos Barsen García López (izq.) y José García Matres en San Javier.

## Hace 10 años

# Nos dejó

**Madrid 2 octubre 2009**

A la edad de 95 años, víctima de un infarto cerebral, nos ha dejado Ramón Luca de Tena y Lazo.

Joven aún, se hallaba en el Cuartel de la Montaña y el destino quiso que sobreviviera al terrible asalto. Detenido junto a tres de sus hermanos, pasó por distintas cárceles y checas consiguiendo fugarse. A través de Valencia y Francia, alcanzó la frontera de Irún y, alistado en las brigadas Navarras, hizo sus primeras armas. Al inicio de 1938, en plena guerra, atendida su solicitud, hizo el curso de piloto en El Copero, al que siguió el de caza en Gallur. Demostrado su buen volar y las características de un cazador, fue destinado a la 8-E-3 de la Escuadra Morato, al mando del comandante José Pazó, cuyo origen gallego –cruz

de Santiago y la consigna: Balilla* no vuelvas sin vencer– plasma en el distintivo de la nueva escuadrilla. Luca de Tena cumplió con ella y, destacado en el campo cordobés de Posadas, en combate librado en las proximidades de Fuenteovejuna –curiosamente, entorpecido por la antiaérea propia– abate un Chato. La guerra continúa; lamentablemente han caído queridos compañeros y dos, que colisionaron en vuelo, aunque se salvaron en paracaídas han sido hechos prisioneros.

Un día, volando el Fiat 3-144 en el frente de Monterrubio –dice escuetamente el diario de operaciones– se ve obligado a tomar fuera de campo haciéndolo sin novedad. Acerca de esta lacónica información, uno recuerda oír al propio Luquitas –así era conocido por sus amigos– las horas de angustia que pasó, no solo hasta encontrar una cuesta dónde dejar el avión más o menos bien, sino el hecho de ignorar absolutamente donde se encontraba; horas de caminata habrían de transcurrir hasta que halló algún signo de vida.

Ya en la paz, junto a Ibarreche y Mendía, toma parte en la expedición de traslado a Melilla, vía Tetuán, de los Superfiat (G-50) dejados por los italianos en Sevilla. Desconociendo sus características, prestaciones y procedimientos, marcharon; y así fue la cosa…; el primero (virtuosísimo piloto), acostumbrado a volar el CR-32, no sacó el tren, tomando sobre la panza;

## Hace 55 años

# Typical

**Sevilla 11 octubre 1964**

Horas antes de que se iniciara el gran festival de Tablada, la tonadillera Lina, admirando la montura de Sebastián Almagro, con la que más tarde habría de hacer diabluras, se arrancó a bulerías, rematándolas con un ¡y …olé!, tal y como exhibe el velero en su deriva.

Mendía, falto de combustible, inició un aterrizaje de emergencia con tren metido, chocando con el talud del ferrocarril de Minas del Rif. La fortaleza del avión, aún cuando las planos y motor se desprendieron, le libró de la muerte, pero, por, complicaciones, hubo de amputársele una pierna. Nuestro personaje, yendo muy escaso de combustible, optó muy acertadamente por aterrizar en el antiguo aeródromo Herraiz, consiguiendo gasolina de una compañía de infantería acampada en las cercanías. Así, pudo alcanzar Melilla, donde un avión «tirado a la Bartola» y otro seriamente destruido evidenciaban el desastre.

Requerido por el comandante Salvador, se incorporó como profesor a la Escuela de Caza de Morón y en 1942 marcha a Rusia formando parte de la 3.ª Escuadrilla Azul; vuela el potente Focke Wulf FW-190 y en cierta ocasión, contaba Luquitas cómo, tras un agotador combate mano a mano con un cazador soviético, incapaces ambos de derribarse, en una trepada juntáronse tanto, que viéndose las caras, como caballeros se saludaron militarmente y regresaron en solitario «cada mochuelo a su olivo». En las heladas estepas, cumplió 57 servicios, intervino en cinco combates y se adjudicó una victoria: un Ilyushin Il-2. Por contra, cuatro pilotos muertos y un prisionero habían quedado allí.

A su regreso, en 1943 contrae matrimonio en Sevilla con Ascensión de Béthencourt y Carvajal (foto), quien le daría seis hijos. Tres años más tarde dejaba el Ejército del Aire e ingresaba en la compañía Iberia para convertirse en uno de los tan prestigiosos «brahmanes», de los que se decía «eran los mejores pilotos del mundo». Comenzó volando trimotores Junkers, bien conocidos de su anterior época militar; luego pasó a los Douglas, el Super; los reactores y el fabuloso Jumbo. En 1969 alcanzaba las 20 000 horas de vuelo y, cinco años después, al cumplir los 60, se jubilaba. El último vuelo Nueva York–Madrid lo haría acompañado de su hijo Ramón, teniente del Ejército del Aire y profesor (F-5) en la Escuela de Reactores quien, poco después, ya capitán, entraría en la compañía.

Hoy, habiendo volado Luquitas al mas allá, estamos convencidos de que se ha ido realmente satisfecho, tras haber vivido intensamente y disfrutado de una aviación irrepetible; con el orgullo de que la saga continúa, ahora con un nieto que lleva su nombre también, Ramón Luca de Tena, piloto de Vueling.

*Denominación popular de los alféreces provisionales.

## Hace 35 años

# Recuerdo

**Morón 24 octubre 1984**

La coincidencia de que la población cordobesa de Dos Torres estuviese bajo el patronazgo de Nuestra Señora de Loreto, casualmente descubierta por el comandante Fernando Valero, motivó que, establecidos los oportunos contactos, entre dicha localidad y la base naciera una sólida relación de amistad. La hermandad de N.ª S.ª de Loreto de Dos Torres nombró presidente de honor al coronel jefe del Ala y hermanos honorarios a todos los componentes de la misma.

Desgraciadamente, antes de que se llevara a cabo una reunión conjunta, el 9 de septiembre de 1982, en el curso de un ejercicio de tiro en Las Bardenas, Fernando perdía la vida en un F-5, que tan bien conocía y tanto lo quería. Persona extraordinaria y aviador excepcional, merecía un recordatorio que sirviese de ejemplo y estímulo.

Hoy, con la presencia de su viuda e hijas, el coronel jefe de la base, Casimiro Muñoz, el alcalde de Dos Torres, López Moreno, acompañado de una numerosa representación y muchísimos compañeros se ha descubierto, en los terrenos del Escuadrón de Mantenimiento, un monumento en el que ha participado, aportando su escudo esculpido en granito, la citada población.

*Nota de El Vigía:* Este cronista jamás olvidará la simpatía, atención, y… paciencia de la que hizo gala el entonces capitán Valero aquel 26 de junio de 1970 al darme, en un F-5, el bautizo supersónico (foto).

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 95 años

## Excursion

**Melilla 12 noviembre 1924**

A las nueve de la mañana el comandante general marchó a la base de hidros de Mar Chica para despegar, en un Wal, con dirección a la costa occidental de Tres Forcas.

Minutos más tarde, partía con el mismo rumbo otro aparato, ll al jefe de EM, coronel Sanchez Ocaña; al jefe de la Sección de Operaciones, teniente coronel Uzquiano, y al ayudante comandante Valenzuela.

A la altura de Alhucemas, efectuaron efectuaron maniobras la bahía, continuando el vuelo hacia el Cabo Quilates, Sidi Dris y Afrau, los hidros emprendieron el regreso al punto de partida, adonde llegaron sin contratiempo alguno. tras sobrevolar el mar a menos de tres metros de su nivel. La excursión fue en extremo pintoresca y agradable.

### Hace 95 años

## Bravura

**Melilla 13 noviembre**

Mientras realizaba un servicio arriesgado sobre Dar Mizian, el aparato pilotado por el teniente Senén Ordiales, a quien acompañaba como bombardero el sargento Esteban Ferreras, fue tiroteado por los rebeldes, alcanzandole un proyectil la cabeza. Herido y sangrando abundantemente, siguió arrojando bombas hasta que el aparato aterrizó cerca de Ben Tieb, donde el capitán médico Salvador Vicente hizo al herido una cura de urgencia para continuar luego a Dar Drius y ser internado en el hospital de la Cruz Roja.

El jefe del Servicio de Aviación ha felicitado con elogio el proceder del sargento y del teniente, quienes hicieron gala del celo y espíritu, que de continuo están protagonizando los aviadores.

### Hace 80 años

## Más pilotos

**Alcantarilla noviembre 1939**

Siguiendo la política del ministro general Yagüe, las Escuelas están a pleno rendimiento. La promoción que próximamente finaliza sus estudios esta constituidas por valientes pilotos. Veinticuatro se han formado aquí, volando la De Havilland Moth Major –hasta hace pocas fechas en manos de la Aviación Republicana– en tanto que treinta y dos, lo han hecho en las Bücker Bü-131 de la escuela sevillana de El Copero.

Completada la instrucción, se están llevando a cabo los preceptivos viajes, y junto a dos de sus protos (a la izquierda) aparecen en la foto un puñado de oficiales alumnos dispuestos a volar. Identifiquémosles:

• Capitán Antonio García Delgado (40).- Partiendo de soldado piloto en 1925, voló en Marruecos en acciones de guerra, y fundamentalmente en los Breguet 19, He-70 Rayos y los Jumo; en 1939 sumaba un total de 1800 horas de vuelo. Profesor en varias escuelas, voló los Heinkel de Tablada y en 1967 alcanzó el empleo de coronel.

• Capitán Juan Lerma León (34).Hizo la guerra en los Pavos, donde junto a sus jóvenes pilotos que lo llamaban Papi, se

### Hace 95 años

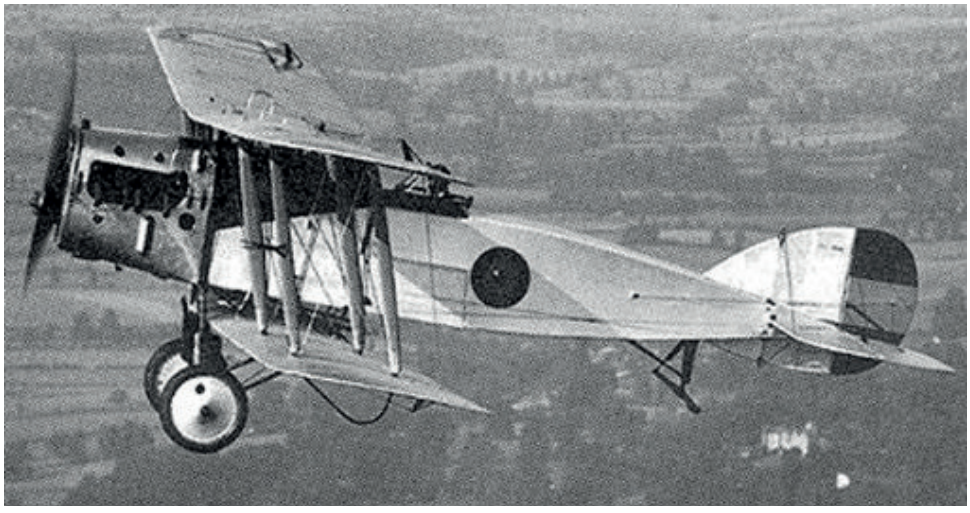
## Gran Fiesta

**Melilla 18 noviembre 1924**

Según informa *El Telegrama del Rif*, el festival del domingo en Homenaje al Tercio fue apoteósico. Llegados a esta, procedentes de Sevilla, a bordo de un hidroavión militar, los aplaudidos diestros Sánchez Mejía, Maera y el notabilísimo rejoneador Cañero triunfaron en la plaza de toros de La Hípica.

«El inicio –narraba– fue de una emoción sin par; la Música del Tercio interpretaba los acentos viriles del bravo himno de la Legión, coreado por los soldados heridos presentes en las gradas y gran parte del público. Los espectadores todos, puestos en pie y descubiertos, aplaudían y vitoreaban al Tercio y a España, dedicando un elogio, un piropo lleno de entusiasmo, al encanto de las divinas presidentas y del *alguacilillo* sin par, interpretado por esa divinidad de chiquilla que se llama Ángela Jiménez Castellanos.

Varios aeroplanos, asociándose a la grandeza de la fiesta, volaron sobre la plaza, ofrendando repetidamente el homenaje de unos ramos de flores



hizo merecedor de la Medalla Militar colectiva. En la paz se dedicó a la enseñanza y, dando doble mando, sufrió un accidente por el que pasó al Cuerpo de Mutilados, y alcanzo el título de general honorífico. En la vida civil tomó parte en la creación y gestión de CAMPSA en los aeropuertos, restaurante de Barajas, primer *catering*, hoteles Barajas y Alameda y Aerotécnica,S.A. (†1990).

• Teniente Luis Dávila (21). Procedía de las Ocas derribado sobre el aeropuerto de Bilbao que se acababa de ser tomado al enemigo, luego vuela en los Bacalaos (MM colectiva). Ya piloto, tras el curso de caza, pasa a los Fiat de Sevilla y a los Savoia 79. En 1949 ingresa en Iberia. Cuando lo de Ifni, volvió al Ejército del Aire, y ya coronel, regresa a la Compañía alcanza la cumbre en su último vuelo –por edad– le acompañan cuatro hijos, ya en Iberia también. († 2000) (Ver RAA de marzo de 2018).

• Teniente Luis de Zavala Igartua (21). Procedía de los Dornier Wal y los Bacalaos, MM colectiva De coronel mandó el Ala 3 de Villanubla y con un T-6, sufrió un grave accidente. General de división. (†1984) (Ver RAA de julio-agosto de 2015).

• Gabriel Martínez Mata (27). Había volado de tripulante Pavos; el solitario Katiuska capturado, Rayos y Savoia 81. Ya piloto, hizo el curso de caza y voló feliz los CR-32 de Getafe. En 1941, incorporado a la vida civil, tras superar oposiciones al cuerpo diplomático, inició una larga y brillante carrera. (†1995) (Ver RAA de noviembre de 2012).

• Bernardo Meneses (22). Procedía de los Romeo y Ocas de asalto. Piloto de caza, formó parte de la 4.ª Escuadrilla Azul en Rusia, donde obtuvo seis victorias. Curso Grumman y Salvamento en USA. Jefe de la Base de Pollensa. Agregado aéreo en Otawa (†1970) (Ver RAA de julio-agosto de 2019).

• César Álvarez Cadórniga (26). Tripulante en los SM-79. Sus hermanos Enrique y Fernando también fueron aviadores; este último murió en 1950 en un Ju-52 de la AGA Ya piloto, destinado al 12 Regimiento; Escuelas de Transformación del Grupo Sur y Levante, AGA 1952. Diez años después, ya coronel, manda el Sector Aéreo de Valladolid. (†1998).

ABC

DIARIO ILUST

FUNDADO EN 1903 POR D. TORCUATO LUCA DE TENA

MADRID.—LA ESCUELA SUPERIOR DE AEROTECNICA

## Hace 80 años

# Inauguración

### Madrid 2 noviembre 1939

Bajo la presidencia de los Ministros del Aire, general Yagüe, Educación Nacional, Ibañez Martín y los más altos jefes de Aviación, se ha inaugurado oficialmente la Escuela de Ingenieros Aeronáuticos, situada en la carretera de Extremadura.

En el acto, intervino en primer lugar el director de la misma, teniente coronel Vicente Roa Miranda, quien expuso los fines del organismo. A continuación el general Yagüe pronunció un discurso en el que prometió la creación, en breve, del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, que supondrá un hito importante para el aspecto técnico del mundo de la aviación. Habéis de ser aviadores los ingenieros aeronáuticos futuros, porque de esa manera sabréis cuánto necesita el aviador, material y moralmente para cumplir la trascendental misión que les reserva el futuro.

Abrigo la esperanza y aún tengo la seguridad de que en pocos años vosotros mismos, al comprobar nuestro grado de perfección, quedaréis asombrados; y España, al advertir que esta cosa pequeña que es hoy el servicio de Aviación se convierte en un Ejército del Aire fuerte y poderoso como nos merecemos y como es necesario que tenga España, a vosotros os agradecerá que hayáis sido los que formaron los magníficos modelos de aviones que ganen para España la consideración del mundo».

# ¡Vuelve jodía... vuelve!

El protagonista de la anécdota de hoy, acaecido en los últimos años de la década de los cincuenta, es el alférez de la Milicia Aérea Universitaria, Federico Basterra Urigüen. Fedequi –como se le conocía por aquí– era mayor que yo, y por amistad entre familias, –mi tío Miguel estaba casado con Isabel Urigüen– fue en el colegio «mi primo de zumosol».

Pariente de «Morrosco» Careaga Urigüen y testigo de las pasadas que con aviones del INTA saludaba al Real Sporting Club, fondeado en el Abra de Bilbao, cuando se escapaba por aquí, se vio atraído por las aviación, ingresó en la MAU con la 7.ª promoción. Tan pintoresco era nuestro protagonista que, en los días de Villafría City se hacía conocer como «capitán de niños malos y traviesos».

Tras un primer verano de instrucción y estudio, el segundo fue distinto, ya que bajo la dirección de un capitán apodado el corras, junto a otros tres alumnos, inició el curso de piloto que se le dio muy bien. Luego, en las prácticas, pasó lo que pasó. Pero dejémosle a él que nos lo cuente:

«El episodio sucedió en la base aérea de Villanubla, aproximadamente a finales de los cincuenta, yo estaba en periodo de prácticas obligatorias, entre el final del campamento y el término de la licenciatura de Medicina, tras la que teníamos que hacer seis meses complementarios. El caso es que habíamos de volar un mínimo de tres horas y tres cuartos al trimestre, con vales que nos facilitaba el Ejército. Para ello contábamos con Bücker como alternativa, AISA I-11B puestas a disposición de los aeroclub.

El caso es que, aquel día por la tarde, a falta de Bücker, tuve que volar la AISA. Recuerdo un vuelo placentero, haciendo las consabidas «faenitas»[1] a labriegos, ciclistas y todo lo que encontrara a mi alcance, ya que de los vuelos de «obispo» estaba al cabo de la calle. Una vez consumida la hora pertinente, me volví a la base dispuesto a tomar tierra en la pista de hierba, ya que la de cemento estaban usándola los T-6. Me encontraba en final planeando, cuando sorprendentemente se me paró el motor[2], quedando la hélice en bandera. No me alteré lo más mínimo. Mi preocupación, luego de posarme con toda normalidad. era que allí, perdido en medio de la nada, me vieran de la torre y vinieran a auxiliarme. Pasado un tiempo prudencial, que debieron ser unos diez minutos, pero que me parecieron una eternidad, decidí arreglármelas yo solito: a falta de calzos, encajé las ruedas en dos pequeños hoyos del terreno, que siendo de hierba no era un *green*, coloqué la palanca de mando hacia atrás, sujeta con los atalajes del asiento; bloqueé la barra del mando de gases un poco abierta, y me dispuse a darle yo solito al palo[3], a ver si conseguía arrancar el trasto. ¡Y tanto que lo arranqué!, con gran alborozo por mi parte en un principio, que luego se trastocó en angustia, al constatar que la avioneta empezaba a moverse solita; a pesar de ello, notando que lo hacía lentamente, tuve la esperanza de poder llegar a subirme a cabina y controlarla, pero cuando me hallaba rodeando el plano, la condenada tomó más velocidad y ante mi consternación, luego de gritarle ¡Vuelve! jodia….¡, no tuve más remedio que cruzarme de brazos y ver lo que pasaba. Y pasó; la puñetera cogió velocidad suficiente para despegar y como tenía la palanca de mando atrás, sujeta con los atalajes, lo hizo y ¡de qué manera!, ya que ascendió en vertical e hizo una caída de ala debido a la falta de potencia y velocidad y se dio una castaña en picado de mucho cuidao.

Entonces sí; llegaron de la torre dando voces como locos preguntándome que había hecho; que si estaba borracho… y otra serie de improperios.

Total, que los del aero club me quisieron hacer pagar los daños y no sé qué otras cosas más, pero dado mi s contactos, todo quedó en un arresto simbólico de 15 días sin volar, que en aquellos momentos me pareció un mes de «corrección», pero que, de todas formas, fue un alivio, pensando en lo que me podía haber pasado».

Este cronista, no puede olvidar la sonora carcajada que años después –en la Vuelta Aérea de 1961 soltó el entonces coronel Ramiro Pascual, al recordar el careto del interfecto, cuando se le presentó para darle la novedad del «accidente».

[1]Sin duda se refiere a «pasadas».

[2]Con baja temperatura exterior, se aconsejaba en el planeo meter calefacción al carburador, puesto que al formarse hielo, podía pararse el motor.

[3]Se refiere a la hélice.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Centenario

**San Sebastián 5 diciembre 1919**

Hijo de D. José Arancibia Levario y D.ª Asunción Rasines Cadaraval, en la capital de Guipúzcoa ha nacido un niño que recibirá el nombre de Luis. Terminado el bachiller, cuando se produjo el alzamiento militar, él y su hermano José Javier fueron presos del Frente Popular, logrando muy probablemente salvar sus vidas, alistándose en un batallón anarquista; desde donde, protagonizando una aventura, se pasaron a el bando contrario.

Decididos a ser aviadores, a poco de acabar la guerra, ambos ingresaron en la «premi» (preliminar); sargentos alumnos pilotos en 1941; luego de pasar por la Escuela de Morón se hicieron cazadores.

Luis marcha destinado a los Fiat de Getafe y, tras profesionalizarse en la Academia de Aviación de León, ya teniente, por un tiempo vuela los mismos cazas en Tablada. Pero lo suyo, son los polimotores, y al tiempo que se convertía en el piloto «de confianza» del Gobierno, en aquel Grupo de Estado Mayor de Getafe, cuyo mando asumió, tras la muerte del comandante Romero Baltasar en el desgraciado accidente de Tenerife. Su hermano José Javier, profesor de vuelo en la AGA, perdía la vida, junto a un cabo mecánico, cuando el 3 de febrero de 1949 en vuelo de prueba, la Bücker que pilotaba cayó a pocos metros de la enfermería.

Al llegar los Mystere, tomó el mando de la Unidad de Calibración de Ayudas, luego 401 Escuadrón, en los que continuó sumando horas en el transporte de personalidades, hasta que, al pasar a la Escala de Tierra, se quedó en Barajas como comandante militar aéreo. El 15 de febrero de 1979, SM el Rey Juan Carlos condecoraba con la Medalla Aérea al coronel Arancibia, con quien en tantas ocasiones había compartido los mandos, y como amigo, se había reído tanto.

Pocos meses después, dándose por satisfecho, considerando su misión cumplida, aquel personaje sincero, humano, con genio pero cariñoso, fallecía a los 59 años.

Miles serían las anécdotas que a lo largo de su vida, corta pero ancha, protagonizó; buen comedor –familiarmente se le conocía por Bolita– con unas cualidades extraordinarias para el pilotaje –manitas se les llamaba antes– quizás la más trágica, pero jocosa –a toro pasado– fue aquella en la que visitando a su cuñada en la administración de lotería que regentaba, fue víctima de un atraco; delicada situación que nuestro personaje, echándole valor ¡con un cenicero, hermoso y pesado! resolvió.

*Nota de El Vigía:* No es costumbre de esta sección repetir las fotos, y aun cuando disponía en mi archivo con varias de Arancibia en distintas épocas, sin duda esta ya conocida, es la que mejor refleja a quien todos recordamos; es magnífica, no en vano su autor fue, nada menos que SM el Rey Juan Carlos.

### Hace 95 años

## A reparar

**Melilla 15 diciembre 1924**

Dado el mal estado –zurrados a tope– de los Bristol de la Es cuadrilla Blindada, han sido repatriados a la península, siguiendo la ruta Tetuán-Sevilla y Granada. Reparados en los talleres de este aeródromo, se les suprimirá el blindaje, ya que resultaban inútiles, puesto que se convertía un magnífico avión en un aparato pesado y menos maniobrable.

Tan pronto sean dados de alta, volverán a Melilla

A título de curiosidad diremos que, puestos en servicio hace dos años, hasta la fecha, seis se habían perdido por derribo en acción de guerra, y siete en accidentes.

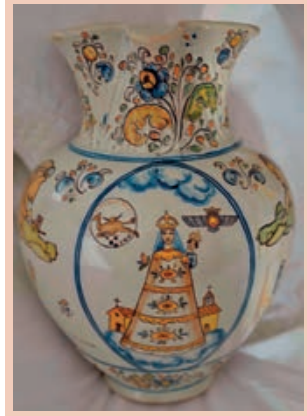
### Hace 90 años

## Patrona

**Getafe 10 diciembre 1939**

Desde que en 1920, la Aviación Española adoptó a N.ª S.ª de Loreto como su Patrona, siempre se celebró con gran brillantez su efeméride. Quizás, la de mayor realce ha sido la que se ha celebrado hoy en el aeródromo madrileño, ante la imagen que, traída de su país por los aviadores italianos la han ofrecido a sus camaradas españoles. (RAA 12-1999).

*Nota de El Vigía:* Hoy, para homenajearla, traemos la venerada imagen, motivo principal de una preciosa jarra que, dedicada al Grupo 3-G-28, muestra también, a lomos de sendos Savoia 79, las caricaturas de seis de sus tripulantes, entre ellos el simpático "Tato" Plaza, cuya familia celosamente la conserva.



### Hace 60 años

## Residencia

**Madrid 15 diciembre 1959**

Como ya saben nuestros lectores, (RAA 12-2000) en un edificio situado en el Paseo de Moret esquina Martín de los Heros, dentro del conjunto del Ministerio del Aire, se ha inaugurado la Casa del Aviador.

*Nota de El Vigía:* Este cronista, usuario en muchas ocasiones de los distintos servicios que tal residencia ofrece, no puede olvidar aquellas amenas e interesantísimas tertulias; una de generales muy veteranos, y otra de veteranos más modernos, a las que este cronista, como mero oyente, asistió. En la primera (¿los jueves?) recuerdo al pater de los cazadores Felix Martín Alonso, Emiliano Alfaro, Rafael López-Saez, Emilio García-Conde,

Abundio Cesteros, Felipe Sequeiros… En la segunda Ignacio Martínez Eiroa, Barsen García-Lopez, Juan Mesa, Eugenio Jose M.ª Martínez Martínez «Martinón», Luis Meson

En recuerdo pues, de la Casa del Aviador, traemos el bonito modelo de posacopas, de uso aún reciente; hoy, me dicen, que transformado de círculo a trapecio, ha pasado a convertirse en emblema de la misma.

### Hace 55 años

## Fallecimiento

**Vitoria 11 diciembre 1964**

Como es tradicional, ayer se celebraron los actos conmemorativos de la festividad de N.ª S.ª de Loreto, Patrona de la Aviación; Iniciados con una misa en la iglesia de Elgorriaga, continuaron con un ágape en el aeroclub, ubicado en el cercano aeródromo "General Mola". Numerosos aviadores encabezados por el coronel Rafael Martínez de Pisón, junto a las autoridades locales, participaron en los mismos. Todo transcurría dentro de una sana alegría cuando el tan querido y veterano aviador, se sintió repentinamente indispuesto; dada la gravedad de su estado, con suma discreción, no exenta de emoción, requirió el traslado inmediato a la residencia sanitaria Arana, donde fallecía a las pocas horas.

Rafael Martínez de Pisón y Nebot, de ilustre familia vitoriana, había nacido el 22 febrero de 1897 en la ciudad de Manila, donde su padre ejercía de ayudante del capitán general Augusti. Venido a la península, ingresó muy joven en la Academia de Infantería en cuya Arma participó en la campaña de Marruecos. En 1924 se incorporó a Aviación, realizando el curso de observador en la escuela de Cuatro Vientos, al que siguió otro en la de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares. Destinado al Grupo de Escuadrillas de Melilla, inició sus intensos servicios de reconocimiento, apoyo a columnas, aprovisionamiento, bombardeo y lanzamiento de partes. En varias órdenes de la Jefatura de Aviación, se le cita distinguido por su admirable comportamiento en distintas operaciones.

El 15 de noviembre, en el aprovisionamiento «in extremis» a la sitiada posición de Ticunt, resultó alcanzado el Bristol que pilotaba el capitán Manuel Gallego y, gravemente herido en un pie, su observador teniente Rafael Martínez de Pisón.

«Aquella angustiosa situación, hacía necesaria que echásemos el resto, arriesgándonos, y la posición se salvó». Este era el parecer del coronel, cuando hace ya muchos años, fijándome en la Medalla de Sufrimientos por la Patria que lucía en el uniforme, la justificó.

Tras larga convalecencia, asiste en Escuela Alcalá de Henares al curso de piloto, y en 1926 al de Transformación en Cuatro Vientos. Asciende a capitán; por su actuación en Marruecos se le concede la Orden Militar de María Cristina y es destinado a la Escuadra de León, asentada en Getafe, nominada 1ª Escuadrilla del Grupo 23.

Clasificado como oficial aviador vuelve de nuevo a Marruecos, y en Tetuán y Larache donde volando los Breguet14 (Rolls) apoya el avance de las columnas de Capáz, Balmes, Asensio o Queipo de Llano.

En 1932 se le declara apto, para cubrir plaza en las unidades de caza cuando las hubiera.

De regreso a la península, se incorpora a la Escuela de Vuelos (luego se le añadiría: y Combate) de Alcalá de Henares; representándola, participa en San Sebastián en las pruebas aéreas que, dentro de las fiestas en homenaje a la Aviación española, tuvieron lugar julio de 1929. Es en esta época, cuando contrae matrimonio con Josefina de Verástegui con quien tuvo nueve hijos.

Contratada con la De Havilland la compra de cuatro "Tiger Moth", Pisón (como era muy corriente en el ejército, coloquialmente se le suprimió el primer apellido) marchó con otros compañeros en su busca. Ya integradas en la Escuela participa en una vuelta aérea de 7 días, en la que tocaron las siguientes ciudades: Logroño-Burgos-León; Monforte-Laguardia-Sama; Zamora-Cáceres-Sevilla; Málaga; Granada-LosAlcázares-Valencia. Castellón, Barcelona; Huesca y Zaragoza.

Con motivo de los sucesos revolucionarios de Asturias realiza algunos vuelos a la playa de Gijón y aquel vuelo curioso, el de recoger en León con destino Madrid la pieza inservible de un trimotor, para su canje por una nueva. Dichos servicios le hicieron partícipe de la Medalla Militar colectiva, concedida a la Escuadra n.º 1, cuyo distintivo podría lucir en la bocamanga de su uniforme.

Contaba ya con 1820 horas de vuelo, cuando el 31 de julio de 1936 era detenido en Alcalá, trasladado a la Dirección General de Seguridad y cárcel de San Antón, hasta que el 23 de marzo es puesto en libertad. refugiado en Embajada de Turquía, desde donde, por el frente de Talavera de la Reina, logró cambiar de bando.

A fin de reincorporarse al vuelo, pasa a reentrenamiento en la escuela de El Copero.

Promovido al empleo de comandante en enero de 1938, para suceder a Negrón mortalmente abatido desde tierra, se nombra a Pisón jefe de la "cadena" Romeo (4-G-12) interviniendo en el frente de Aragón, desde la bolsa de Bielsa hasta el sur de Teruel. El 20 junio es derribado, sin lesiones afortunadamente, para él y su observador el alférez Emiliano Alfaro; quince días después, llevando a Juan José Lartigue con el mismo cometido que este, acabado el servicio de ametrallamiento, al dar la pasada de observación, fue tiroteado el avión, alcanzando a Lartigue que perdió tres dedos de un pié. Dándose cuenta Pisón de la gravedad, tomó tierra en Caudé, para que fuera evacuado al hospital.

A finales de agosto dejó la «Cadena» puesto que, junto a un puñado de pilotos y mecánicos, ha de viajar a Italia para formarse en un bimotor de asalto, el Caproni 310, de los que, al precio unitario de 1 020 000 pts., España

### Hace 30 años

## Entusiastas

**Madrid 22 diciembre 1989**

Con el nombre de José Luis Aresti, auténtico as del vuelo acrobático español, un grupo de entusiastas de la faceta más atractiva y apasionante del vuelo, creaban en 1978 un Club Acrobático. Eran Carlos Alós, Carlos Valle Ramón Alonso, Santi Blanco, Fernando Adrados, Luis Cabré, Juan Crespo, Enrique Bueno y Luis Álvarez. Tanto ellos, como los militares del equipo acrobático, fueron quienes mantuvieron encendida aquella antorcha que se prendió en el Campeonato de Bilbao (1964) con Tomás Castaño y compañía. Unos años después (noviembre 1984) se constituía la sección histórica. El crecimiento del número de aviones, los costes de mantenimiento… llevaron a aquel club a constituirse en fundación, y con la colaboración del Ministerio de Defensa, Comunidad de Madrid, AENA, Repsol CASA, Caja Madrid y Fundación Ramón Areces, nació con el nombre del más completo y veterano de los aviadores españoles: Infante de Orleans. Su finalidad es recuperar y preservar el patrimonio aeronáutico histórico y acercarlo a la sociedad, acontecimiento que por vez primera tuvo lugar el 6 de junio de 1990. Entonces contaba con 11 aviones en vuelo y siete en restauración. Hoy el número de aviones alcanza los 40, gran parte de los cuales pueden admirarse ¡en vuelo! en las mensuales exhibiciones de Cuatro Vientos .

*Nota de El Vigía:* Al dar a conocer esta efeméride, queremos felicitar a Carlos Valle Torralbo, presidente y alma mater y, con él, a todos cuantos volando, atendiendo los aviones, echando una mano o asociados, constituyen esa modélica y entusiasta fundación.

había comprado 16. Con ellos regresa en saltos de poco más de dos horas alcanzan Guidonia, Alghero Alcudiay Alfamen. Tras una puesta a punto en Logroño inician sus actividades armadas contra centrales eléctricas, carros blindados y columnas de camiones. En uno de ellos, acompañado del teniente Federico Vallés –marqués de San Joaquín– al picar sobre el objetivo un disparo desde tierra, alcanza a este que iba sentado a su lado. Viendo la magnitud de la herida, aterriza con urgencia en Balaguer, a fin de trasladarlo al hospital de primera línea a donde por desgracia llegó cadáver. La guerra toca a su fin y el 12 de mayo en la grandiosa Revista Aérea celebrada en Barajas, entre los 449 aviones participantes, 14 Caproni en dos hileras forman en ella; uno, mirado con pena y con respeto, luce en su costado la inscripción: Teniente Vallés ¡¡Presente!!

Poco después, Pisón es destinado el 41 Grupo desplegado en el aeródromo General Mola de Vitoria; sus aviones, los legendarios "Pavos" (He-45) ya anticuados, próximos a ser transferidos a la Escuela de San Javier para enseñanza (transformación); cuando esto ocurre, nuestro personaje hace en Matacán el curso de vuelo sin visibilidad; terminado este, ya con el empleo de teniente coronel recibe el mando del 15 Regimiento establecido con Heinkel 111 en Logroño. ¡Qué avión, qué potencia, qué maniobrabilidad! repite, cada vez que los vuela. Abriendo un paréntesis, con la 1.ª Promoción obtiene la diplomatura en Estado Mayor y tras regresar a Zaragoza vuelve a la Escuela Superior del Aire, ahora como profesor. Hace el curso de vuelo sin motor en el aeródromo de Getafe y comisionado por el jefe de EM, asiste en Francia a varias reuniones internacionales relacionadas con la aviación civil. Nombrado jefe de Tráfico de la Dirección General, al ascender a coronel, desempeña el cargo de jefe de EM de la Región Aérea Pirenaica y más tarde y durante 11 fructíferos años la dirección de Aviación Civil, periodo en el que se llevó a cabo la organización de las líneas aéreas, poniendo al día aviación ligera, vuelo sin motor y aeromodelismo. Satisfecho y elogiada su labor, con el empleo de coronel pasó al retiro volviendo a Vitoria.

## La mujer del aviador

En mi ya larga vida de historiador, mis investigaciones me han llevado a conocer a centenares de aviadores; con la mayoría de los cuales trabé una buena amistad. Hoy, con el paso del tiempo, bien por edad o, alguno, víctima de accidente aéreo, la inmensa mayoría ya no está entre nosotros. En muchas ocasiones también conocí a sus esposas; encantadoras mujeres, a las que maravillosamente describía el general Ignacio Martínez Eiroa en *Compañera te doy...* (RAA - 3/2012).

Hoy, quiero recordar a Maruja –María Heptener Mújica–, esposa del teniente general Miguel Guerrero García, a quien traté casada, y luego viuda de este entrañable personaje que, haciendo gala de verdadera simpatía, allá por los años 70, me citó por primera vez en la calle Velázquez, en su despacho de vicepresidente del consejo de Iberia; invitándome a su casa en distintas ocasiones, donde pude grabar sabrosas charlas aeronáuticas y sus recuerdos, con el compromiso de, si así me señalaba, cuando tratase algo confidencial, pusiera el *off* el magnetofón. Cerca, colgaba en la pared el clásico retrato «oficial» del As de la caza, con una dedicatoria de lo más chusca: «Miguelón, ingrávido en el aire no hay quien te muerda la cola. Un fuerte abrazo Joaquín Morato.14-XII-37».

Otra muestra más de su galantería, apoyado por Maruja, fue el que me dejara llevarme a casa, a Guecho, sus repletos e interesantísimos álbumes de fotos, para que tranquilamente los reprodujera.

Maruja conoció a Miguel en Melilla, donde ella residía, ya que su padre ejercía de ingeniero allí; y él mandaba el 27 Grupo de Caza y Persecución dotado de He-112 y Fiat G-50; además de ellos, tuvo la rara oportunidad de pilotar un P-38 Lightning norteamericano que cayó por allí.

Ella, con sus amigas, al atardecer ocupaban las terrazas de las cafeterías, de la calle principal, donde contemplaban el paseo de los chicos, muchos de uniforme. Pues bien, aquel gordito de ojos azules, al que sus compañeros decían «Había que meterle al Fiat con calzador», le gustó y se casaron.

Si bien Miguel, arriesgando (575 servicios y 13 victorias aéreas), había tenido mucha suerte en la guerra, en su nuevo destino, hizo vivir a Maruja momentos muy apurados de angustia, cuando le llegaron noticias de que aquel avioncito (Vultee V1A) de seis pasajeros, se había estrellado e incendiado en el mismo aeródromo de Tauima. Por fortuna, ni él ni los aviadores que le acompañaban, sufrieron nada grave, pero la pérdida de la hélice en vuelo le llevó a tomar tierra de emergencia con el tren dentro. La situación no podía ser más comprometida, así que tan pronto se detuvo, al grito de «maricón el último» –no se sabe de quién– todos salieron despendolados, momentos antes de ardiese en pompa.

Más adelante, cuando los acuerdos con USA trajeron la total renovación del Ejército del Aire, Miguel. «poniéndose las pilas» para formar parte de una aviación muy distinta, hizo los cursos de reactores y, con gran expectación por parte de los alemanes, voló a «Fursty» en un Junkers 52, llevando a Maruja y a la mujer de Mariano Cuadra entre otras, quienes, si no todo el curso, parte estuvieron allí, cerca de sus maridos. Después de la instrucción en el Sabre, al coronel Guerrero se le encomendó el mando de la Primera Ala de Caza, que se constituyó en Valencia-Manises.

Seguidamente vino la Agregaduría Aérea en Washington, la concesión de la Medalla Aérea y el ascenso a teniente general

Maruja, por su parte, quien fuera vecina de Manises, en el periodo que Miguel mandó el Ala de Caza n.º 1, fue distinguida con el nombramiento de madrina del estandarte que dicha ciudad ofrecía en 1983 al Ala nº. 11 (foto)*.

En 1992 fallecía Miguel y 20 años después, Maruja, su mujer. Dos buenos amigos nos dejaron.

*Archivo Santiago Guillén apasionado historiador, custodio de los recuerdos del teniente general Guerrero.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar Española

"Canario" Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 80 años

## Nombramiento

**Madrid 17 enero 1940**

Por Orden que publica el Boletín Oficial del Aire de hoy, pasa destinado en comisión a la Academia Premilitar de San Javier, el capitán de Aviación José María Paternina Iturriagagoitia.

*Nota de El Vigía:* Hijo de los marqueses de Terán, nació en Ollauri (Logroño) en 1903. Terminado el bachiller, ingresó en la Academia de Caballería de Valladolid; finalizados sus estudios marchó destinado a Ceuta y más tarde a Madrid, al Regimiento de Húsares de la Princesa. Solicitado el curso de piloto aviador, este lo llevó a cabo en las escuelas de Albacete y Los Alcázares incorporándose a la Escuadrilla de Cabo Juby, hasta que en 1931, acogiéndose a la Ley de Azaña, se retiró del Ejército fijando su residencia en Alicante de donde era su esposa Josefa Bono.

Al producirse el alzamiento militar de 1936, se incorporó al Ejercito Nacional para tomar el mando de una de aquellas valientes cadenas –la tan castigada de Romeo 37– en las que los profesionales como él, fueron ejemplo y admiración para los jóvenes pilotos y tripulantes. De allí, casi al final de la guerra, pasó a los estilizados y veloces Rayos (He-70) de un Grupo de reconocimiento armado. Tras aquel destino, al que nos referimos en primer lugar, donde se revelaron sus aptitudes para la enseñanza, marcharía a San Javier, para hacerse cargo de la jefatura de Servicios de la naciente Academia General del Aire. Antes, con un sorprendente paréntesis de cuatro años, ejerció de gobernador civil de Alicante; como –que sepamos– el teniente coronel Luis Serrano de Pablo, lo fue de Zamora.

Ascendido a coronel, mandó el EM de la Región Aérea Pirenaica, para finalmente dirigir la Escuela de Polimotores de Jerez de la Frontera.

En 1972 fue ascendido a general honorario, y a la edad de 92, falleció en su Alicante querido, cuya Medalla de Oro de la Provincia se hallaba en posesión. Siguiendo sus pasos, su hijo Josechu, tras volar el Sabre y el Hercules, había alcanzado el generalato.

### Hace 80 años

## Rúbrica fatal

**Burgos 13 febrero 1940**

El revoloteo de los pequeños bimotores de asalto Caproni 310, ahora con base en Villafría, ha vuelto a traer a la capital castellana la actividad aeronáutica. Esta mañana, tras un vuelo, que nos tememos de «cebolleo», evolucionaba alegremente sobre el aeródromo el avión 18-3; cuando instintivamente, fijándose en él, un veterano mecánico de «colmillo retorcido», a modo de justificación pensó: chiquilladas. No estaba equivocado, ya que la gran mayoría de la oficialidad (los Balillas) estaba formada por veinteañeros, quienes aún conservaban el ardor guerrero; ahora, equivalente a machadas.

Además del alférez de Infantería Jacobo Campuzano, a quien llevaban como invitado, ocupaban el avión los tenientes Felipe García Aixa (piloto) y Antonio García López (tripulante) así como los cabos Antonio Canal (radio) y Julio Fernández (mecánico). Pensando en el cordero lechal que les esperaba en Casa Ojeda, llegó la hora de la toma, y el piloto (foto), un simpático pamplonica, herido en combate en tres ocasiones antes de pasar en 1938 a Aviación, advirtió a Campuzano, –acostado en la colchoneta del morro, que acristalado, ofrecía una espectacular visibilidad– ahora, verás la pasada que les vamos a dar. Efectivamente, allí abajo, junto a los hangares, un numeroso grupo de compañeros observaban como el avión picaba pronunciadamente y tras recuperarse, a ras del suelo pasó ante ellos a toda mecha; pero tanto, tanto afinó, que el plano izquierdo del avión colisionó con la pared de un hangar. Fueron instantes dramáticos, milagrosamente no se llevó un montón de vidas por delante pero, partido en dos, acabó estrellándose contra la cerca del campo, cayendo parte de él al exterior. Cinco jóvenes militares habían perdido la vida.

### Hace 50 años

## Fin

**Manises 26 febrero 1970**

Los F-86 que sobrevivían en esta base como dotación del 101 Escuadrón, han prestado hoy su último servicio de alerta. Pronto comenzarán a trasladarse a Zaragoza para integrarse en el 102.

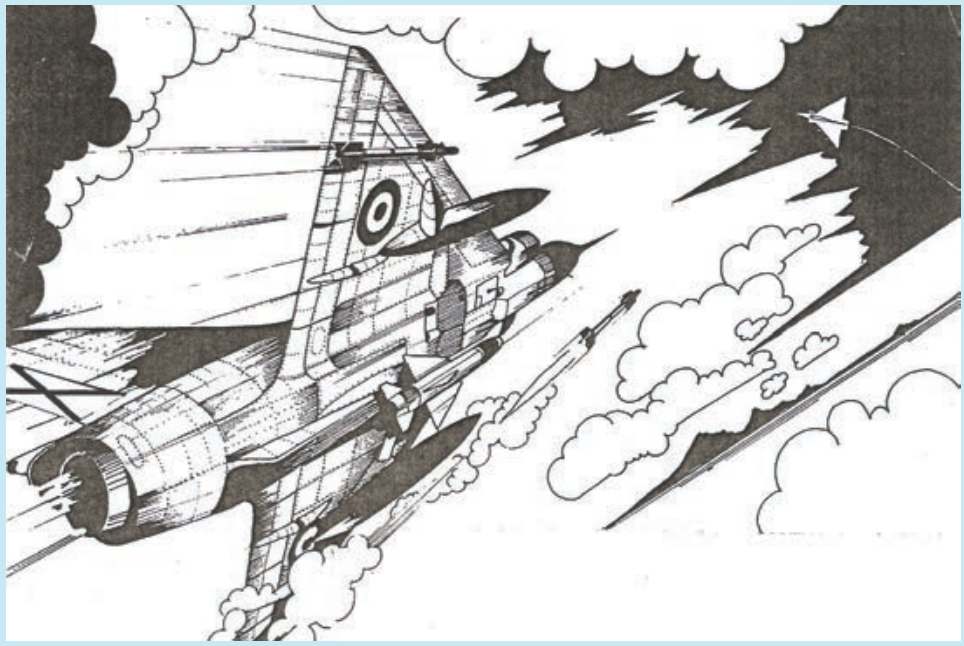
**Hace 50 años**

## Relevante noticia

**Madrid 12 febrero 1970**

Con gran alarde tipográfico, la prensa se ha hecho eco de las conversaciones –las primeras tras la guerra civil– llevadas a cabo en París, entre el ministro de Asuntos Exteriores español y las autoridades francesas.

España –informó López Bravo– comprará 30 aviones Mirage III por un importe de 6300 millones de pesetas; un aspecto más de la clara intención de incorporarnos al carro europeo. Desde este momento, pues, España dejará de depender totalmente del «supermercado» de armas norteamericano.



**Hace 70 años**

## Tragedia

**San Javier 18 enero 1950**

La Academia General del Aire se ha visto angustiada esta mañana al carecerse de noticias del Junkers 52, que con doble tripulación había partido para Albacete, donde se iba a hacer cargo de otro avión del mismo tipo. La preparación de los equipos de socorro y el masivo ofrecimiento de sangre han sido vanos cuando, desde el término de Las Chozas, en las cercanías de Tobarra, se ha informado que el trimotor, aún ardiendo, se había estrellado allí.

Lo ocupaban el teniente coronel José Sanz Flores; el comandante Fernando Álvarez Cadórniga y el capitán Rafael Ugarte Ruiz, ambos de familias muy aeronáuticas; el teniente Ángel Ladrón de Guevara, teniente mecánico Mariano Murillo, alférez montador Leandro Álvarez, sargentos radio y mecánico Julián Villagrá y Eliecer Giralt; cabos 1.º radios Antonio Pellicer y Miguel Mesa; cabos 1.º mecánicos, José A Viescas, Mariano Barceló y José García Ros;el operario de la Maestranza Francisco Barceló y el auxiliar administrativo José Segado; figurando como pasajero el teniente coronel Jesús Fernández Tudela (foto)

Según hemos podido saber, las dieciséis víctimas constituyen el accidente más cruento sufrido por la Aviación Militar Española.

El hecho de que Fernández Tudela viajara en el avión no era casual; pasando unos días a orillas del Mar Menor y destinado a la 13 Escuadra en Los Llanos, quiso aprovechar aquel vuelo que precisamente se dirigía allí.

Nacido en Lorca (Murcia) en 1903 «Tudelita», como cariñosamente era conocido por sus compañeros, empezó desde abajo, como soldado, obteniendo el título de piloto militar de aeroplano en 1927, al que siguieron los de ametrallador y bombardero. Destinado en Melilla-Nador, luego pasó a la Escuadra n.º 2 (Sevilla) donde en 1935 efectuando un vuelo de instrucción se le incendió, no lejos del aeródromo, el Nieuport 52 de caza que pilotaba, y ante la imposibilidad de alcanzarlo, se vio en la necesidad de lanzarse en paracaídas (RAA 1-2/2010). Había salvado su vida, pero la escasa altura desde la que saltó, motivó que cayera en las cercanías de donde el avión ardía, produciéndose algunas quemaduras.

Más tarde, efectuando en la Guerra Civil un servicio de defensa a la población de Córdoba, se enfrentó al Douglas DC-2 atacante, siendo alcanzado su Nieuport por el fuego de las ametralladoras de aquel, habiendo de abandonarlo en paracaídas. Apenas dos meses después, protegiendo una patrulla de Breguet en el frente de Talavera, fue sorprendido por la espalda por la caza enemiga que le ametralló, hiriéndole en la mano derecha y pie izquierdo; entablado un enfrentamiento, la presencia de otra patrulla le remató incendiando su avión y ¡por tercera ocasión! hacía uso del paracaídas salvador. A su caída entre las líneas, hubo de sumarse la fractura del antebrazo y peroné izquierdos que le mantuvieron inútil de acción por espacio de cuarenta eternos minutos, hasta que fue recogido por los Regulares que salieron en su busca. Hospitalizado grave, 188 días invirtió en su curación. La Medalla de Sufrimientos por la Patria y la preciadísima Medalla Militar Individual concedida ¡seis años después! Eran la merecida recompensa. Hoy, al fallecer poseyendo esta última, automáticamente ha sido ascendido, a título póstumo, al empleo de coronel.

# Del Saeta y el Monstruo

Cuando en septiembre de 1962, con toda la ilusión del mundo, me presenté en el Grupo de Experimentación en Vuelo de Torrejón, para recibir en el Saeta el bautizo en reactor, tuve la oportunidad de conocer a lo más granado de los pilotos de prueba de la época, quienes me acogieron con una naturalidad y simpatía que no puedo dejar, una vez más, de agradecer. El teniente coronel Carlos Grandal, compañero de curso en Alemania (1938-39) de mi vecino Juan Rochelt, fue presentándome a todos; casualmente, al teniente coronel ingeniero Guillermo Pérez del Puerto y al capitán Juanito Martínez de Pisón, al tener relación con mi pueblo, ya les conocía; saludé al bilbaíno «Dioni» Zamarripa de quien tanto había oído hablar en el aeropuerto de Sondica; y a Fernando Valiente, Perico Santa Cruz, Benjamín Sepúlveda, Sánchez Martín, Miguel Entrena (el derribador del He-112) y Gerardo García Gutiérrez a quien, aunque oí que le llamaban «el Monstruo», no me atreví a llamarle así. Si bien el bautismo me lo dio Pisón a la mañana, por la tarde con el «Monstruo» hice otro vuelo inolvidable, convirtiéndose en nuestro personaje de hoy.

Del debut en reactor, tan solo transcribiré dos líneas del reportaje que, en *El Correo Español el Pueblo Vasco* de Bilbao, escribí entonces:

«Siguiendo las instrucciones del periodo de pruebas n.º 1, debíamos alcanzar los 9000 metros de altitud para luego picar verticalmente hasta distintas alturas y virar ceñidamente. La ascensión, bajo el potente sol madrileño, no pudo ser más tranquila. El avión daba la sensación de parado. Una vez alcanzada la citada cota, me advirtió Pisón del picado que íbamos a realizar. El morro apuntó al suelo y picamos para alcanzar una velocidad superior a los 800 km/h. Tras haber descendido 2500 metros viramos fuertemente a la izquierda y derecha. El marcador señaló 7G, lo que quería decir que en dicho momento el cronista llegó a pesar siete veces más su peso; debido a lo cual, quedé inmovilizado, aplastado contra el asiento y, al desplazárseme el riego sanguíneo a los pies, me hizo perder la visión por unos instantes. Sensaciones curiosas estas, pero no precisamente agradables. Ellas, claro está, se evitan casi totalmente con el traje anti-g, pero nosotros volábamos «a pelo».

Luego vinieron otros picados para alcanzar los 5G y después, una excelente exhibición acrobática. Los toneles ascendentes, loopings, imperiales… los ejecutaron avión y piloto con una precisión, una suavidad y una potencia extraordinarias.

Ya en tierra, las felicitaciones y enhorabuenas, efusivas y sinceras se sucedieron; desde el teniente coronel Grandál hasta… el conductor de la cisterna.

A la tarde volví a volar, en esta ocasión con «El monstruo». Durante dos horas, sobrevolando las tierras de Valladolid, Salamanca, León y Toledo, me hizo una demostración fantástica. Inolvidable aquella trepada, con el avión pegado al suelo, a una muy pronunciada pared montañosa. Luego, más acrobacía y, como a la mañana, me llevé un rato los mandos. Ya anocheciendo aterrizábamos en un Torrejón iluminado. De vuelta a Madrid, a la enorme satisfacción de haber volado ¡el Saeta! se unía el haber pasado el día con los pilotos de pruebas, con los mejores

Gerardo García Gutiérrez, me contó mil anécdotas de su repleta vida aeronáutica, que inició en la «Premi» (Premilitar) y como cabo 1.º piloto con 53 horas, hizo el curso de caza en Morón; al inaugurarse la AGA, junto a un puñado de compañeros –grandes aviadores, vive Dios– ingresó en ella, saliendo con el número 1 de su promoción (la 2.ª) ¡Es un monstruo!, comentaban en 1950 sus compañeros y con tal apodo se quedó.

Después de varios destinos, entre ellos la Escuela de Badajoz y campamentos de la Milicia Aérea Universitaria en Burgos-Villafría, al modernizarse el Ejército del Aire fue uno de los pioneros en la Escuela de Reactores; cuyos recuerdos, al igual que los de Morón –quizás por mi insistencia– publicó en los primeros números de *Aeroplano* y merecen la pena releerlos.

En el INTA (como popularmente se conocía al Grupo de Experimentación, hoy CLAEX) participó en la homologación de muchos aviones, como el citado Saeta, teniendo que volar en alguna ocasión a 10 000 metros sin presurización, que el prototipo no la tenía. Como habilidoso piloto que era, incluso consiguió, como «Pepito» Lecea en sus años mozos (luego fue ministro del Aire), cazar avutardas (foto).

«Afortunadamente, en aquella época (1959) –me decía– no era una especie protegida, que de ser ahora el entretenimiento, me hubiera costado una fortuna».

Queriendo probar otras cosas, con el empleo de comandante, paso a la situación de supernumerario.

Por volar, que era su pasión lo hace en fumigación, en aerotaxis, en helicóptero, da clases en el Aero Club, en Cuatro Vientos y tras debutar en las líneas con una compañía charter pasa a Iberia.´

En 1996, en un resumen anotaba 16 900 horas de vuelo; 4500 en aviones militares y 12 400 en civiles Había aterrizado en 184 aeródromos diferentes desde Keflviken (Islandia) a Ciudad del Cabo y desde Hong Kong hasta Oklahoma o México. Algunos muy poco frecuentados por pilotos españoles como Penang, Kuala-Lumpur o Singapore en la península de Malaca.

Había volado 35 tipos diferentes de aviones y entre las que él llamaba «buenas marcas» están esas 20 horas de vuelo (Tripoli-Jeddah-Tripoli-Jeddah) en un día natural. Las 120 horas de vuelo en 10 días o el vuelo Bangkok-Madrid de una sentada con las escalas indispensables para repostar en Bombay, Barein, El Cairo y Zurich. Todo un «Monstruo».

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

**Hace 95 años**

## Héroes

**Melilla, marzo 1925**

Quienes atentos, siguen la marcha, llena de heroísmo y abnegación, de los valientes aviadores en tierras marroquíes, saben apreciar lo que representa ese ir y venir de todos los días en busca de la muerte, ya que su acción ha de ser a larga distancia de su base, sin campos posibles donde poder reparar las averías que pudieran acontecer, y siempre volando por terrenos quebrados e inhóspitos.

El aviador, más que nadie, es el que pasa las fatigas de la dura y agria vida de campaña y que, con su sola compañera, la muerte, caminan jugando la posesión de la vida, hasta que la suerte le es ingrata.

Rara vez regresan a sus bases las águilas hispanas, sin traer sus cuerpos cuajados de heridas por el plomo rebelde y, sin embargo, no por ello decae el espíritu de ese bello plantel de jóvenes unidos de victoria.

¡Victoria!... entonan sus motores, dando paso a la civilización. ¡Victoria!… cantan sus ametralladoras en las barrancadas de las montañas, con su seco tableteo…

Es hermoso ver un día de movimiento en esas inmensas llanuras que se llaman aeródromos.

Hay mucha actividad en el campo de Tauima, pues se espera que el enemigo, que tiene asediada una posición guarnecida por jabatos hispanos, se apreste con furia a la lucha, para impedir la entrada del convoy…

Ha empezado la triste jornada. Surcan los aires, con majestad divina, atronando el espacio con el ruido ensordecedor de sus potentes motores, los pájaros que se apuestan a la lucha…

Desde los pronunciados repliegues del escabroso terreno reciben los aparatos un fuego que hiela la sangre.

Mas ¿qué importa morir, si es por salvar a los hermanos sitiados?

Sus cuerpos metálicos reciben numerosos impactos, rompiendo sus finos huesos; algunos, heridos en el mismo corazón, caen entre llamas para perderse para siempre. Mas ello no es obstáculo; los caballeros del aire, cual don Quijote en su esquelética cabalgadura, suben y bajan desafiando a la muerte, ya que tienen que batir al enemigo casi dentro de sus mismas guaridas.

Por las barrancadas avanzan soldados en busca de sus hermanos sitiados. Ya los fanáticos rebeldes, maltrechos por el fuego que sobre ellos hicieron los caballeros del aire, dejan el campo cubierto de bajas y se declaran en franca huida, retrocediendo ante el empuje arrollador de las invictas legiones…

Penetran en la posición las fuerzas de la columna, y los cuerpos de aquellos valientes, entre marciales toques de corneta, se confunden en un abrazo fraterno, en un abrazo que rememora y canta lo que es y fue la nación hispana.

Termina la jornada; van regresando a sus nidos los pájaros metálicos, heridos por el cazador despiadado de la montaña.

En los rostros de los jóvenes pilotos se vislumbra la alegría de la victoria alcanzada. Entre risas se comentan las incidencias del combate.

Falta un alguien en la reunión; todos se miran con misteriosa interrogación… son los tenientes… aquellos que por la mañana, antes de empezar aquel combate tan duro, cuando los motores trepidaban levantando a su alrededor espesas columnas de rojizo polvo, discutían en animada charla los objetivos que les fueron asignados… y que allá, poco tiempo después de aquella charla, dejaron sus cuerpos, deshechos entre las afiladas peñas de la lejana sierra y, además, supieron dignamente morir en holocausto de la patria, dejando entre verdes laureles el nombre de la aviación española en tierras del Magreb.

¡Piedad… una oración sincera para los que aquí mueren!

Sargento de Infantería Francisco Palacios Martos. Melilla 1925 (de *Aérea*).

Hace 95 años

## Ambulancias aéreas

**Madrid, marzo 1925**

Los doctores Antonio Pérez Núñez, comandante médico y piloto militar, y Juan García Gutiérrez. capitán médico, reflexionan en las páginas de *Aérea* acerca de los beneficios que aporta la aviación sanitaria y los notables servicios que en el transporte de heridos puede prestar.

Francia, país pionero, ya la puso en práctica en la Gran Guerra; aquellos heridos que podían ir sentados se acomodaban en el puesto del observador y los que necesitaban su traslado en camilla lo harían modificando ligeramente la estructura de los aviones, en el fuselaje, donde podían alojarse dos. Refiriéndonos al Breguet XIV T, puntero para tales menesteres, solamente en la zona de Marruecos en los primeros ocho meses de 1923, transportaron a 800 heridos a 170 km por hora.

En cuanto a los heridos, conocedores de los sufrimientos que les imponen las evacuaciones en artolas o carros, por caminos escasos y malos, dando grandes rodeos y expuestos a agresiones, lo han aceptado voluntariamente y hasta solicitado ser evacuados por vía aérea.

En España, con la adquisición de dos aviones del citado modelo, tímidamente se inició la aviación sanitaria en 1923. Vista su utilidad y la importancia de los acontecimientos bélicos, el futuro se nos antoja prometedor.

*Nota de El Vigía:* Ya en 1925 la Cruz Roja, gracias al interés de la reina Victoria Eugenia y al propio rey Alfonso XIII, que asumió los gastos de compra y operación, adquirió un par de Junkers F-13 como el que aparece en la imagen; pero esta, ya es otra historia.

Hace 95 años

## Palomas

**Melilla 12 marzo 1925**

El pesquero Pilar, patroneado por Agustín Llorel Galiana, abandonó ayer mañana el puerto para tender sus redes, como de costumbre, en las proximidades de Chafarinas.

Cuando la embarcación se hallaba a unas doce millas de dichas islas, una paloma que volaba con gran dificultad fue a posarse en el mástil de la vela.

Los tripulantes se apoderaron de ella y, al regresar por la noche, la entregaron a las autoridades de Marina.

Según se nos ha dicho, se trata de una paloma mensajera. Sujeta a una de las patitas llevaba un pequeño tubo y dentro de este un papel escrito en francés.

A última hora se nos confirmó que la paloma había sido liberada por los tripulantes de un hidroavión francés que, hallándose en difícil situación, cerca de Neomours, demandaban auxilio.

*Nota de El Vigía:* Desconocemos más datos sobre la noticia anterior, pero dado que imperfecta y poco extendida la radiotelefonía, no debe de extrañarnos la existencia del palomar militar de Guadalajara, que el servicio de Aeronáutica convocara en 1925 un curso de palomeros y que, reestructurada en 1923, la actividad estuviera regulada por la Real Federación Colombófila española, de la que era presidente el general Pedro Vives Vich y entusiasta secretario, el comandante Joaquín de la Llave y Sierra (en la imagen).

Hace 85 años

## Uniformidad

**Madrid, marzo 1935**

Aclarando las disposiciones vigentes sobre uniformidad en el Arma de Aviación, se ha dispuesto se haga extensivo con carácter obligatorio el uso del uniforme reglamentario en la subsodicha arma al personal que, con doble título de piloto y observador, presta servicio en la misma, aunque no compruebe su aptitud de vuelo.

Subsisten como hasta hoy, los distintivos correspondientes a los títulos aeronáuticos que figurarán colocados en el círculo central del emblema.

Estos distintivos son:

Piloto militar: una hélice de cuatro palas. La obtención de títulos civiles de la F.A.I. no dará derecho al uso de distintivo alguno.

Observador: una estrella dorada de cinco puntas.

Ametrallador-bombardero (a extinguir): una bomba piriforme. Solamente será usado por el personal a extinguir que en la actualidad posee únicamente este título, sin que en lo sucesivo la adquisición de la aptitud correspondiente a este cometido implique el uso de distintivo especial.

Se suprimen los diferentes distintivos de especialidad ahora existentes quedando como único emblema el reglamentario en el arma con los distintivos de especialidad, que se enumeran a continuación colocados en el círculo central del mismo:

Mecánico: una M.

Radio: una R.

Fotógrafo: una F.

Armero: una A.

Los emblemas particulares autorizados a las unidades en ningún caso figurarán en el exterior del uniforme reglamentario, con excepción del de vuelo*, el cual podrá llevarse en el pecho en tamaño de 2,5 centímetro, por debajo del arma e insignia del empleo y a unos tres centímetros de esta.

*Nota de El Vigía:* *Interpretamos que se refiere al de horas de vuelo, que luce en su guerrera el capitán Miguel Guerrero García, bajo el emblema de la Patrulla Azul, en la fotografía tomada en Zaragoza en 1937. Posteriormente se creó el de reactor, en el que el águila era sustituida por un avión a reacción.

### Hace 65 años

## Recuerdo fúnebre

**Matacán 7 febrero 1955**

Para llevar a cabo una clase de acrobacia correspondiente al curso básico, despegó esta mañana el T-6. E-16-14, con los capitanes Salvador Postigo Ranea (profesor) y Francisco Pérez García (alumno). A los cuarenta y cinco minutos, hallándose sobre el pueblo de Nava de Sotobral, en las cercanías de Pañaranda de Bracamonte, al realizar un *looping* el avión entró en barrena y, sin que pudiera salir de ella, después de tres vueltas, casi vertical, se estrelló contra el suelo. En el trance perdían la vida los dos aviadores pertenecientes a la 1.ª y 2.ª promociones AGA, destruyéndose el primer Texan de los llegados no hace mucho a España.

*Nota de El Vigía:* La muerte de ambos, jóvenes muy conocidos, causó una auténtica conmoción en sus lugares de origen, donde fueron trasladados: Postigo a la localidad alicantina de Villena y Pérez García a la valenciana de Requena, constituyendo sus entierros multitudinarias manifestaciones de duelo.

Tenemos noticia de que, reunida en Requena la Comisión Municipal permanente, acordó por unanimidad expresar a la familia del aviador el más sentido pésame, muy en especial a su padre Mariano Pérez Gimilio y hermano Claudio, ambos exconcejales, y ceder gratuitamente y a perpetuidad el nicho que han de ocupar sus restos mortales.

Al cumplirse el primer aniversario, como puede verse en la fotografia, su lápida se decoró con una artística y espectacular alegoría.

### Hace 80 años

## Desgracia

**Trípoli 17 marzo 1940**

Según noticias que se han recibido aquí, el trimotor Savoia SM-73 que cubre la línea a Milán, a causa, sin duda, de la mala meteorología, se ha estrellado en la isla de Stromboli, pereciendo en el trance diez pasajeros y cuatro tripulantes. Entre las víctimas figura el teniente coronel Andrea Zotti, (foto) en la guerra de España, jefe del grupo de caza as de bastos e hijo político del general Kindelán y la periodista y escritora italiana María Volpe, conocida por el seudónimo de Mura.

Con tan triste motivo, ha salido para Roma en un hidroavión, el general Kindelán, comandante militar de Baleares, acompañado de una de sus hijas.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 95 años

## Náufragos

**Granada 2 abril 1925**

La escuadrilla de aparatos De Havilland Rolls que procedentes de Larache y Sevilla había llegado a Granada, partió ayer para Melilla escoltada desde Motril por un hidro Dornier Wal que pilotaba el alférez Vallés.

A las dos menos cuarto de la tarde tomaba tierra el primero (n.º 50), tripulado por el sargento (P) Salvo y el mecánico Vega. A continuación llegaron los demás: (n.º 6) capitán (P) Camacho, alférez (O) Ciria; (n.º 4) capitán (P) Gaona, mecánico Morales; (n.º 31) teniente (P) Taboada, mecánico Jiménez, y (n.º 19) tenientes (P) Navarro y (O) Roa.

El n.º 40, pilotado por el teniente Martín Luna, que traía como observador al comandante Dávila, jefe del aeródromo de Granada, cuando volaba entre Motril y la isla de Alborán sufrió averías en el motor, viéndose obligado a amerizar; antes, pensando en la posible ayuda que le pudiera prestar, evolucionó sobre un vapor de gran tonelaje que navegaba por allí. Pendiente de la maniobra, Vallés, con reconocida pericia, tomó agua al mismo tiempo y a escasa distancia del avión averiado, haciéndose cargo de sus tripulantes. A los pocos momentos de haber transbordado, el De Havilland se sumergió para siempre en el fondo del mar, al tiempo que el Dornier despegaba rumbo a Mar Chica, donde amerizaba sin otro contratiempo.

### Hace 85 años

## Fiestón

**Zaragoza 12 abril 1935**

Con motivo de la inauguración de la escuela de pilotos, dirigida por ese entusiasta y gran aviador que es Buenaventura Pérez Porro (foto), en el aeródromo del Palomar, que cuenta ya con un flamante hangar, el aeroclub de Aragón ha celebrado un festival aéreo. Se inició con la presentación en vuelo de los aparatos de la escuela. A continuación, el capitán Manrique Montero nos dejó perplejos con la maniobrabilidad del autogiro C-19 de nuestra aviación militar. Igualmente, fueron muy del agrado del respetable las exhibiciones acrobáticas que llevaron a cabo el capitán Carlos Lloro, en una De Havilland Moth, y Buenaventura Pérez Porro, en Bleriot Spad. Con el descenso en paracaídas del secretario del aeroclub, Andrés Prieto, finalizó el simpático, y emocionante festival.

### Hace 60 años

## Calibración

**Bilbao 10 abril 1960**

Los continuos revoloteos alrededor del aeropuerto de Sondica de un Douglas DC-3 han llamado la atención de los vecinos, no solo del valle de Asúa, sino del Abra, incluso de la Villa. Su misión no era otra que la de inspeccionar, «chequear» las radioayudas terminales y de ruta con que cuenta nuestra instalación aeronáutica.

El citado bimotor (foto), si bien ostenta matrícula civil (EC-ANV) pertenece al Servicio de Inspección de Radio Ayudas, dependiente de la Dirección General de Protección de Vuelo. Su tripulación militar la forman el comandante Juan Ángel Casteleiro, el capitán Francisco Lizarraga y el brigada mecánico Anselmo Blanco, así como los técnicos para la calibración de los sofisticados equipos de a bordo, Arenillas y Matías.

### Hace 70 años

## Mas vuelos

**Getafe 27 abril 1950**

El ministro del Aire, general González Gallarza, acompañado por el subsecretario Sáenz de Buruaga, el jefe y segundo jefe de EM, generales Fernández Longoria y Lacalle, y los ingenieros Martín Montalvo y Lafita, ha visitado la factoría CASA.

Tras recorrer detenidamente la nave de montaje y la sala de pruebas estáticas, todos han realizado un vuelo en el segundo prototipo del C-201 Alcotán.

Pilotó el avión Rodolfo Bay cP-pP-23/03/20, quien lo ha venido haciendo en todas las pruebas desde el vuelo inaugural llevado a cabo el el 11 de febrero de 1949.

### Hace 70 años

## El gigante

**Barajas 29 abril 1950**

Como ya tienen noticia nuestros lectores (RAA n.º 4 de 1950), constituida la Junta Receptora, el Ejército del Aire ha adquirido a un grupo de empresarios bilbaínos el cuatrimotor Junkers Ju-290, que venía siendo objeto de negociación.

Hace 55 años

## Nueva norma

**Madrid 1 abril 1965**

Ha entrado en vigor la Instrucción General n.º 31 en virtud de la cual la numeración de las aeronaves que figurará en el fuselaje de las mismas corresponderá al número de escuadrón de la unidad superior de la que dependan.

*Nota de El Vigía:* Tal es el caso de esta pareja de E.19 Aztec (capitanes González Domínguez y Núñez) y E.20 Barón (capitanes Cantó y Pastor), a los que retraté el 18 de abril de 1979 desde un C-6 que pilotaba el capitán Caro.

Hace 65 años

## Otro motor, otra prueba

**Sevilla 3 febrero 1955**

Desechado el HA-100 con motor nacional ENMASA Beta que, pilotado por Rafael Lorenzo, voló el día de Loreto de hace dos años. Hoy ha tenido lugar el primer vuelo de una nueva versión denominada F-1, la cual monta el conocido Wright Cyclone 7 de 750 CV. En la foto, que con algún retraso nos remite la Hispano Aviación, vemos al capitán Pedro Santa Cruz y al teniente Ramón Gutiérrez cambiando impresiones con los técnicos después de que el primero llevara a cabo el vuelo inaugural.

En la fotografía: María José y Pilar, hijas del laureado aviador, junto a los generales Salas y Salvador y aquellos pilotos que una vez más quisieron expresar su admiración y cariño a tan inigualable jefe.

*Nota de El Vigía:* En su corta vida, el mayor avión que hasta entonces había poseído nuestra Aviación Militar (42 m de envergadura y 50 pasajeros) nunca despertó tanta admiración como el 25 de abril de 1954 cuando, pilotado por el teniente coronel Carlos Pombo, inauguró el aeropuerto de Vigo-Peinador. Procedía de Valladolid, donde había recogido a la banda de música de la región que habría de amenizar el acto, que contó con la presencia de 18 Chatos del 33 Regimiento de Valladolid, cuyas evoluciones entusiasmaron a los vigueses.

Hace 60 años

## Homenaje y reunión

**Barcelona 2 abril 1960**

Para asistir al homenaje a Joaquín García Morato celebrado en esta ciudad, un buen número de cazadores que combatieron a sus órdenes se ha reunido en la ciudad condal, cuyo Ayuntamiento ha dado su nombre a una avenida.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

## Hermanos aviadores

Nietos de Antonio Maura, aquel prohombre que ostentó la presidencia del Gobierno, e hijos del escritor, diputado en Cortes, Honorato Maura Gamazo y Sara Pieres Fernández, Jaime y Hernando fueron aviadores.

Ambos, en aquel convulso 1936 habían perdido a su padre, preso cuando veraneaba la familia en Zarauz, y asesinado luego por milicianos anarquistas en el fuerte de Guadalupe (Fuenterrabía, Guipúzcoa).

Jaime, el mayor de los chicos, henchido de dolor y de rabia, no dudó en dar un paso al frente, primero, en el Tercio de Requetés del Alcázar, después como enlace motorizado en el frente de Madrid.

Añadiendo en la solicitud dos años más de los que tenía, consigue ser llamado a un curso de pilotos (el 11.º) en Tablada y luego a la Escuela de Gallur, donde se hace cazador. Destinado al 3-G-3, que forma parte de la ya legendaria Escuadra de Morato, se incorpora a «los mejores» cuando la guerra ya está decidida. Volando el Fiat, interviene en la campaña de Cataluña protegiendo bombarderos y «cadenas». La víspera de Navidad de 1938, con base en el campo de Tremp, surge un combate con nueve Curtiss, recibiendo su avión (el 3-89) veinticinco impactos, viéndose obligado a aterrizar en Almenar sin novedad.

Ya en la paz, ascendido a teniente, vuela en la 21 Escuadra (Getafe). El 13 de junio, al tomar tierra con el Fiat (3-125), mete una de las patas de su tren en un cráter cubierto de maleza, capotando violentamente. Destrozado el aparato, nuestro personaje sufrió una doble fractura en la columna vertebral, tres costillas y parietal izquierdo. Por fortuna, la cirugía y cuidados médicos, además de salvarle la vida evitaron —como se temía— que quedara tetrapléjico.

Milagrosamente repuesto, hace el curso de observadores e ingresa en la Academia de Aviación. Tras este periodo lectivo sin apenas vuelos, se apunta en la 5.ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia. Después de unos días de entrenamiento en Alcalá, parte para el frente del este, reuniéndose, en el aeródromo de Bobruisk, 14 pilotos y poco más de un centenar de personal auxiliar. El crudo invierno redujo los enfrentamientos; tanto es así que de las 86 misiones en las que la 5.ª participó, solamente se libraron seis combates sin conseguir derribos. Por contra cayó uno de sus compañeros, el teniente Laucirica. El tiempo se había agotado, puesto que a nivel político se había decidido la retirada de todos los divisionarios españoles. De regreso, es destinado al 28 Grupo de Mallorca y luego de profesor a la AGA. Realiza el Curso de Vuelo sin Visibilidad y, supernumerario en 1952, ingresa en la compañía Iberia, donde desde el DC-3 hasta el Jumbo desarrolla una brillante carrera que tan solo el límite de edad es capaz de detener.

Establecido en Palma de Mallorca, dorado refugio de tantos aviadores. El mar, el golf y las tertulias del Real Club Náutico, capitaneadas por personajes tan míticos como Rudy Bay o Gonzalo Hevia. En aquella isla, cuna de sus antepasados, en 1977 Jaime Maura emprendía, con la satisfacción de que su hijo Antonio, siguiendo sus pasos, estuviese en Iberia, su más transcendental vuelo a la Gloria.

### Hace 95 años

## Curso pilotos

**Albacete 22 junio 1925**

Incorporados en abril a la Escuela Oficial de Pilotos de Aviación, la decena de oficiales que componen el presente curso, ya «sueltos», se hallan en plena formación. Curiosamente, han coincidido en la misma tanda dos cuñados, los tenientes de Intendencia e Infantería, Carlos de Haya y Joaquín García Morato, quien, precisamente, aparece en la foto, junto a su profesor, el capitán Juan Bono Boix.

Hernando, el más joven de los Maura Pieres, ingresó en la AGA en 1949 con la 5.ª promoción. Ya teniente, formando parte de un 2.º grupo, junto a diez compañeros de promoción fue enviado a EE. UU. para formarse en el Sabre e integrarse luego al Ala de Caza n.º 1.

Providencial fue que, al regreso de un vuelo en formación con Hevia de jefe, Salazar y Álvarez de la Vega, propusiera a aquel un *looping*; le pareció muy bien y salió perfecto, a este siguió un tonel. ¡Magnífico!, había nacido la patrulla española de Sabres que

unos meses después, con los citados pilotos, debutaba oficialmente en Fiumizino (Italia) junto a reputados equipos extranjeros, llamando poderosamente la atención, dado el escaso tiempo en que nuestra nación se había integrado en la era del reactor.

Llegó un tiempo en que Hernando pasó a Iberia, donde providencialmente, también, le cupo el honor de ser uno de los cuatro pioneros creadores del primer sindicato de pilotos, origen del potente SEPLA de hoy. Un día, habiendo alcanzado las 12 329 horas de vuelo se disponía a cubrir un vuelo rutinario más. Era el 4 de noviembre de 1967, Málaga-Londres-Heatrow, pilotando el Caravelle (EC-BDD) con 30 pasajeros y siete tripulantes; todo se desarrollaba con normalidad y aquel vuelo nocturno «llevado de la mano» por los distintos controles terrestres, en el descenso se estrelló contra las copas de unos pinos y luego contra una pequeña casa, por fortuna deshabitada, en Fernhust, en el condado londinense de Sussex. Lamentablemente no hubo víctimas. De esta forma, «con las botas puestas», sumidos en la tristeza los suyos y tantos amigos, dejaba este mundo un gran aviador: Hernando Maura.

### Hace 80 años

## Protos

**El Copero junio 1940**

Inaugurada en plena guerra para descongestionar Tablada, la escuela de pilotos ubicada en este célebre cortijo continúa hoy a pleno rendimiento.

En la fotografía vemos al profesorado, «lo mejor de lo mejor», según palabras del comandante Rute, su director.

Identifiquémoslos: de pie, capitán Manuel Recuenco, teniente Isidro Comas, capitán Antonio García Delgado, teniente médico, comandante Carlos Rute, tenientes Alberto Salinas Asenjo y Emilio Rodriguez; sentados, teniente Herrera, alféreces Luis Estébanez, José Manuel Gómez Trenor, Pablo García de Sola y Guillermo Palanca.

### Hace 95 años

## Gallardía

**10 junio 1925**

Ascendido a general de brigada Miguel Núñez de Prado, ha sido designado para el mando del Primer Regimiento de Aviación el coronel Luis Lombarte Serrano.

El coronel Lombarte «se aburría» en un Regimiento de Reserva de Artillería. Al anunciar en septiembre de 1923, el Diario Oficial de la Guerra un curso de jefes para dotar, en su día, de mando superior las bases aéreas principales y secundarias, solicitó tomar parte en él; y a los cincuenta y cinco años, obtenía los títulos de piloto y observador de aeroplano. Es un verdadero «enamorado del aire» que «cree» en la Aviación, aunque hace un año en el aeródromo de Getafe sufrió un accidente del que resultó herido de gravedad. Ya repuesto, el 22 de diciembre de 1924, efectuando un vuelo de guerra sobre Maraya, (zona occidental de Marruecos) fue alcanzado en el pie derecho por un disparo enemigo que no le hizo perder la serenidad, pues terminó su cometido y aterrizó sin causar daños al aparato.

Las excelentes cualidades personales del coronel Lombarte son apreciadas por cuantos le conocen y estamos seguros de que, al mando del Regimiento de Aviación, ha de poner de relieve sus dotes excepcionales.

### Hace 80 años

## Nuevo ministro

**Madrid 27 junio 1940**

Ha sido nombrado ministro del Aire el general de división Juan Vigón Suerodíaz, actual jefe del Alto Estado Mayor. Asturiano de Colunga, cuenta con 59 años y pertenece al Arma de Ingenieros.

### Hace 45 años

## Gran cruz

**Sondica 19 junio 1975**

Para participar, representando al Ejército del Aire, en el desfile militar que se celebra hoy en Bilbao, procedente de su base de Valladolid–Villanubla, ha llegado a este aeropuerto una patrulla de cuatro Caribou pertenecientes al Ala n.º 37.

Fabricados por De Havilland, en Canadá, son bimotores de transporte con características STOL y capacidad para operar en misiones tácticas.

Alineados en la plataforma, ha llamado poderosamente la atención el T.9-10, cuyas *markings*, sobre todo la Cruz de San Andrés en su enorme timón, contrastaba con las excesivamente pequeñas del resto.

*Nota de El Vigía:* Si nos atenemos a los «chascarrillos de hangar», la razón era la siguiente: a punto de salir el citado avión de la revisión IRAN en la Maestranza de Albacete, el jefe de esta, el inolvidable coronel Fermín Tordesillas, quien había comentado con el coronel Jacobo Pedrosa, —aviador de prestigio, cazador de la Escuadra Morato y actual comandante del Ala 37— acerca de la actual manía de empequeñecer los símbolos de nuestra aviación militar, ¿hasta —pensaban ambos— hacerlos desaparecer? quiso darle una sorpresa y se la dio.

Más coherencia tiene el prestigioso historiador Carlos Pérez San Emeterio, quien en el librote *Aviones militares españoles (1911-1986)*, publicado por el IHCA, escribe:

«Con los recién adquiridos Caribou, vuelve el camuflaje, prácticamente abandonado desde los primeros años cincuenta y se implanta la moda del los *minimarkings* o escarapelas de tamaño reducido. Tan solo un Caribou voló durante cierto tiempo con una Cruz de San Andrés de gran dimensión, circunstancia obligada por operar en Guinea Ecuatorial en momentos conflictivos, en los cuales convenía subrayar la nacionalidad del avión».

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 95 años

## Visitante ilustre

**Madrid 13 julio 1925**

Procedente de Burgos, y en avión pilotado por el capitán Loriga, ha llegado al aeródromo de Cuatro Vientos el general W.O. de Zagorski, jefe de la Aviación Militar polaca, a quien vemos en la fotografía junto al general Álvaro Soriano, director de Aeronáutica militar (izq.), y el coronel Ricardo Álvarez de Espejo, marqués de González Castejón, jefe de los Servicios Técnicos de Aviación, quienes encabezaron el comité de recepción.

### Hace 80 años

## Fallecimiento

**Bayona 13 julio 1940**

En este municipio pontevedrés, donde había nacido 59 años atrás, ha fallecido el general de brigada del Ejército del Aire, Manuel Barreiro Álvarez.

Integrado como capitán en la primera escuadrilla expedicionaria a Marruecos, el 19 de noviembre de 1913, cuando a bordo de un biplano Farman MF-7 en compañía del teniente Julio Ríos Angüeso efectuaba uno de los primeros vuelos de reconocimiento, fueron alcanzados y

heridos por fuego enemigo. Así y todo, consiguieron cumplir la misión y, tras el aterrizaje en un campo de fortuna, salvaron la vida y el aparato, del que fueron extraídos en grave estado. Toda una hazaña, por la que ambos se hicieron merecedores de las primaras Cruces Laureadas de San Fernando concedidas al Servicio de Aeronáutica (RAA 11/2003).

Aunque nunca se recuperó totalmente de las heridas, el 8 de julio de 1919 lo encontramos realizando el vuelo de prueba del trimotor C-3 proyectado por Juan de la Cierva; en su segundo despegue, una pérdida de velocidad lo estampó contra el suelo; si bien, por fortuna, Ríos apenas sufrió lesiones, esta fatalidad llevó al ingeniero a volcarse en el proyecto del autogiro, que habría de revolucionar el mundo de la aeronáutica.

En 2013, a título póstumo, Bayona lo nombró hijo predilecto descubriendo una placa en la casa donde nació.

### Hace 95 años

## Bravura

**Madrid julio 1925**

Con gran satisfacción hemos tenido noticia del ascenso a capitán del joven oficial de Artillería Ricardo Bellod Keller. Así se recompensa su brillante actuación en África, durante el periodo de operaciones de 1.º agosto de 1921 a fin de enero de 1922, fecha en que nuestra aviación escribió páginas gloriosas, y él se distinguió de modo muy particular en los servicios de bombardeo y aprovisionamiento de posiciones como Monte Arruit, Zeluán… El 22 de diciembre, en la operación de Ras Tikermin, resultó alcanzado el Havilland Rolls en el que, como observador, acompañaba al teniente Agustín Hidalgo de la Quintana, quien tras sufrir tres balazos en una pierna, brazo derecho y pleura, perdió el conocimiento. Bellod, que se hallaba de pie en la barquilla haciendo uso de la ametralladora, ante tan dramática situación agravada al pararse el motor, haciendo uso del doble mando, mal que bien, consiguió aterrizar en nuestras líneas, logrando salvar al piloto y al aparato, que de otro modo hubieran caído en poder del enemigo.

Por esta singularísima acción, Bellod fue felicitado telegráficamente por S.M. el rey y citado como muy distinguido por el jefe de las fuerzas aéreas.

Hace 80 años

## Expedicionarios

**Las Palmas 4 agosto 1940**

El nombramiento de Vigón, «el mejor estratega del Ejército», como ministro del Aire, ha promovido el inmediato reforzamiento defensivo de las islas Canarias, además de modernizar y crear una red de defensa aérea con 24 Fiat CR-32 extraídos de los regimientos de Getafe y Tablada, se constituyó el denominado 22 Grupo Expedicionario de Caza, al mando del teniente coronel Alfredo Gutiérrez López .

El pasado 24 de julio, el personal terrestre, los aviones, munición, repuestos, automóviles y un taller de reparaciones embarcaban en Sevilla a bordo del Castillo de Coca, que, con un notable retraso debido a la mala mar, atracaba siete días después en el muelle frutero de Martinón, del puerto de Las Palmas. Organizada la descarga del material, caravanas de camiones del Ejército lo han transportado por la carretera de El Goro al aeródromo de Gando, llevando los aviones, desmontadas hélices y planos (tal como viajaron) a remolque, rodando sobre su tren principal.

Hoy, con gran alborozo, ha volado por primera vez sobre Canarias el primero de los Fiat expedicionarios.

Hace 80 años

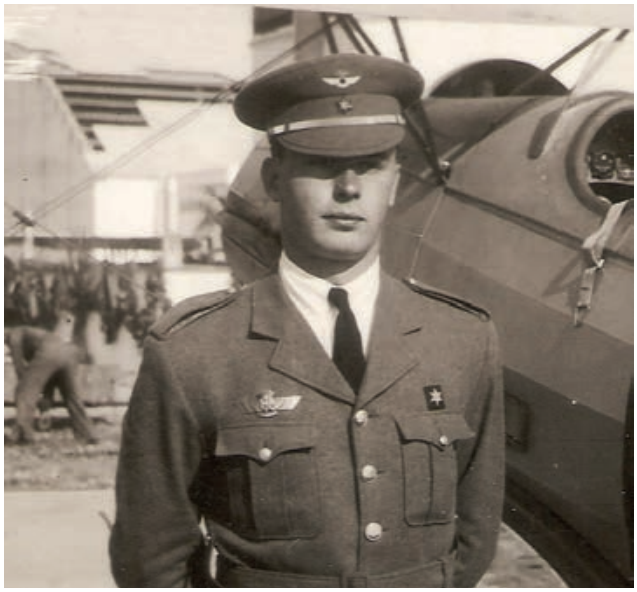
## Fatalidad

**Palma de Mallorca 16 julio 1940**

Esta mañana, cuando una patrulla de Fiat CR-32 del 28 Grupo de Caza integrada por los alféreces Abilio Quemada, Javier Guibert y Ángel Yllera, finalizado el servicio, hacía su aproximación al aeródromo de Son San Juan, al arrimarse inconscientemente en exceso a uno de los molinos de viento que abundan en la zona, Yllera tuvo la mala suerte de colisionar con el timón o «cola» de él. Percatados sus compañeros de las averías que había sufrido su avión —el (3-254)— angustiados, han seguido su marcha, con el deseo ferviente de que alcanzara el campo; anhelos que se han roto cuando a muy poca distancia, desplomado, caía a tierra convirtiéndose en una bola de fuego.

*Nota de El Vigía:* Para la familia Yllera, sin reponerse aún de la pérdida de Alfredo en el frente, la muerte con tan solo 22 años de Quelo —como cariñosamente llamaban a Ángel— frustró en definitiva la carrera de Jaime, quien tras haber combatido junto a Morato se disponía a ingresar en la Academia de Aviación y, a petición de sus padres, con harto sentimiento, abandonó el Ejército del Aire.

Dedicado a los negocios marítimos, refundó el Aero Club



## De gafes y el 13

Fue —me contaba Vitorito con su peculiar gracejo— un día aciago; pero así y todo, lo podemos contar...

El 13 febrero 1956 la Escuela Básica de Pilotos, ubicada entonces en Matacán, programó a los capitanes Victoriano Sáez Esteban y José Luis Fernández Pérez (1.ª y 2.ª promoción de la AGA) para un vuelo local de entrenamiento en el T-6 (E.16-60/74- 89).

Tras el preceptivo chequeo probaron motor y se fueron al aire; por poco tiempo, ya que una parada los llevó a tierra.

«Con el tren metido, con un ruido terrible y muy desagradable, nos deslizamos por el suelo. Cuando se paró aquello, aunque habíamos cortado todo, salimos a toda mecha, por si acaso. No nos había pasado nada, pero, tan pronto llegaron los equipos de socorro, nos metieron en una ambulancia y al botiquín, donde nos confirmaron que no nos había pasado nada. Podíamos irnos.

Aún con el susto en el cuerpo, nos dirigimos a la piscina de la base para tomar el sol y relajarnos. Allí, el agua era un bloque de hielo. Después de comprobar que el hielo aguantaba, nos metimos dentro para hacernos una fotografía. Pero... el hielo no aguantó y nos hundimos, teniéndonos que ayudar para a salir fuera. ¡Casi nos congelamos!

Viendo que teníamos un día 'gafe', nos fuimos al pabellón y nos metimos en la cama, ese día sin salir, pues estábamos 'gafaos'».

*Nota de El Vigía:*

Increíblemente (hay que ver las fotos), el T-6 fue reparado en AISA y poco más de un año después volvía a Matacán y, después de algún que otro destino, se le dio la baja en junio de 1981. En cuanto a nuestro amigo Vitorito, de comandante fue pionero de los apagafuegos; hizo el primer curso de este avión en Montreal (Canadá), donde las bajas temperaturas, nieve y hielo hubieron de recordarle su ya antigua experiencia. En 1970 trae en vuelo para el 803 Escuadrón uno de los dos primeros Canadair. Reconvertida en 1973 la citada unidad en el 404 Escuadrón, al año siguiente, con el empleo de teniente coronel, toma el mando del mismo. Más adelante, ya coronel (foto), era nombrado jefe de la base aérea de Getafe.

de Santander y apoyó con entusiasmo a los constructores *amateur* que luego llegaron a fabricar las Jodel en Aerodifusión; en una de ellas —otra desgracia más— perdería la vida en 1959 su hermano Manuel; así y todo, para Jaime, la Aviación Militar fue su sueño frustrado, siempre presente en él, hasta el 16 del pasado marzo; que, con 102 años bien llevados, emprendió en Santander su vuelo a la gloria (ver RAA 1-2/2018).

### Hace 75 años

## Baja absoluta

**Albacete 21 julio 1945**

Aún sabiendo de la profesionalidad e ingenio de nuestros mecánicos, volcados en estirar la quebrantada vida de sus Katiuskas encuadrados en el 13 Regimiento, la orden del mando ha sido tajante, dando de baja a los seis bimotores que «a trancas y barrancas» quedaban en vuelo,

Del casi centenar de Tupolev SB-2 que, adquiridos en Rusia, sirvieron en casi todos los frentes al servicio de la República, al fin del conflicto, dieciocho llegaron a lucir la Cruz de San Andrés agrupados en el aeródromo de Los Llanos. Entre ellos, el luego matriculado 20W-1. Derribado por la caza Legionaria, no lejos de Motril , tras un laboriosísimo rescate y recuperación en la Maestranza de Tablada, llegó a volar misiones de reconocimiento estratégico en beneficio de la Aviación Nacional. El artífice de ello fue el comandante ingeniero y piloto José Pazó Montes, a quien vemos en la foto, orgulloso de un trabajo bien hecho.

### Hace 95 años

## Bautismo del aire

**Cuatro Vientos 15 julio 1925**

Como ya saben nuestros lectores, (RAA 7-8/2000), su alteza el príncipe de Asturias

ha visitado el aeródromo y, en un Avro 504K, pilotado por el capitán Loriga, ha realizado su primer vuelo.

Junto al artístico grabado, que con motivo de tan gozosa

experiencia publica la revista *Aérea*, añadía:

«A los que trabajamos para atraer aficionados a la navegación aérea nos regocija muchísimo que se lancen al aire personas de tan alta significación, pues así se desvanecen prejuicios y recelos de los indecisos y de aquellos que solo ven en el aeroplano un pajarraco trágico».

### Hace 50 años

## Acróbatas

**Hullavington (Inglaterra) 26 julio 1970**

Con la participación de 53 pilotos, pertenecientes a 11 países, se ha clausurado el VI Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea. España ha estado representada por un equipo formado por los tenientes Francisco Gómez Carretero, Enrique Inclán y Agustín Gil de Montes, así como por el piloto civil Carlos Alos Trepat.

Presidió el jurado internacional José Luis Aresti, actuando como jueces Juan Carlos Ferreiro y Cristina Albareda.

Indiscutiblemente, se ha proclamado campeón el soviético Igor Egorov, ingeniero aeronáutico de 30 años, vencedor absoluto de todas las pruebas. En cuanto al equipo español, falto de un entrenamiento más intenso, destacó Paco Gómez Carretero, quien, obteniendo el cuarto puesto en la exhibición obligatoria, le situó el 25 en la clasificación general.

En la fotografía, tomada en los entrenamientos previos, una Zlin del equipo español realiza una pasada en invertido.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 75 años

## Inicio

**San Javier 15 septiembre 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 las poblaciones o provincias inmediatas, lo hicieron en autobuses o por propios medios. En el muelle se encontraba, esperando 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 ya estaba preparada la paella. El capitán envió a las duchas a los cadetes, que correctamente vestidos de uniforme blanco habían llegado cubiertos de una respetable capa de carbonilla ferroviaria. Poco después, mientras el capitán, acompañado de los oficiales de semana de las escuadrillas, esperaban en la plaza de armas, empezaron a abrirse las ventanas de los alojamientos. ¡No había agua! La decisión fue rápida: que bajasen como estuvieran —es decir, vestidos de blanco—. La paella fue, tras la inicial formación de las escuadrillas en que habían sido distribuidos, el primer acto colectivo del nuevo centro.

Al mando del coronel director, Antonio Munaiz de Brea (foto), veterano aviador nacido con el siglo, el profesorado lo integran: un teniente coronel, 15 comandantes, 46 capitanes y 24 tenientes. Los alumnos de esta 1.ª promoción se distribuyen en 140 del arma de Aviación, 63 del arma de Tropas de Aviación y 19 del cuerpo de Intendencia.

### Hace 45 años

## Catástrofe

**San Javier 11 julio 1975**

Serían las 10:30 de la mañana, cuando una patrulla de cuatro Saetas E.14A del 793 Escuadrón, evolucionaba en formación de rombo por los alrededores de la AGA, entrenándose, como a distintas alturas lo hacían los T-6 y Mentor, para el desfile a celebrarse con motivo de la entrega de despachos a la 27 promoción. Próxima ya la toma, al sobrevolar el Mar Menor con el tren fuera, sorprendentemente se ha estrellado entre las islas Mayor y Perdiguera.

Ocupaban los aviones los comandantes Manuel Bernabé Ruiz y Ángel Prado Viñas, los capitanes Dionisio Carricondo Felices y Pablo Sedano Iguacel, así como el teniente Juan Francisco Conesa Martínez, quien acompañaba al jefe de la patrulla para hacer un reportaje cinematográfico; desgraciadamente, todos han perdido la vida en el trance.

Puesto en marcha inmediatamente el dispositivo de emergencia, buceadores de la Academia han localizado a los cuatro aviones en el fondo del mar, a unos seis o siete metros de profundidad, aproximadamente en la misma situación que ocupaban durante el vuelo, por lo que se cree que el accidente pudo deberse al efecto de «mar espejo», que deforma la referencia visual de altura.

*Nota de El Vigía:* Al día siguiente, S.M. el príncipe de España se desplazó a San Javier y, tras asistir a la misa celebrada en un hangar, impuso sobre los cinco féretros cubiertos con la bandera nacional, las cruces del Mérito Aeronáutico, concedidas a título póstumo, a los caídos, dando un emocionado pésame a sus familiares.

El Saeta que, estático, adorna los jardines de la AGA recuerda su paso por esta y el vuelo al más allá que en el Mar Menor emprendieron aquellos cuatro.

### Hace 45 años

## Un gran paso

**Madrid 16 septiembre 1975**

En el Ministerio del Aire se ha llevado a cabo el acto de la firma entre dicho ministerio y Construcciones Aeronáuticas S.A. para el desarrollo de un nuevo avión reactor de entrenamiento básico avanzado destinado a cubrir las futuras necesidades de nuestro Ejército del Aire en este campo. Este proyecto será realizado por Construcciones Aeronáuticas S.A. bajo la denominación de C-101.

Este contrato cubre la realización del proyecto y desarrollo del nuevo avión, así como la fabricación de cuatro prototipos y su consiguiente experimentación, con una inversión total de 1297 millones de pesetas. Se prevé que el primer prototipo realice sus vuelos de prueba en 1977.

En el desarrollo del proyecto C-101, que será realizado por CASA y bajo su dirección, colaborarán dos empresas extranjeras: MBB (alemana) y Northrop (americana).

Hace 35 años

## La fidelidad de Patti

**Mallorca-Son San Juan**
**20 septiembre 1985**

Para llevar a cabo un vuelo de entrenamiento, cerca del mediodía partió de esta base el helicóptero Super Puma HD.21-5 perteneciente al 801 Escuadrón SAR. Lo ocupaban el teniente coronel jefe de dicha unidad, Antonio Oliver Barceló, y una tripulación compuesta por el capitán Francisco Jiménez Pedrol (1.º), el teniente Sebastián Bauzá (2.º) y el subteniente Victorino Landa.

Serían las doce horas cuando los bañistas que se encontraban en la playa de Aucanada, en el puerto de Alcudia, vieron con angustia como el citado Super Puma, dejando tras de sí una humareda, parecía buscar un lugar para aterrizar, haciéndose visibles las llamas al pasar por el faro y sobrevolar la playa. De pronto —sin podérselo creer—, rebasada esta, se desplomaba a escasos metros del lugar y después de que, con suma urgencia, lo abandonara la tripulación, una terrible explosión reducía a pedazos la aeronave. Por desgracia, entre aquel amasijo en llamas, se encontraba el teniente coronel Oliver y su inseparable pointer Patti, a quien —se supone— la colisión le había cogido de pie, tratando de hacerse con un extintor, en la parte trasera, junto a los depósitos.

Llegados al lugar equipos de socorro, fuerzas de seguridad y bomberos, tan solo pudieron actuar estos últimos, acordonando la zona y sofocando el incendio.

Presos de una viva emoción, todos coincidían en la gran serenidad de los tripulantes que, salvando la playa, evitaron una masacre, y el horror de saber que dentro de aquella fogata se encontraba el cuerpo sin vida de un gran aviador de 49 años, casado con Marieta Galmés, padre de dos niñas y hermano de Juan, teniente coronel de la 8.ª promoción de la AGA

Antonio Oliver, palmesano de Establiments, (12.ª promoción de la AGA) llevaba tres años al frente del 801; antes había volado los reactores Sabre del Ala n.º 4 de Son San Juan, pero, a nivel popular, en Baleares se le admiraba como un formidable atleta. Gran velocista, el mejor de la década de los 50. Medalla de bronce en los Campeonatos de España Absolutos en la prueba de los 110 metros vallas. También destacó en los 100, 200, 400 y longitud. En 100 metros, nadie en Baleares ha superado sus marcas. Era vicepresidente de la Federación Balear de Atletismo.

*Nota de El Vigía:* Con el sugerente título de «Lealtad hasta la muerte», Laurus Barbatus —como gustaba firmar al coronel Emilio Herrera— escribió en las páginas del n.º 17 de *Aeroplano* (1989) un enternecedor relato del comportamiento de Patti en el referido accidente. Tan atractivo, que este cronista, transcribiendo incluso muchas líneas, pensó incluirlo en El Vigía. Pero la reciente investigación que me ha llevado a contactar con el amabilísimo y servicial capitán del 801, Lorenzo Roselló; con un sobrino y ahijado de Antonio Oliver; con Merce, su hija, e incluso con el teniente coronel (R) que en aquel trágico vuelo iba de segundo piloto, han desvirtuado el referido artículo. De todas formas, Patti fue fiel a su amo hasta la muerte.

Hace 80 años

## El Apio

**León septiembre 1940**

Diseñado con la idea de lograr un bombardero con las características de un caza —tenía un motorazo de 650 CV–, el Caproni AP-1, del que diez unidades procedentes de Italia llegaron a España a fines de 1938, se reveló como un armatoste, al que no llegó a dársele un cometido fijo. Estuvieron en la Escuela de Caza, siguiendo los distintos itinerarios de la misma. Finalmente, la Academia de León contó con algún ejemplar.

## Azarosa vida y triste fin

Creado en los primeros años 30, con una corta producción de 26 ejemplares, el Vultee V-1A fue un avión de transporte para 6/8 pasajeros. Dada su velocidad, obtuvo varios récords, como el bautizado Lady Peace, que cruzó el Atlántico en ambas direcciones, logrando en el primero la marca de 338 km/h.

Durante la guerra civil española, el Gobierno de la República compró diecisiete, de los que cuatro pasaron a la Aviación Nacional al ser apresado el mercante Mar Cantabrico, que los transportaba, por el crucero Canarias.

Las fuerzas aéreas republicanas; salvo uno, que con los colores de LAPE, cubrió distintas líneas; el resto, formando parte del Grupo 72, llevó a cabo puntuales misiones de bombardeo y defensa de la costa mediterránea. Los nacionales, en principio, integrados en un efímero Grupo 18, realizaron similar cometido, pasando luego al Grupo 43 para enlace /«recados».

El famoso ex-Lady Peace, destinado a la Escuadra de Caza, cambió su nombre por Capitán Haya y volándolo en numerosas ocasiones el comandante García Morato. Acabada la guerra, siete de ellos llegaron a volar en el Ejército del Aire. Reunidos los supervivientes en el Grupo EM, la falta de repuestos los fue consumiendo hasta que, en fecha tan tardía como el 3 de agosto de 1950, se daba de baja al L.13-14, que no era otro que el famoso Lady Peace rebautizado Capitan Haya. ¡Qué lástima! El desguace y la fundición acababan con él.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## II Concurso de Otoño

**Barcelona 24 octubre 1920**

Organizado por el Aero Club de Cataluña, el campo de la Volatería ha sido nuevamente escenario del Concurso de Otoño. Junto a los participantes: Colomer, Monteys y Trilla (Caudron G-III); Guarnieri (Savoia S-16.); Cayón (Loring) y Canudas (T.H.-E.3), representando a nuestra Aviación Militar, pilotando un Avro 504, concursaron el comandante Emilio Baquera y su sobrino Rafael (foto)

la prueba de velocidad, cubriendo un recorrido de 130 km incluía: Volatería-Badalona-Sabadell-Tarrasa-Vilafranca-Vilanova-Sitges-Volatería.

Guarnieri se vio obligado a abandonar a causa de sobre calentamiento de motor, y el representante español llegó a causar preocupación a cuantos seguían el concurso. Más tarde contaría que, sobre las costas de Garraf, al perder un pasador del mando de motor, imposibilitado de regularlo y teniendo bajo sí la magnífica playa de Castelldefels, desierta además, decidió cortar motor y aterrizar en ella.

Con alambre y unos alicates facilitados por algún vecino que se acercó. pudo resolver el problema y despegar a continuación.

Establecida la clasificación, resultó 1.º Cayon, con 1h 20 min; 2.º Colomer con 1h 38 min; 3.º Canudas, con 1h 39 min y 4.º Baquera con 2h 55 min.

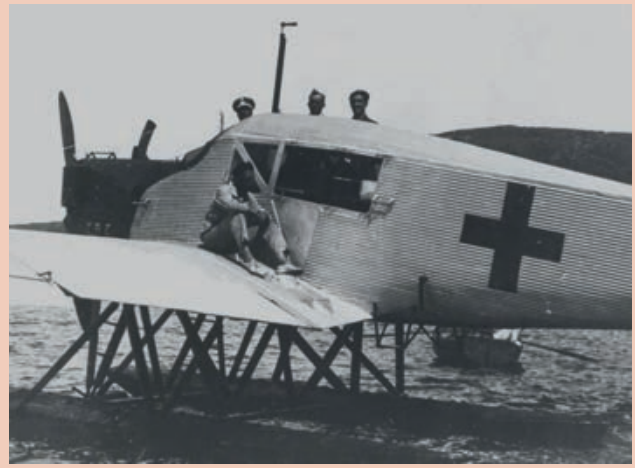
### Hace 95 años

## Benditos hidros

**Alhucemas 2 octubre 1925**

Por vía aérea, a bordo de uno de los Junkers de la Cruz Roja (según *El Telegrama del Rif*, un Dornier) ha sido evacuado a la base melillense de El Atalayón, para ingresar en el hospital de Melilla, el teniente Senén Ordiales González, herido muy grave ayer, cuando bombardeaba posiciones rebeldes en Amekran.

Realmente, el Breguet XIV sanitario (n.º 98) primero, y los Junkers F-13 terrestre e hidro (foto), pertenecientes éstos a la citada benéfica institución, salvaron no pocas vidas.



### Hace 90 años

## Prisión

**Madrid 22 octubre 1930**

Las autoridades militares han dispuesto que el comandante Luis Romero Basart, que se encuentra en Cabo Juby, pase detenido al fuerte de Chafarinas.

Según parece, el motivo que ha originado su reclusión, es un telegrama muy cariñoso que el referido aviador envió a Ramón Franco con motivo de su prisión.

### Hace 70 años

## Suerte

**Tetuán 13 octubre 1950**

Para participar en la Operación Calipso con la Armada (43 buques), se habían desplegado al aeródromo de Sania-Ramel,

Junkers Ju-88 de Los Llanos (Albacete). Hoy, cuando en medio de un fuerte vendaval descargaba un gran chaparrón, el B.6-20 despegaba para llevar a cabo la segunda misión de reconocimiento; a su regreso, ya anochecido, fallaron las luces de a bordo. En un principio, el piloto pensó dirigirse a Sevilla, por contar con una pista más larga; desechada la idea, en tanto que el observador, provisto de una pequeña linterna, le iba cantando las velocidades, realizó una angustiosa toma con exceso de velocidad, que no soportó el tren. Sembrando el pánico del personal, que veía al avión en loca carrera enfilar la torre de mando y la línea de He-111, que no alcanzó, terminó ardiendo en pompa, momentos después de que el teniente coronel Rafael Borrás, el capitán Domingo Tizón y los dos tripulantes, milagrosamente pudieran abandonarlo.

*Nota de El Vigía:* Habiéndonos referido a Borrás (Foto), no podemos dejar de señalar el mérito y afición de quien empezando por abajo, mecánico primero y piloto de Tropa después (1922), alcanzó el empleo de coronel honorario. Muy volador, se distinguió en los De Havilland Rolls de Melilla; durante la guerra civil, estuvo en los Savoia 79 Pavos y de profesor en Jerez; acabada esta, llevó a cabo la recogida de numerosos aviones abandonados por las FARE, entre ellos algún Super Curtis de Toulouse; luego, en el Grupo de E.M. disfrutaría «haciendo horas» a aquella variada colección de veteranos. Propietario de una Moth Major, un Bobcat y un Consul, incluso dispuso de aeródromo en su finca Valbueno, en Cavanillas del Campo (Guadalajara). Fallecido a los 93 tuvo tiempo para dar rienda suelta a su afición, el vuelo.

### Hace 70 años

## Cara y cruz

**Getafe 21 octubre 1950**

A fin de reincorporarse a su destino –la Escuela Elemental y de Transformación de El Copero– pilotado por los tenientes José Vázquez del Pino y José León Pajares, despegó esta mañana el HS-42 (ES:6-121). «Metiéndole caña» en el ascenso, a escasos 8 km de la pista se les para el motor. Ante lo inevitable, saltan el paracaídas pero, si bien Vázquez salva su vida, León, enganchado con la rueda de cola, cayó a tierra arrastrado por el avión. Este joven palentino de Paredes de Nava (foto) como tantos, se había hecho aviador durante la guerra, tras acreditar su valor con una brillante hoja de servicios en el Arma de Infantería.

Pero la fortuna es caprichosa y, a falta de nueve días para que se cumplieran seis años, llevando a cabo el ya capitán Vázquez, un vuelo rasante en el CASA Heinkel 111 (B.2H-79) del Ala 25, perdió una hélice, estampándose contra el suelo en el término de Molino de la Partera. En el trance perdió la vida junto a su segundo, el capitán Fernando Onrubia, resultando heridos los cabos radio y mecánico, así como un soldado ayudante.

### Hace 50 años

## Afición

**Manises 8 octubre 1970**

Ministro del Aire hace ya un año, el general Salvador Díaz Benjumea siempre fue un volador nato. Ayer, estando en su casa su yerno, el capitán José Pablo Guil Pijuán, le confesó:

– Estoy cansado de papeles, mañana me voy a coger un T-6, me perderé por España y si tomo en Valencia pienso volar el Mirage III; por tanto, si tienes el libro del avión, enséñame la cabina.

A todos los «trucos» que le enseñé –me contaba Guil– les encontraba comparación. Como en el Saeta, como en el DC-3...

Su llegada a Manises fue una sorpresa, pues nadie sospechaba que el ministro pudiera llegar en un T-6. Al proponerle el jefe del Escuadrón que, al ser su primer vuelo, debería hacerlo en la cabina trasera, con buen humor le respondió:

– Nunca me ha paseado nadie y menos ahora que soy ministro.

Le acompañó en la cabina trasera el capitán Juberias quien, por lo visto, no pudo tocar la palanca en todo el vuelo. Hizo todo tipo de maniobras incluidos loopings a 6-9; en uno de ellos, debió de coger a la salida el rebufo de la entrada, lo que motivó un leve brinco que le llevó a preguntar:

– ¿Me ha tocado la palanca, Juberías?

– ¡Diós me libre, mi general!, le respondió.

Cuando casi de noche regresó a Madrid, su yerno lo encontró eufórico; le dijo que el Mirage era un verdadero avión de caza.

A la pregunta de qué le había resultado más difícil le respondió:

– El regreso en T-6 a Madrid. El tiempo había empeorado y el paso por la Serranía de Cuenca, casi rozando los pinos fue complicado por la lluvia y mala visibilidad, sintiendo preocupación por mi punto, el comandante Gómez Coll que me acompañaba en otro T-6.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 110 años

## Nacimiento

**Cádiz 14 noviembre 1910**

Hijo de del cónsul danés en Cádiz y madre inglesa, Rodolfo «Rudy» Bay Wright, a los 18 años y bien consciente de ello, optó por la nacionalidad española.

La apoteósica –para la época– gesta de Lindberg y el entusiasmo que le produjo el bautismo del aire que recibió en una playa del Reino Unido, donde estudiaba asuntos comerciales, motivaron que su afición por la mecánica y la práctica, con notable destreza, incluso en competiciones, de motos (velocidad y *dirt track*) y autos, quedasen relegadas por la aviación. De regreso a España en 1930 se hace piloto en la Aero-Escuela Estremera (Cuatro Vientos), curso que le resultó fácil y pronto, por su buen hacer y alguna recomendación, se vio de 2.º piloto en prácticas, pero… sin cobrar una peseta, en los trimotores Junkers G-24 de CLASSA. Cuando la República, al serle retirado el permiso para volar en la compañía, junto a un amigo adquirió una avioneta Fiat AS-1 y con base en la playa de Cádiz, trataron de rentabilizarla con vuelos de publicidad y bautismos del aire, en Andalucía o… incluso en la Academia de Artillería de Segovia.

A poco de iniciarse la guerra civil, pasa a formar parte de la «escuadrilla» del Aero Club de Sevilla y «a puro huevo», pilotando sus DH Moth, Falcon,

Monocoupe o Fairchild, no para, cumpliendo una inestimable labor, especialmente de reconocimiento, para el mando.

Reunidos los Dornier Wal de la Aeronáutica Naval y de la Aviación Militar con seis disponibles se creó el Grupo 1-G-70, al que pasó destinado el alférez de complemento Bay, que pronto se apuntó un éxito, al hundir con cargas de profundidad a un submarino que, ante la presencia del hidro, se había sumergido.

Reaccionando ante la penuria que, en cuanto a material aéreo, sufrían los sublevados, Cádiz adquirió, por suscripción popular, un hidroavión de factura italiana CANT Z-501; tras las pruebas iniciales, el 22 de septiembre con el teniente de navío Miguel Ruiz de la Puente, alférez Bay, auxiliar de radio José Sastre y el oficial 3.º mecánico Francisco Carrión, parte para un servicio a larga distancia en el Atlántico pero, a unos 50 millas de su base, una avería de alimentación les fuerza a tomar agua con mala mar. La maniobra es desastrosa, destrozándose el aparato. Mientras los dos primeros se aferraban a los restos de este, que permanecían a flote, caballerosamente el bote neumático lo cedieron a los suboficiales, que no sabían nadar. Si largas, durísimas y agotadoras fueron para los oficiales las 27 horas que aguantaron en el agua hasta que un buque carguero francés los rescató, no fueron menores las penalidades de sus compañeros, salvados *in extremis* por un contratorpedero, francés también, que los desembarcó en Casablanca el día 26.

Más tarde nuestro protagonista se incorporó a la Escuadrilla Dornier-Wal de Cádiz participando en el puente aéreo del Estrecho, transportando tropas de Melilla y Tetuán a la península. Cuando se terminó, ya teniente, fue destinado a Pollensa y, tras un breve paso por el 2-G-62 dotado de CANT Z-501 (como el que habían naufragado), fue requerido para formar parte del personal que habría de recoger en Monfalcone, Italia, los excelentes trimotores CANT-Z 506B recién adquiridos, con los que pronto se produciría la controvertida muerte del teniente coronel Ramón Franco. Sospechosa porque al ir a embarcar, les ordenaron que cambiaran de avión

### Hace 45 años

## Despedida

**Madrid 29 noviembre 1975**

El general O'Connor, director de Enseñanza del Ministerio del Aire, en escrito de la fecha dirigido al coronel director de la Academia General del Aire, dispone lo siguiente:

1. Desaparece la plantilla de aviones E.3B que tenía asignada el 791 Escuadrón de Fuerzas Aéreas de esa academia.

2. El material E.3B actualmente en esa academia pasa destinada al 781 Escuadrón del Centro de Selección de la Academia General del Aire (Granada) y permanecerá almacenado en la base aérea de San Javier, mantenido en condiciones de vuelo, pudiendo disponer del mismo en cualquier momento el citado centro, de acuerdo con sus necesidades de enseñanza.

3. En cuanto al repuesto y AGE específico del material E.3B existente en la base aérea de San Javier, será puesto a disposición del Mando de Material que arbitrará las medidas oportunas al respecto.

*Nota de El Vigía:* En marzo de 1976, haciendo efectiva la citada orden, las Bücker E.3B abandonaban la AGA; dos años después este cronista, en una pilotada por el comandante Jiménez Gosalbez, partía de Armilla a fin de retratar a otras seis (capitanes Serrano, Ororbia, Debesa, Rubio, Abad y Torrente.)

# Habilidad y arrojo

Ya desde la creación del Ala 14, ubicada en la base aérea de Los Llanos (Albacete), tan pronto fueron sus pilotos dominando los Mirage F-1, surgió el deseo de contar con una patrulla acrobática que exhibiera, fuera de casa, el alto grado de instrucción alcanzado. Dicha inquietud tan solo se hizo patente con ocasión de algún acto o visita de personalidades. Fue en 1978 cuando, liderados aquellos cuatro esbeltos F-1 por el comandante Eduardo González Gallarza*, realmente se dio a conocer en la Jornada de Puertas Abiertas y en distintos festivales aéreos. A este le relevó el comandante Manuel Estellés, aumentando la patrulla a cinco pilotos. Es a partir de 1980, con el comandante Antonio García Lozano de líder, cuando se inicia una fase de expansión; la forman (incluidos reservas) los capitanes Abad, Luengo, Hernández, Vidal, Sebastián, Ferrer, Vizcaino, Gutiérrez y Navarro, cuyas demostraciones han sido aplaudidas por media España. Su aspiración a convertirse en la Patrulla Nacional, por desgracia y –por presupuesto, suponemos– no llegó a hacerse realidad.

*Ex miembro de la tan brillante y recordada patrulla Ascua de Sabres.

*Con motivo de la visita a la base aérea de Los Llanos de los Reyes de España y Jordania, la patrulla realizó una bonita exhibición. Aquí vemos, junto a sus majestades, a los capitanes Gutiérrez, Mula, comandante García Lozano y capitanes Luengo y Hernández*

él y Bay. No sin cierta extrañeza, a las 4,45 de la mañana despegaban de Pollensa con la misión de bombardear el antepuerto de Valencia. Rudy, como punto izquierdo de Franco vio como, tras pasar unas capas de nubes sobre Formentor, el avión de su jefe reducía mucho su velocidad a la que en principio trató de ajustar. Imposibilitado de seguir a su lado, presenció como aquel se inclinaba sobre el ala derecha e iniciaba un picado que acabaría estrellándose en el mar. Abortada la misión regresó inmediatamente a la base.

Ya acabada la guerra, el capitán Bay hace el curso de vuelo sin visibilidad y en 1940 ingresa en la TAE (Tráfico Aéreo español), suelto en el DC-2, desde Madrid vuela a Lisboa, Barcelona, Málaga, Tetuán y Melilla. A fin de año, a los mandos del Douglas DC-1 –único ejemplar construido– bautizado Manolo Negrón, despegando de Málaga con destino Madrid, un fallo de motores lo derrumba sobre la pista. Aunque por fortuna no hubo víctimas, aquella joya se destruyó.

A ratos libres, aún en TAE, prueba los Junkers 52 y Heinkel 111 que fabrica CASA, así como el prototipo del Alcotán y más adelante del Halcón. En 1949 ingresa en Iberia con el n.º 4 del escalafón. Al año siguiente, junto a Teodosio Pombo, en un DC-4 lleva al jefe de Estado, esposa y séquito, de Madrid a Sidi Ifni; le escoltan el B-25 Mitchell (teniente coronel Gavilán ) y el Ju-290 (teniente coronel Carlos Pombo). En la Compañía, toma parte en las primeras travesías al Atlántico, Buenos Aires y México. A título particular adquiere sus primeros aviones: un Airspeed Oxford con el se proclama vencedor en la Vuelta Aérea a España 1952 y, a modo de capricho, ¡un auténtico Mosquito! que deja boquiabierto al personal que tiene la suerte de verlo en el Festival de Barcelona de 1956.

El tiempo pasa e Iberia se moderniza. Tras los atractivos Super Constellation, llegan los reactores y el boom turístico alcanza a España. Rudy, percibiendo las posibilidades de la aviación, junto a Marta Estades funda en 1959 la compañía Spantax (Spanish Air Taxis), comenzando en las Islas Canarias con vuelos de transporte y enlace para el personal que trabajaba en las prospecciones petrolíferas del África Occidental española.

«Al principio –recordaba Bay– con un pequeño bimotor Avro Anson y con los primeros 5000$ que nos proporcionó, compramos un DC-3; y así sucesivamente; con el dinero que generábamos se iban comprando aviones».

Creciendo la compañía traslada su sede a Palma de Mallorca. Dotada progresivamente de DC-4, DC-6 y DC-7, se hace con una buena parte del mercado charter europeo y nuestro personaje, con un bagaje de más de 1200 travesías del Atlántico, 35 000 horas de vuelo y más de 12 millones de kilómetros recorridos, deja Iberia para volcarse en Spantax, que en 1980 contaba con una plantilla de 1168 empleados, disponía de 19 reactores de gran capacidad, entre ellos 11 Convair Coronado, y unos ingresos de cerca de 10 000 millones de pesetas.

La dura competencia charter europea, que llevó a un agresivo mercado de tarifas y la subida del precio del combustible –los Coronado consumían una barbaridad– hizo imposible la rentabilidad, que acabó con una compañía que había sido líder en Europa.

Rudy, un gran aviador como hemos podido ver, reunía todas las cualidades de una gran persona y este cronista, a través de su hijo que llevó su mismo nombre, gozó de su amistad. Ahora, hace 29 años que nos dejó.

**Hace 95 años**

# Constancia

**Cuatro Vientos 9 octubre 1925**

La falta de espacio fue sin duda el motivo para que, hace quince años, le dedicara tan solo tres líneas a la noticia, que con el título «El rey de los aterrizajes», tomamos hoy de Revista Aérea.

Una de las principales características del buen piloto-aviador, quizás la que más acredita, –decía– es la de aterrizar sin producir averías Y de esa calidad es de la que puede hacer justa gala el capitán Joaquín Pardo García, quien el día 9 del pasado mes, en el aeródromo de Los Alcázares y con el avión Bristol n.º 37 (Hispano 300 HP), efectuó 602 aterrizajes. Inició a las ocho y cuarto de la mañana, durante siete horas, sin más interrupción que un momento para repostar y consumir un ligero alimento.

En ese enorme número de ininterrumpidas tomas de tierra no se originó ninguna avería, lo que demuestra plenamente la pericia del piloto y, de otra parte, la movilidad y resistencia del aparato y la bondad de su motor.

Ha dicho el capitán Pardo que, como apenas sintió cansancio, pensó haber seguido hasta llegar a los mil aterrizajes, pero lo dejó por aburrimiento.

Este excelente piloto que ingresó en el Servicio de Aviación en 1920, ha permanecido dos años y medio en África (Tetuán y Larache), prestando numerosos servicios de guerra. Asimismo, como piloto del Breguet XIV Archipiélago Canario, formó parte de la patrulla que llevó a cabo el primer raid de nuestra Aviación Militar, desde Melilla a Santa Cruz de Tenerife.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Nueva York 12 marzo 1920**

*Nota de El Vigía:* Dentro del año que termina, se ha cumplido el centenario de un querido amigo y gran aviador cuya trayectoria no queremos dejar de darla a conocer.

Hijo de padres vascos, Dionisio Zamarripa Gamboa nació en la ciudad de los rascacielos pero aún niño, a los 11, regresaría a la tierra de sus mayores.

Recién terminada la guerra civil española, en la que como infante participa, la Aviación Militar abre sus puertas a la juventud y el «Chimbo» –como es popularmente conocido– realiza los cursos de piloto en las escuelas de El Copero, y Jerez obteniendo el título en 1942.

Su destino en el 24 Grupo (Reus), aunque breve, ya que la falta de combustible suspendió los vuelos en 1943, le dio la oportunidad de saborear el atractivo de la caza y el combate aéreo; normalizada la situación, se hace cazador en la escuela de Morón y, otra vez en Reus volando los Super Chatos y Me-109, destaca como virtuoso y agresivo. Cualidades que pone de manifiesto más tarde en los Fiat de Palma Son San Juan 1946-48. Formando una patrulla se exhibe en la fiesta de inauguración de la Capilla, llamando la atención de los altos jefes que la presenciaron y mereciendo la más entusiasta felicitación del coronel jefe del Regimiento.

Alternando sus servicios en el Grupo de Caza, con las pruebas en la maestranza de Son Bonet un día sufre la parada de motor de un Fiat y, haciendo gala de su habilidad, toma tierra –sin apenas deteriorar el avión– en un sembrado cerca de Lluchmayor.

Habiendo sobrevolado el «Tximbo» en muchas ocasiones la bahía de Pollensa y visto los hidros, cuyo puerto tienen allí, deseoso de probar esta faceta aeronáutica, consigue ser destinado al 51 Regimiento de Salvamento, donde muy a gusto vuela lo mismo los trimotores Do-24 que los monomotores Romeo 43, participando con éxito en más de una misión de salvamento.

Las cualidades de Zamarripa, sus horas de vuelo, lo hacen idóneo para formar parte del escogido grupo de pilotos que, dotados de una gran habilidad, nervios de acero y no poco valor, experimentan en Torrejón los aviones que, en medio de grandes dificultades, produce la industria nacional. Dioni estaba casado con una bilbaína, Juanita de Begoña, quien le había dado un hijo, convirtiéndose en una de esas heroínas anónimas que, intuyendo el riesgo que de continuo corren sus maridos, jamás demuestran su inquietud. En aquel periodo habían enterrado a Domínguez y San Gil, a Wandosell, Elía, Zorita… formidables aviadores y amigos todos.

La tragedia tan cercana, el continuo riesgo, no podía, aunque solo fuera de refilón, rozar a Zamarripa y un día, cuando en compañía del célebre y

llorado comandante Zorita vuela a Valencia a bordo de un Alcotán –desafortunada ave, ¡vive Dios!– una grave avería que motiva la parada de un motor les obliga, después de vivir momentos de emoción, a aterrizar con el tren metido en las cercanías del Cerro del Telégrafo. Otro incidente por pérdida de combustible y parada de motor, le ocurrió al regreso de Jerez en una I-115, viéndose obligado a aterrizar en un barbecho, en el municipio de Retuerta de Bullaque (Ciudad Real) al pie de las montes de Toledo.

Entre los aviones que experimentó, recordada fue la HM, una avioneta de enseñanza que no servía para tal y que tantas bajas causó. Entregados varios ejemplares al Escuadrón de Experimentación, sus pilotos hubieron de probarla y solo nuestro protagonista hizo 300 barrenas.

Con la modernización del Ejército del Aire que trajeron los acuerdos con USA, el capitán Zamarripa marcha en 1954 a la base aérea de Gary (San Marcos, Texas) para especializarse en helicópteros, curso que lo complementa con otro en Sembach, Alemania, sobre salvamento aéreo, convirtiéndose en un pionero de los helicopteristas españoles. Participa muy activamente en la campaña de Ifni concediéndosele la Medalla Ifni–Sahara con cinta anaranjada.

Cuando llevaba veinte años en el Ejército del Aire el capitán Zamarripa, tras larga reflexión, acepta una de las frecuentes ofertas de la aviación comercial; hasta ahora las había desechado,

### Hace 45 años

## Nuevo ministro

**Madrid 15 diciembre 1975**

En el salón de honor del Ministerio del Aire, ha tomado posesión de su cargo el nuevo titular del departamento, teniente general Carlos Franco Iribarnegaray, quien pasa a formar parte del primer gobierno del Rey Juan Carlos I.

Ferrolano de 63 años –cuyo abuelo era hermano del abuelo del caudillo– procede del Arma de Artillería y, con el empleo de capitán, en 1940 pasó al Ejército del Aire realizando los cursos de piloto de avión de guerra y de observador. Profesor de la Academia de Aviación de León y de la Escuela Superior del Ejército, en 1943 se hizo cazador para tomar el mando del 23 Grupo de Caza; jefe de FFAA y Servicios de la base de Rota y jefe del Ala de Transporte n.º 37. Alcanzado el generalato, fue director de la Escuela Superior del Aire, jefe de la zona aérea de Canarias y de la 3.ª Región Aérea, destino que desempeñaba en la actualidad.

pero la familia crecía, la paga militar era exigua… así que, no sin pena pero con el íntimo orgullo de haber cumplido su papel, ingresa en la compañía TASA, luego en Spantax que, en pleno auge, traslada los millares de turistas que afluyen a nuestro país. En Leopoldville sufre la angustia e incertidumbre de un secuestro exprés, felizmente resuelto. Vicepresidente durante seis años de ASPLA, pilota los grandes reactores, Coronado y Super DC-8 hasta que un día, el 12 de marzo de 1980, volando este de regreso a Madrid desde San Francisco y figurando entre el pasaje Juanita y su hija «Ququi», cumplía los 60 años de edad, la carrera profesional –el retiro implacable–. Sin embargo el comandante que lo relevó tuvo la gentileza de que Dioni (17 años en la compañía) colmara su gran ilusión de que su último aterrizaje fuera en España. Minutos después de que tomara los mandos, la pista 33 de Barajas apenas sentía que las diez ruedas del Super se posaban sobre ella. En la cabina un curtido aviador, con emoción pero con mano firme, había cumplido su penúltimo vuelo, 30 000 apretadas horas de vuelo constaban en sus cartillas.

Con la resolución de retirarse definitivamente a su «bocho», gozar plenamente de su familia y no perderse un partido del Athletic, casi repentinamente,aquel vasco bonachón, de fuerte constitución y rasgos enérgicos, emprendía su último y definitivo vuelo. Tal como fue la trayectoria de su vida seguro que, cual rayo de luz, alcanzó la eternidad.

### Hace 45 años

## Se fué

**Madrid 22 diciembre 1975**

Víctima de enfermedad, como nadie podía suponer, tras una azarosa vida, a la edad de 77 años, nos ha dejado un aviador muy singular: Francisco Escribano y Aguirre, general del Ejército del Aire, caballero del Cuerpo de Mutilados de Guerra por la Patria y conde de Torre Novaes de Quiroga.

La incorporación en 1920 de «Curro» Escribano –como todo el mundo le conocía– al Servicio de Aviación la hizo ya con el valor acreditado puesto que, combatiendo en Larache como oficial de Infantería, había sido gravemente herido en el pecho por arma de fuego. A dicha ciudad marroquí volvería destinado a las Escuadrillas de Reconocimiento y Bombardeo.

Si bien no se le daba mal el vuelo, la «mala pata» quiso que, ejerciendo de observador, sufriera cuatro accidentes y otro más (3 de febrero de 1922) siendo ya piloto. Unas semanas antes, rebosante Tablada con motivo de la entrega de 17 aeroplanos regalados al Ejército por varias provincias y particulares, el teniente Escribano, pilotando un Bristol, se lució con una excelente y arriesgada exhibición, que si tuvo en vilo al respetable este, desahogándose, prorrumpió en aplausos cuando aterrizó.

El formidable espíritu y la afición de nuestro personaje, quien luce ya cinco «ángulos de herido» bordados en la manga izquierda de su uniforme, le llevan a batir el récord nacional de altura. Sin calefacción ni oxígeno alcanza los 8650 metros; cierto que su cuerpo entumecido hubo de ser sacado del Fokker XI y ayudado en los primeros pasos.

Pero Curro era así y al día siguiente, con el mismo aparato, batía la marca de velocidad al alcanzar los 261 km por hora. Llamado a Palacio, ha recibido la felicitación de SM la reina.

Piloto más tarde de la C.E.T.A. cubre a diario la ruta Sevilla-Larache-Sevilla, y en 1925 contrae matrimonio con M.ª del Pilar Vázquez-Queipo del Río, hija de los condes de Torre Novaes. Al estallar la Guerra Civil, detenido en San Sebastián es trasladado a la bilbaína cárcel del Carmelo donde, de forma heroica (fue propuesto para la Laureada), protagoniza la defensa de los 1300 presos ante el asalto de elementos anarquistas del Frente Popular. Liberada la capital vizcaína, es readmitido en Aviación y, tras un curso de reentrenamiento, vuelve a volar. Sus últimos destinos con el empleo de coronel en la zona aérea de Canarias y África occidental, con saltos continuos entre las islas y Cabo Juby. Designado para el mando del Regimiento Mixto n.º 4 aquel jefe, que no puede disimular cierta cojera, es un ejemplo para sus jóvenes pilotos, que lo admiran y a los que en modélico despliegue de toda la unidad, los lleva a recorrer el archipiélago. En 1951 hace el curso de vuelo sin visibilidad.

## Heterogéneo vestuario

En aquellos días de la primavera de 1943, en que a la carestía del material se unía las severas restricciones de combustible, los vuelos se redujeron espectacularmente, a excepción de las escuelas y el Centro de Estudios y Experiencias (INTA en la escalilla) ubicado en Cuatro Vientos, a la sombra de la Maestranza. A ella fueron destinados los tenientes José Luis Aresti, Sebastián Benedet y el alférez Javier Guibert, quienes –me lo contaba el primero– se forraron a volar. Muchas veces probando precisamente diversas clases de gasolinas extraídas de pizarras bituminosas, invento con el que se pretendía nuestra autosuficiencia pero… lamentablemente «salía más cara la salsa que la perdiz». Además de muchos aviones que habían hecho la guerra, incluido un viejísimo Fokker F-VII, recayó en ellos la homologación de las avionetas HM. Pero, vayamos a la curiosa fotografía, en la que aparecen junto a dos compañeros de aeródromo, de izquierda a derecha el teniente Blasco, quien sobre la guerrera viste la cazadora «italiana» o chaquetón de vuelo que durante muchos años se usó*. Benedet se abriga con el mono de piel que usaron los pilotos de la República y botos correspondientes al equipo de vuelo*. Guibert, que acababa de volver de Rusia con dos victorias y dos Cruces de Hierro tras servir en la 3.ª Escuadrilla Expedicionaria, lleva el capote y bota alta*. Aresti, que militó en la Fuerza Aérea republicana hasta que en julio de 1938 con un Mosca/Rata se «pasó» a Melilla, luce el soberbio chaquetón de piel que otrora usara como cazador. Por último el capitán Belmonte, porta la vistosa cazadora Irving de uso por los pilotos aliados en la Segunda Guerra Mundial; tengamos en cuenta que más de un centenar de sus aviones, tanto en aterrizajes de emergencia como por accidente, terminaron en territorio español; asimismo cubre su cabeza con el gorro que, al igual que las gorras, se reglamentaron en 1938.

*Ejército del Aire. Reglamento de Uniformidad 1946.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Madrid 15 enero 1921**

Hijo del capitán de Alabarderos Ramón Cuadra Belmonte y Esperanza Medina Mingo, en esta capital ha nacido Alfonso de Cuadra y Medina.

Tan solo tenía 15 años –aunque aparentaba más edad– cuando, al producirse el alzamiento militar de 1936, con mucho entusiasmo y no poco atrevimiento se incorporó al 1 Regimiento de Transmisiones y luego a la 8.ª Bandera de Castilla hasta que, por pertenecer a un reemplazo no movilizado, hubo de regresar a casa. Así y todo, en noviembre de 1937 lo encontramos en un Grupo de Carros de Combate Negrillos con los que, como conductor y tirador, interviene en el frente de Teruel y en todos los «fregaos». La convocatoria de julio de 1938 para un curso de pilotos que lo tenía solicitado, le llena de ilusión. ¡Tantas veces había admirado la superioridad de los aviones en los cielos de la guerra!

Ya en la escuela, tratando de emular a su hermano Mariano, capitán en la Escuadra Morato de quien se decía «es el tío más valiente que ha pasado por las Cadenas», obtiene el número uno de su promoción (foto) Tras la fase de transformación, lleva a cabo el curso de caza en la Escuela de Reus y pasa destinado sucesivamente por los Regimientos 31 y 21 de Getafe y el 23 de Reus. En julio de 1940, formando parte de un Grupo Expedicionario, integrado con efectivos del 21, (25 Fiat CR-32 y toda la parafernalia precisa para su operatividad) embarca en el Castillo de Coca que parte de Sevilla rumbo a Las Palmas. Desplegado en la base en Gando, constituiría la defensa aérea de Canarias. Aquellos Fiat zurrados en la guerra, propensos por tanto a las averías, motivaron que en cierta ocasión nuestro personaje hubiera de tomar forzosamente fuera de campo.

Meses después, de regreso a la Península vuelve al 21 e ingresa en la Academia de Aviación de León, donde completados los estudios, es nombrado teniente efectivo y destinado como profesor a la Escuela de Caza de Morón. Durante los cuatro años largos que permaneció en ella, a los vuelos de enseñanza hemos de añadir, como curiosos, los revoloteos en patrulla al crucero Buenos Aires a su llegada a Sevilla y ya capitán, los de escolta a la presidenta de

### Hace 85 años

## Nombramiento

**Madrid 11 enero 1936**

Por decreto de la fecha, ha sido nombrado director general de Aeronáutica el general de división Miguel Núñez de Prado y Susbielas (54).

Cordobés de Montilla, perteneciente al Arma de Caballería, cuenta con una brillante carrera militar en el Arma de Caballería, además de una especial preparación para el mando que le ha sido conferido, Ya en 1913, con el empleo de capitán, asistió en Cuatro Vientos a unas prácticas previas de Aviación Militar, y en 1923-1924 formó parte del curso de coroneles que le capacitó para el mando de las futuras unidades aéreas, obteniendo los títulos de piloto y observador de aeroplano. Poco después, ostentó el mando del primer Regimiento de Aviación.

De las elevadas dotes del nuevo director general y de su bien probado amor a la Aviación, cabe esperar para la Aeronáutica española nuevos días de expansión, resurgimiento y eficacia.

la República Argentina. Otro día se le desprende una rueda al despegar de Jerez, capotando sin consecuencias graves, al aterrizar en Morón.

Convocado para el curso de vuelo sin visibilidad, lo lleva a cabo en la Escuela Superior del Vuelo de Matacán y, tras volver a Morón, se incorpora a la Compañía Iberia para obtener el título de piloto de transportes públicos. Contrae matrimonio con Mercedes Ramírez de Haro y pasa a la situación de supernumerario.

En 1948 ingresa en Aviación y Comercio S.A donde vuela el Bristol-170 y el cuatrimotor francés Languedoc, con el que sería víctima de un grave accidente. Fue el 29 de septiembre de 1956 cuando, a los mandos del EC-AKV (cinco tripulantes, 31 pasajeros), procedente de Sevilla y Las Palmas hacía su aproximación IFR al aeropuerto de Tenerife-Los Rodeos, ya en el descenso nocturno a tres minutos de la pista, repentinamente una fuerte corriente de aire propició un brusco descenso iniciándose una reducción de velocidad con la consiguiente pérdida de sustentación; el avión había entrado en una zona de *windshear*, colisionando con una torre de tendido eléctrico, al tiempo que su ala izquierda se incrustaba contra una pequeña casa. De inmediato se produjo un incendio del que los pasajeros, entre los que se encontraba el equipo del Málaga CF, a duras penas pudieron huir, gracias sobre todo a la actuación heroica de la azafata Mercedes Gascón. El comandante, evacuado por una de las ventanas laterales, sufrió además de numerosas magulladuras sendas fracturas de cadera, tibia y peroné. Trasladado a Madrid al Hospital Central del Aire, 13 meses después, al recibir el alta, volvía a la Iberia; tan solo unos meses porque, cesando en su situación de supernumerario, reanudaba en el Ejército la actividad, concretamente, en el Centro Coordinador de Salvamento primero y en la Plana Mayor del Ala de Caza n.º 6 (Torrejón) después.

Para ponerse al día, participa en los cursos de enseñanza básica, reactores e inglés, marchando a USA a fin de asistir al de instructor de instrumentos de material reactor.

En 1963 se le concede el empleo de teniente coronel, siendo destinado al Ala de Caza n.º 5 de Morón, donde aquellos oficiales –muchos veinteañeros– que vuelan el Sabre acogen al veterano (43) con afecto, admiración y respeto

Al año siguiente, el 9 de abril programada una misión NAVI Moron-Las Palmas, partió una formación de tres Sabres. Cuadra, que pilota el C.5-200, ya sobre la isla en fase de aproximación por el sur a la pista de Gando, sufre una parada de motor; los tres intentos de puesta en marcha resultan vanos, por lo que acciona el asiento lanzable, cayendo en paracaídas no lejos de Sardina. Recogido con una fractura muy seria en la pierna izquierda fue intervenido en el hospital de Las Palmas y trasladado al día siguiente a Madrid, donde sería tratado durante meses. La Medalla de Sufrimientos por la Patria habría de ser un leve consuelo a tanta penalidad. Dado de alta, regresa a la ahora denominada Ala 15 de Morón, donde reinicia sus vuelos. Es declarado apto para el ascenso y pasa destinado a la Escuela de Reactores donde asume la jefatura de Material y luego la de Enseñanza.

En este mundo había acumulado 9.600 horas, incluyendo algunos minutos bien amargos, por cierto.

### Hace 75 años

## Desgracia

**Badajoz 18 febrero 1946**

Cuando a la tarde de ayer domingo el comandante Ángel Ramírez Rodrigo, a quien acompañaba el teniente de complemento de Caballería Carlos de la Peña, realizaba un vuelo, por causas que aún desconocemos la avioneta Bücker EE.3-165 se estrelló contra el suelo, perdiendo la vida ambos ocupantes. Ni que decir tiene que el suceso ha causado hondo pesar en esta ciudad, donde el aviador burgalés ostentaba el mando de la Escuela Elemental de Pilotos n.º 2 del Grupo Sur.

### Hace 65 años

## Debut

**Valdetorres del Jarama (Madrid) 8 febrero 1956**

Creada en Getafe la 57 Escuadrilla de Salvamento, hoy ha efectuado su primera misión, al desplazar al citado municipio madrileño uno de sus Z.1 (Sikorsky H.19) con el fin de recoger al capitán Luis Arancibia, del Grupo de E.M. quién, por parada de motor, de la Stinson L.2-11 (90-45) había aterrizado forzosamente; sin daños para él y muy escasos para el aparato.

### Hace 45 años

## Despedida

**Villa Cisneros 13 enero 1976**

Haciendo efectivo el Tratado Tripartito, por el que España entrega a Marruecos y Mauritania las zonas norte y sur del territorio sahariano, hoy, fecha fijada para la evacuación, en el aeródromo se ha vivido una actividad frenética.

Los T.4, T.9, T.10 y T.12 se alineaban en la plataforma, junto a una patrulla de C.6 canarios; estibada ya la carga, cuando el personal se disponía a subir a bordo, ha tenido lugar un sencillo y emotivo acto. Nuestra bandera, izada al amanecer, ondeaba en lo alto del mástil y, en medio de una honda tristeza, los militares en posición de saludo, el jefe del aeródromo ha procedido a su arriado. De pronto, una voz se ha dejado oír: ¡En ese mástil no va a ondear otra bandera que no sea la española!; la reacción no se ha hecho esperar; con un serrucho lo han cortado e introducido en la bodega del Hercules que, como los demás aviones, ha partido rumbo a Gando.

### Hace 45 años

## Fin de una etapa

**Gando 25 febrero 1976**

El despegue rumbo a Tablada del Saeta C.10B-79 pilotado por el comandante Felipe de Francisco Trescastro, ha puesto fin al revoloteo, por los cielos canarios y África Occidental española, de los birreactores sevillanos que, integrados en el 462, habían cumplido un importante papel.

Incorporados en 1970, hasta un número de 25, para sustituir a los obsoletos CASA-Heinkel 111 de la citada unidad, sus pilotos, desplazados a Valladolid-Villanubla y polígono de tiro de Caudé, habían recibido el oportuno entrenamiento, e ilusionados con el nuevo material, por iniciativa del entonces teniente Cristobal Alzola diseñaron un emblema cuyo ingenioso autor lo explicaba: El rayo (indicativo radio), el Roque Nublo (monumento natural de la Isla) y el lema «Sin palo y con dos toberas», en clara alusión al primer reactor destinado en Gando.

Los Saeta armados de cañón, cohetes y pequeñas bombas de 50 kgs, dieron pruebas de un gran rendimiento y efectividad durante los años calientes en el Sahara, con destacamentos en los aeródromos de Villacisneros, Smara y Aaiún.

A partir de 1970, camuflados en tres colores, tomaron un acabado más militar, pero nos hemos resistido a ilustrarlo de esta guisa, contando con esta espectacular fotografía obra de Fabio López Santander, vistiendo el acabado característico que lució muchas de las 17 500 horas que voló en Canarias.

### Hace 30 años

## Un gran comic

**Madrid 1 enero 1991**

Publicado por el Museo del Aire, como inicio de la colección imágenes de la aeronáutica española, en la pasada festividad de N.ª S.ª de Loreto, fecha tan señalada para los aviadores, ha aparecido el volumen 1913-1927 Guerra Aérea sobre el Marruecos español.

Mostrando en su portada al capitán Carlos Cabrerizo ante un DH Rolls, tras la presentación por el veterano teniente general Francisco Vives Camino, los atinados dibujos de Juan Manuel Cicuéndez Ortega y textos de Angel Flores Alonso relatan en sencillo y atractivo guion aquellas gestas, con la esperanza de que contribuya a su conocimiento y difusión, sobre todo entre las más jóvenes generaciones y que sientan la llamada del Aire.

En un balance final incluye una relación de recompensados con la Cruz Laureada de San Fernando y la Medalla Militar; los caídos (36 por derribo y 45 por accidente) y los aviones perdidos. Por último, en fotografías, se muestran los recuerdos que de la guerra marroquí conserva el Museo del Aire.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Villalba 26 marzo 1921**

Hijo de Vicenta Jaraiz de la Lastra y Mariano Pérez Ceinos, en este municipio lucense ha nacido un niño que recibirá el nombre de su padre…

Cuando en julio de 1936 se produjo el alzamiento militar, con 15 años Mariano Pérez Jaraiz se presentó voluntario a las milicias de FET y de las JONS, formando parte del Harka de Oviedo… «eran unos chiquillos muchos de ellos, por un ansia de aventuras gloriosas impulsados por arraigadas convicciones patrióticas y por la sangre caliente de una raza audaz y aventurera» (García Serrano).

Herido de metralla en un brazo, después de un mes de baja volvió a la recién creada 1.ª Bandera FET de Oviedo, con la que actúa en los frentes de Asturias y su capital hasta que, reclamado por sus padres por menor edad, fue licenciado para servicio de armas.

Habiéndosele concedido la Laureada de San Fernando colectiva como defensor de la invicta y heroica ciudad de Oviedo, en 1939 se incorpora a la recién creada Bandera de La Coruña que marcha de guarnición a Barcelona, donde le coge el final de la guerra.

Ya en 1940, lo encontramos como soldado alumno en la escuela premilitar San Javier; en la de Alcantarilla hace el curso elemental piloto y asciende a cabo, y a sargento cuando, finalizada la transformación en los Pavos de San Javier, recibe el título de piloto militar de avión de guerra. Destinado al 14 Regimiento de bombardeo dotado de los Pedros (Heinkel He-111) cumple dos años, ascendiendo a brigada

Su próximo destino, el 52 Grupo, le daría la oportunidad de conocer otra faceta del vuelo, la hidroaviación, y en los biplanos Heinkel 114 de Los Alcázares patrulla las costas españolas. Creada la AGA, forma parte de la 1.ª Promoción cuyos dos primeros años los cursó en San Javier y los dos siguientes como alférez alumno en la Academia de Aviación de León donde, al terminar los estudios y prácticas, alcanzaría las dos estrellas de teniente. Voluntariamente por un par de años marcha al 4.º Regimiento de Aviación con base en Las Palmas-Gando, volando con frecuencia a Sidi Ifni y Cabo Juby de cuyos aeródromos toma temporalmente el mando. De nuevo en la península, asiste en la Escuela Central de Educación Física a un curso para profesorado, tras el cual se incorpora voluntario a la escuela elemental de Badajoz como profesor de vuelo (en la foto, en un alarde de fortaleza, Mariano aguanta a José Sáenz de Santamaría (izq) y Luis Delgado Sánchez-Arjona*). La actividad era mucha y así lo demuestran los 285 vuelos que, en febrero de 1952, se anota en la cartilla. Ascendido a capitán, en verano echa una mano en Villafría, dando doble mando a los universitarios de la MAU. Más tarde realiza en Morón y en Jerez los cursos de caza y vuelo sin visibilidad, obteniendo en el primero la calificación de «muy apto para caza». En 1954 participa en un curso de adaptación al material reactor T-33 impartido en la Escuela de Talavera la Real por instructores USAF. Fichado por su buena mano, junto a un puñado de pilotos marcha a Alemania-Furstenfeldbruck para llevar a cabo una formación complementaria para instructores. A su regreso vuelve a la Escuela de Reactores donde desempeña sus funciones hasta que, en 1957, es destinado al 41 Escuadrón de Caza de Palma de Mallorca-Son San Juan. Hace el curso de cooperación aeroterrestre, y contrae matrimonio con Vicenta Masa Godoy. Dos años después, el destino en el Ala de Caza n.º 1 le lleva a Valencia-Manises y al mando del 11 Escuadrón, donde suma y suma horas de Sabre.

### Hace 70 años

## Nueva pista

**Valencia 17 marzo 1951**

En acto presidido por el jefe de la 3.ª Región Aérea, general Sáenz de Buruaga, se ha inaugurado en el aeropuerto de Manises la nueva pista que sustituye a la metálica que hasta ahora se utilizaba.

Con una longitud de 2500 por 60 m. de anchura, ha sido construida de acuerdo con las normas internacionales establecidas para los aeropuertos de la clase C.

El tipo de firme es semielástico de hormigón asfaltico, sobre cemento y piedra apisonada de 40 cm de espesor, que permitirá la operatividad de aviones de un peso superior a 70 toneladas.

En el año 1960 regresa voluntario al Ala n.º 4 Mando y Plana Mayor, Organización y Personal. Luego el teniente coronel Pérez Jaraiz se diploma en Estado Mayor con la 19 Promoción, y en la Escuela Oficial de Periodismo participa en un curso sobre Tecnología de la Información. Destinado al EM, es nombrado ayudante de campo del general de brigada Luis Bengoechea Bahamonde.

En 1966 sigue un curso en la escuela de Estados Mayores Conjuntos y en 1969 lo hace en el de la Fuerza Aérea argentina que le distingue con el título de aviador militar *honoris causa*, cuyo emblema podrá lucir en su uniforme.

En 1972 y por tres años, ejerce de agregado aéreo y representante de los Ejércitos de Tierra y Mar en la embajada de España en Argel; de regreso a la patria, con carácter voluntario vuelve a la Escuela de Reactores como profesor, debiendo someterse a un plan de adiestramiento en el 41 Grupo. Ya reentrenado, en 1976 se encara al Northrop F-5 o CE-9 y suelto en él, apto para caza reactor, se hace cargo del mando de la Jefatura de Enseñanza. Pero el EM ya tenía previsto un destino mas tranquilo para este excelente profesional, que sumaba ya 6201 horas de vuelo (aproximadamente 50 % convencional y reactor), hablaba francés, inglés y portugués y era una bellísima persona.

El aciago 20 de enero de 1977 increíblemente –¿vértigo de instrumentos?– su avión (un F-5A) se estrellaba en las inmediaciones de Salvaleón (Badajoz) y nuestro personaje, como cantara el romance, en humo de keroseno subió hasta las estrellas.

En atención a los méritos contraídos a título póstumo, el Ejército del Aire le condecoró. *Sáenz de Santamaría, perdería la vida el 28 de octubre de 1957, junto a 17 pasajeros y tres tripulantes, al estrellarse ¡saboteado! no lejos de Getafe, el DC-3 de Iberia, que pilotaba cuando procedente de Tánger hacía su aproximación a Barajas. El hoy teniente general Luis Delgado, felizmente vive, y precisamente él con su cortesía habitual, nos facilitó la foto.

### Hace 95 años

## Honorario

**Buenos Aires 22 marzo 1926**

En breve saldrá para la madre patria el aviador argentino Juan Emilio Scala, repuesto ya de la dolencia que le llevó a interrumpir los servicios que como piloto, con el grado de alférez honorario, estaba prestando en la Aviación, afecta al Tercio español.

Tiene el propósito de ofrecer nuevamente su cooperación al Cuerpo de Aviación en Marruecos.

### Hace 60 años

## Viajeras

**Alcalá de Henares 14 marzo 1961**

En la mañana de hoy, partieron con destino Sevilla-Tablada seis Cessna L.12 de la 99 Escuadrilla de Enlace. Según se nos ha informado, tras su desmontaje en la Maestranza, debidamente embaladas, por vía marítima viajarán a Las Palmas de Gran Canaria, desde cuya base de Gando cooperarán con las tropas del Ejército de Tierra desplegadas en África Occidental española.

## Todo un héroe

No es raro que, investigando la historia y en la búsqueda de fotografías que acrediten personajes y hechos, de cuando en cuando uno se lleve sorpresas. Tal es el caso de la foto que traemos hoy a estas páginas. Tomada hace casi 100 años, la encontró no hace mucho en El Rastro mi amigo Santiago Guillén quien, sabedor de mi interés por los nombres con que se bautizaron algunos aviones, –en los primeros *Aeroplano* dedique bastantes páginas al tema– no dudó en ponerla a mi disposición. Se trata de un Fokker C-IV de reconocimiento armado que, como era costumbre en la guerra del Rif, en homenaje y recuerdo al compañero caído, lleva inscrito el nombre del alférez Irureta Goyena.

Hijo de navarro y francesa Felipe de Irureta Goyena y Montagnac, había nacido en Francia en 1900. Ingresado en el Arma de Caballería española, tras las consabidas prácticas incluido su bautismo de fuego en Larache, atraído por la aviación se hace observador, consiguiendo el oportuno título en agosto de 1924 y demostrando en la guerra del Rif una valentía fuera de lo común. Tan es así, que acompañaba al cabo Gómez del Barco cuando éste gano la Laureada, preciadísima condecoración que tras otro brillante servicio fue propuesta para él.

A las 8,15 de hoy – decía el parte, que el Jefe Zona Occidental dirigió a gral Director Aeronáutica- alférez D. Felipe Iruretagoyena como observador del Fokker nº 7 pilotado por capitán Gallarza recibió un balazo en muslo izquierdo rompiéndole la femoral, originándole la muerte,

Hecho ocurrió en Beni-Dessand bombardeando enemigo que atacaba posición próxima punta Altares, aparato tomó tierra en zona internacional cerca de Tanger.

Días después de su muerte, la Laureada que en su día no prosperó fue compensada con la Medalla Militar.

### Hace 45 años

## Recuerdo

**Marzo 1976**

Recientemente entregados nuestros territorios de África Occidental española, no nos resistimos a dar a conocer este pequeño (24 x 15 mm) emblema que, si muchos pensaron correspondía a la permanencia en aquellas tierras, al no existir cobertura oficial sobre el mismo, podemos considerarlo de recuerdo, de un bonito e inolvidable recuerdo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 90 años

## Reingreso

**Madrid 23 abril 1931**

Según parece, a consecuencia del cambio operado en la jefatura de Aeronáutica, van a solicitar el reingreso en el mencionado Cuerpo algunos de los aviadores que pidieron la separación, a raíz de publicarse el decreto disolviendo el Cuerpo de Aviación.

Entre estos, figuran los capitanes Jiménez e Iglesias, el capitán Rodríguez Díaz y el teniente Haya; los laureados Ansaldo y Ordiales, el comandante Lecea, los capitanes Llorente y Barberán así como otros destacados aviadores.

### Hace 65 años

## Sustitución frustrada

**Getafe abril 1956**

Fue un visto y no visto. En diciembre del pasado año llegaban a esta base, tres Fairchild C-119F Packet, el tan característico bimotor de doble «puro» y utilísimo portalón de cola, Pasadas las Navidades y a fin de familiarizarse con él, al mando del comandante Alfonso García Rodríguez Carracido marchaba a la base alemana de Neubiberg un numeroso grupo de pilotos y especialistas del Ejército del Aire. Terminado el curso, nuevas remesas llegaron a totalizar 12 aviones.

Desechado el hipotético proyecto CASA C-208, estaba claro que, gracias a la ayuda americana, nuestra vetusta aviación de transporte militar estaba en vías de modernización, pero discrepancias sobre su precio y mantenimiento, llevaron a la decisión de que los Packet sin llegar a entrar en servicio (a un par de ellos se le pintaron las escarapelas y la Cruz de San Andrés), volvieran por donde habían venido, sustituidos más adelante por Douglas C-47.

### Hace 45 años

## Digna evacuación

**Villa Cisneros 12 enero 1976**

Recientemente, nos referíamos a la evacuación del aeródromo de Villa Cisneros y al emotivo acto del arriado de nuestra bandera nacional. Al encontrar este cronista, entre las muchas fotos aún por clasificar, alguna que corrobora cuanto escribimos, con sumo gusto la ofrecemos hoy a nuestros lectores.

En ellas puede verse la bandera flameando en el aeródromo y como poco después, tras ser arriada, los aviadores se llevan hasta su mástil.

### Hace 50 años

## Supersónicos

**Davis Monthan 27 abril 1971**

El ministro del Aire, teniente general Salvador, de visita en USA, se desplazó al estado de Arizona, para saludar a los pilotos españoles que se están instruyendo en el cazabombardero F-4C "Phantom" Antes de partir, se habían despedido del embajador norteamericano, quien por medio de su agregado aéreo hizo entrega al capitán Francisco Mira de una maqueta del potente avión que habrán de volar.

Imagen: J.F. Aleman

**Hace 45 años**

## Gran refuerzo

**Gando abril 1976**

Abandonada el África Occidental, la importancia geoestratégica de Canarias ha requerido la potenciación de su fuerza aérea; con tal fin, han llegado a esta base y recibidos con gran alborozo los primeros Northrop F-5 que han quedado integrados en el 464 Escuadrón del Ala Mixta 46.

A propósito de tal estrategia, el reciente ministro del Aire, teniente general Franco Iribarnegaray, declaraba: «Dentro de una coherente línea de acción, pienso que es importante que cualquier enemigo potencial de nuestras provincias Canarias, tenga la certeza de que todo acto hostil contra el archipiélago encontraría una respuesta apropiada. Eso bastaría para disuadirles de cualquier aventura».

*Nota de El Vigía:* Durante los seis años que el F-5 permaneció en Gando, totalizó 14 996 horas de vuelo.

## Canciones aviadoras

El día había amanecido tristón; nubes bajas y llovizna; sin embargo, en el interior de aquella casucha, lindante con la gran llanura que utilizaban los Fiat como pista de aterrizaje, de vez en cuando la bulla se hacía sentir. Tan solo faltaba que alguien rasgase las cuerdas de una guitarra para que un heterogéneo coro de voces, interpretando una de las divertidas canciones de invención propia, hiciera vibrar los cristales de las ventanas.

Hacía poco que, procedente de una de las fogueadas «cadenas», se había incorporado a la caza el alférez Antonio Figueroa y Fernández de Liencres. Un simpático chaval de 18 años, valiente y buen piloto, según referencias –como prácticamente lo eran todos– ¡nieto nada menos del conde de Romanones! (rico, poderoso y noble) título, con el que por fuerza, se le conoció.

Un día, con la musiquilla de Giovanezza (himno del partido fascista italiano), fue recibido así:

*Cuándo llegó Romanónes…*
*a la Escuadra el primer día…*
*le dijeron que su abuelo,*
*le iba a regalar un Fiat.*
*Pero resultó mentira…*
*y ha comprado veinte Curtiss,*
*pa que el niño, se divierta,*
*y los pueda derribar…*
*¡¡Romanoones!!,*
*¡¡Romanoones!!*
*tócame ya los ...¡!*
*¡¡Romanoones!!,*
*¡¡Romanoones!!*
*vuélvemelos a tocar!!!*

Hemos de agregar que Figueroa cumplió como el mejor, hasta que, el 28 de marzo de 1938, atacando una posición, fue alcanzado por la antiaérea. Sufriendo el pobre graves quemaduras, murió horas después en la iglesia, habilitada como hospital de sangre, de Caspe.

En la fotografía, junto al teniente instructor portugués, Joan Krug.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

## Manitas

**Madrid 15 febrero de 2021**

El repentino fallecimiento de José M.ª Echevarría Arteche, ha llevado a los medios a destacar la relevancia que el marqués de Villagodio, tuvo en sus facetas deportivas –presidente del Comité Olímpico Español– económicas y empresariales. Pero nada se ha dicho de que, como piloto aviador, aquel verano de 1955 fue el as del campamento de Burgos –Villafría– y nosotros queremos recordarlo.

Estudiante en la Universidad de Madrid (Facultad de Ciencias Políticas y Económicas) quizás influenciado por su padre[1] ingresó en 1954 en la Milicia Aérea Universitaria (MAU), formando parte de la 5.ª promoción. Luego de un curso abreviado de vuelo a vela en la madrileña Escuela del Cerro del Telégrafo, en el que obtuvo el título «C», tras el primer verano de «maldito» en Villafría, el siguiente comenzó el curso de vuelo elemental en la célebre Bücker. Lo inició con el doble mando acompañado de profesor, pero siendo un tío habilidoso se le dio bien y, más pronto que tarde, le dieron la suelta. Un día, continuando su formación, al despegar[2] notó un fuerte golpe en el tren de aterrizaje, al tiempo que a su proto[3] que lo observaba en tierra, se le escapaba un ¡ay! Instantes después, con el biplano a escasos metros del suelo se pudo ver que, bien por un bache del terreno o una piedra, había perdido una rueda.

Lógicamente cundió la alarma, que con rapidez se extendió por la totalidad del aeródromo. Todas las miradas se concentraron en aquella avioneta que con toda normalidad ascendía, mientras su proto (carente de radio) pedía a un compañero que partía con un alumno que «a toda mecha» lo alcanzara, para advertirle que le faltaba una rueda; alertados los correspondientes servicios, la cisterna contra incendios y la ambulancia, corrían hacia el lugar donde estimaban fuera a tomar tierra.

José Mari –nuestro protagonista– aún sabiendo que tenía algún problema en el tren de aterrizaje estaba tranquilo, cuando de pronto, asombrado, vio a otra Bücker que se le acercaba exageradamente y cómo su piloto, mímicamente, le daba cuenta de la pérdida de una rueda. Que tuviera calma, calma, tranquilidad; y que cortase motor en la aproximación final. Luego, pasándole por abajo, se situó delante para liderar la formación.

Los vuelos se habían suspendido y todo el mundo, con la respiración contenida, contemplaba el descenso. A un régimen de revoluciones normal, ambos hicieron el circuito del aeródromo y, en la aproximación final, Echevarría cortó gases y contactos (para disminuir el riesgo de incendio). Al dejar de girar la hélice esta había quedado en posición horizontal. «Si capoto y meto el morro –pensó– no me la cargo».

Sabedor de que carecía de la rueda derecha, planeó ligeramente inclinado a la izquierda e hizo contacto con el suelo con la rueda de este lado, hasta que no tuvo más remedio que apoyar la pata derecha, que con un ruido muy desagradable acompañado de polvoreda, se arrastró unos metros y, al no rodar, muy inclinada la avioneta giró sobre sí misma 180 grados y, como era de esperar, el plano derecho pegó en tierra deteriorándose.

«Todo fue tan rápido –declaró– que apenas tuve tiempo de asustarme». Cuando se detuvo corrieron hacia él su capitán profesor y los bomberos que se limitaron a inspecionar. No así los sanitarios de la ambulancia que, llevados de un exceso de celo profesional, pretendieron que se acostara en la camilla. Viendo la situación alguien voceó: «A este chico habría que llevarlo en hombros…» ¡Que vergüenza! pensó Echevarría, quien sabiendo de lo que hablaban[4] corrió a meterse en uno de los coches que se había acercado al lugar. Al pie del edificio de la torre de mando le esperaba el laureado coronel director de la MAU Carlos Martínez Vara de Rey quien, con palabras más paternales que militares, le felicitó por la forma en que, felizmente, había resuelto una grave emergencia, añadiendo que esas situaciones hacen sublime a la aviación, y que él mismo, con bastante menos suerte, en más de una ocasión había llegado a tierra de forma lamentable, resultando herido.

Nuestro personaje, convertido sin quererlo en as, fue mirado en el aeródromo y en la ciudad de Burgos con admiración. En el acto de entrega de despachos –espectacular desfile de 27 en fondo– se le felicitó y en el Decreto de 17 de septiembre de 1955, promoviendo al empleo de alféreces a la 5.ª promoción, ocupó el número dos de 193 y el número uno de los de servicio de vuelo. Finalizada la carrera universitaria, prestaría sus servicios en el Ala de Transporte n.º 35, con base en Getafe

**Hace 70 años**

## Joya exclusiva

**Matacán 29 mayo 1951**

Partiendo de esta base el B-25 pilotado por el teniente coronel Carlos Pombo, el capitán Darío Marote y los sargentos Garza (radio) y Greiner (mecánico) ha volado al aeropuerto transoceánico de Barajas invirtiendo 45 minutos,

*Nota de El Vigía:* Aunque ya nos referimos (RAA 10/1977) al Mitchell que lució la escarapela bicolor y la Cruz de San Andrés (hasta entonces, que sepamos, en ningún medio se había escrito sobre él) y más recientemente en *El Vigía* (RAA 7/1915), hoy queremos mostrar su espaciosa cabina ocupada por la tripulación que citamos más arriba y recordar que de aquel famosísimo bombardero, utilizado en todos los frentes de la Segunda Guerra Mundial, se construyeron más de 10 000 unidades.

*Nota de El Vigía:* Este cronista, remontándose a los días del bachiller –curso 1948-49– no puede dejar de recordar a Jose Mari Villagodio, junto a Luis Olarra y otros «mayores» (7.º curso) como inventores del apodo «Canario» a quien cursaba 2.º, alias que, como puede ver el lector, sobrevive.

[1]En los años 30 el marqués de Villagodio con los Lezama Leguizamón, Zubiaga, Aznar, Aguirre…, fueron pioneros del vuelo sin motor en las campas de La Galea (Guecho) acabando el primero uno de los vuelos, con el planeador tipo Schulgleiter, en el tejado de un caserío.

[2]No en pista, sino terreno natural duro.

[3]Coloquialmente en el Ejército del Aire, profesor de vuelo.

[4]Miembro de una familia ganadera de toros bravos, fue un gran aficionado a la Fiesta.

### Hace 70 años

## Angustia

**San Javier 31 mayo 1951**

A fin de trasladar a la Escuela de Caza de Morón, a donde había sido destinado, el ES.5-195 (un Fiat CR-32 biplaza, de los que había construido la Hispano Aviación), esta mañana partieron el teniente profesor de la citada escuela Carlos Roa Lineros y el cabo mecánico Mariano López Quintana. Luego de su repostaje en Granada-Armilla, la ausencia de noticias de su llegada a destino hizo que cundiera la alarma, cuya incertidumbre puso fin un comunicado de la Guardia Civil del municipio granadino de Loja, que daba cuenta de la caída de un avión incendiado en la sierra de Archidona. Llegados al lugar el cabo, que había salvado su vida con paracaídas, aún bajo los efectos de una fuerte impresión relató como, tras el despegue de Granada, hallándose a 2000 metros sobre Loja, sufrieron una gravísima avería de motor provocada por la rotura de una tubería de aceite. La situación no podía ser más angustiosa; imposibilitados de una toma de emergencia dado lo escabroso del terreno, no les quedaba otro recurso que arrojarse en paracaídas. Solución que él, particularmente, se veía incapaz de realizar. El teniente que, para que fuese más cómodo, le había cedido su asiento trasero, hubo de insistirle hasta que, sueltos los atalajes, al poner el avión en invertido, consiguió que cayera al vacío. El, sin embargo, con las llamas invadiendo la cabina, falto de tiempo para salir, se estrelló con el avión.

*Nota de El Vigía:* «Carlitos» Roa (24), como se referían a él, recordándolo con simpatía, compañeros de la Primera Promoción de la AGA a la que perteneció, era miembro de una familia muy vinculada a la aeronáutica; sobrino de los Roa Miranda y primo de los Roa Labra, su hermano José, piloto de la postguerra (1939), hallándose casualmente destinado de profesor en la Academia, pudo despedirse de él, sufriendo la angustia de aquel desgraciado viaje.

### Hace 65 años

## Prueba

**Sevilla 26 mayo 1956**

El ministro del Aire teniente general Gallarza ha despedido, en el aeropuerto de San Pablo, al rey Faisal II de Irak. Tan pronto como el Viscount en el que viajaba desapareció en el horizonte, presenció las pruebas, altamente satisfactorias, de un nuevo avión de caza Messerschmitt, fabricado por la factoría sevillana Hispano Aviación S. A.

En la fotografía de unos años atrás, vemos a su piloto Fernando De Juan Valiente, junto a un rata soviético de los que, finalizada la guerra, se montaron en Jerez.

### Hace 60 años

## Cuerpo a tierra

**Torrejón de Ardoz 25 mayo 1961**

Entre las tareas asignadas a las tripulaciones del Grupo de Experimentación en Vuelo había una, conocida como de Duración y Comportamiento, consistente –según nos explicaba el capitán José Luis Fernández Pérez– en hacer el mayor número de horas en el menor tiempo posible y observar su comportamiento. Como dichas pruebas se hacían a la tarde, después del horario normal de trabajo, casi siempre se apuntaban a ellas solteros que vivían en el pabellón y con ganas de sumar y sumar horas de vuelo.

Hoy, junto al citado capitán –más conocido como «Jotaele»– ocuparían sus puestos en el Alcotán T.5-15 (64-27), los sargentos radio Santiago Martin y mecánico Germán León quienes, con una previsión de cuatro horas, en principio, se fueron a comer a Salamanca. Allí en el pabellón de Matacán aparte de invitarlos –con lo que les quedaba intacta la dieta de cien pesetas– Jotaele hubo de aguantar las bromas de sus compañeros acerca de la carraca que volaba, tan propenso a echarse a la bartola, amén de otras lindezas. Para convencerles, invitó a algunos de ellos a un corto vuelo, que transcurrido con total normalidad, sin parar motores los dejó en la pista para continuar a Madrid sobre-volando Toledo y Aranjuez a fin de cumplir el horario.

«Habíamos iniciado un viento en cola muy amplio para aproximarnos a Torrejón –nos cuenta «Jotaele»– cuando un motor se paró instantáneamente. Sin posibilidad de ponerlo en marcha ni mantener la altura, nos vimos obligados realizar un aterrizaje forzoso y, con un terrible sonido metálico, nos posamos en un campo de cebada. Realmente, como dijera aquel amigo, se había «echado a la bartola» De resultas del accidente el sargento mecánico, quien se había desajustado los atalajes para cortar los sistemas y evitar un incendio, rompió con su cabeza el parabrisas produciéndose un herida en la frente por la que un campesino les trasladó en su tractor a Chiloeches (Guadalajara), donde el médico del pueblo practicó las primeras curas hasta que llegó una ambulancia que los llevó al Hospital del Aire en la calle Princesa».

*Nota de El Vigía:* 25 años después los ya citados tripulantes, acompañados de sus familias, se reunieron en Chiloeches, convivieron con muchos vecinos que recordaban el accidente, asistiendo a una misa en la parroquia a la que ofrecieron una imagen de la Virgen de Loreto que, sin duda, aseguraban, «les echó una manita».

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Centenario

**Barcelona 24 junio 1921**

Al cumplirse el centenario del nacimiento del coronel Emilio Dáneo Palacios, este cronista no puede por menos que dedicarle un cariñoso y respetuoso recuerdo.

De porte distinguido y acento marcadamente granadino –de donde era su familia, aunque él nació accidentalmente en Barcelona– le conocí cuando asumió la dirección de la Oficina de Información, Difusión y Relaciones Públicas del Ejército del Aire; lo recuerdo serio, pero amable. Eran los días en que uno, con el furor de la edad, disfrutando a tope y gozando del éxito que alcanzaban los reportajes y fotos de sus visitas –vuelo incluido– a nuestras unidades aéreas, le agobió con sus peticiones poniéndole, por otro lado, en compromiso, frente a otros periodistas; porque el mando tan solo autorizaba a «Canario», quien se había ganado la estima de la misma cúpula del EA. Dáneo, he de reconocerlo, tuvo mucha paciencia conmigo.

Como verdadero profesional, introdujo una importante renovación en cuantos cometidos intervino. No en vano, en los años 50, su seudónimo «Dátile» se hizo popular por su humor crítico, nada fácil aquellos días, en el Diario *Ya* y poco después en *La Codorniz*.

Revista de Aeronáutica y Astronáutica fue especialmente beneficiada con el nuevo aire que Dáneo le imprimió, haciéndole mucho más atractiva y concediéndole a nuestro Ejército del Aire, prácticamente ausente durante años, la importancia que merecía.

Impulsor de la creación del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, vieron la luz tanto la revista Aeroplano como un puñado de libros que, esperados con ilusión, alcanzaron gran éxito.

Respecto a su vida militar, con 15 años se alisto en «Españoles Patriotas», milicias de segunda línea, creadas en Granada a poco de estallar la guerra; luego combatió en distintos frentes alcanzando los empleos de alférez y teniente. Atraído por la aviación, con «el valor acreditado» ingresó en el Ejército del Aire haciéndose piloto. Destinado a los Savoia 79 de Armilla, pasó luego por la Academia de Aviación y de aquellos tres años de «penalidades» –de ser oficiales hechos y derechos, allí los consideran poco más que reclutas– con su peculiar gracejo dejó un insuperable álbum de caricaturas. Hace el curso de observadores y se queda de profesor en la escuela. En 1952 obtiene el título IFR y realiza prácticas en la Compañía Iberia; dos años después se diploma en Estado Mayor y accede a un puesto de profesor en la Escuela Superior del Aire, de igual manera que en el Centro de Estudios de la Defensa Nacional. Destinado a la Secretaría Militar, ya coronel toma el mando de la Oficina de Relaciones Públicas y otros cometidos, a la que ya nos hemos referido. Tan solo diremos que Dáneo, junto a Mingote y otros grandes dibujantes españoles, fue una figura del periodismo de humor de una época, que en una u otra publicación –fantástica su aportación a *Historias de aviadores* de Leocricio Almodóvar– nos regaló hasta el final de sus días, en agosto de 2012.

### Hace 95 años

## Instrucción

**Getafe 14 junio 1926**

La Escuadrilla de Caza, al mando del comandante Francisco Rodríguez Caula (foto) partió esta mañana para realizar un vuelo del plan de instrucción en el que utilizaran los aeródromos de Valladolid, León, Burgos, Logroño, Zaragoza y Guadalajara. Ocupan los aparatos, los capitanes Alfonso Borbón y León y Enrique Abellán Calvet; los

### Hace 70 años

## Realidad y fantasia

**El Carmolí 5 junio 1951**

Cuando el capitán profesor de la AGA Vicente Aldecoa Lecanda despegaba de este campo auxiliar con la Bücker EE.3-223/81-116 rumbo al cercano aeródromo de San Javier al parecer, debido a una fuerte racha de viento, el biplano cayó a tierra destrozándose y resultando herido grave el piloto.

*Nota de El Vigía:* La fantasía, que invariablemente suele acompañar a todo acontecimiento, también atribuyó el accidente del arrojado piloto galdacanés a un «tonel» de salida y además, que no iba solo, sino acompañado por el cura quien, tras mucho insistir, lo llevó a bordo y resultó ileso. Nada dice de esto la información sumarial. Sí sabemos acerca de su azarosa vida aeronáutica. que durante el curso de pilotos (1939) por mal tiempo hubo de hacer un aterrizaje en Trujillo (Badajoz), rompiendo una Bücker 131; al año siguiente, otro por parada de motor con un Fiat CR-32 en Tavira (Portugal) y en 1942, con un Fiat también, rodando en Tablada hacia la T, colisionó con una Taifun que no le vio. Por último, como ya saben nuestros lectores, aquel desenfadado Aldecoa, As con ocho victorias en los cielos rusos (3.ª Escuadrilla Azul), cayó en Cuatro Vientos el 8 de mayo de 1954 al iniciar, con una Jungmeister, su exhibición acrobática en el curso de un festival aéreo.

tenientes Joaquín Tasso Izquierdo, Luis López García-Barzanallana, Guillermo Gamir Rubert, Servando Meana Miranda y Antonio Pérez Marín; alféreces Mariano Semprún Gurrea, Ramón Pando Calleja y Luis Iglesias García.

*Nota de El Vigía:* En la etapa Valladolid-León, hubo de hacer un aterrizaje, forzoso y muy violento, en las afueras de esta capital el capitán Borbón, quien resultó ileso.

También queremos recordar al lector (RAA 12/1998), que el comandante Rodríguez Caula fue protagonista, junto al teniente Tauler, de la fallida «Vuelta al Mediterráneo».

### Hace 60 años

## Virtuosismo

**Wevelgem 18 junio 1961**

Invitada por la Fuerza Aérea belga, la renacida Patrulla Ascua voló a aquel país para participar en el Festival Internacional con el que se celebraba el cincuentenario de aquella. Desplegados en la base de Chievres, al despegar los cinco Sabres en formación muy cerrada para un entrenamiento, dada la estrechez de la pista (45 m) el punto derecho, por rotura de algún álabe del compresor, hubo de abortar cortando el empuje y aplicando los frenos aerodinámicos y de ruedas; la patrulla entera hizo lo mismo, evitando milagrosamente la colisión.

Al día siguiente, el bajo techo nuboso forzó a los Ascua a realizar una exhibición superplana en la que a la tan espectacular «bomba» la sustituyeron por un picado en cuña frente al público, y al comenzar a nivelarlo dispararon sus ametralladoras para salir en abanico hacia arriba y hacia los lados. El público, repuesto del susto, rompió en aplausos. Los capitanes Fernández Sequeiros, Almodóvar y tenientes Patiño y Valderas una vez más habían triunfado.

### Hace 80 años

## Maniobras

**Colmenar Viejo 14 junio 1941**

El jefe de Estado, acompañado del ministro del Ejército general Varela y las más altas autoridades militares, ha asistido hoy a la fase final de las maniobras que, durante estos días, han realizado en las estribaciones del Guadarrama, fuerzas de la 13.ª División al mando del general Rada. Los movimientos de la artillería, carros de combate, armas automáticas, morteros, ametralladoras antiaéreos y antitanques fueron magníficos pero, para espectacular, la aviación. A las doce en punto hizo su aparición una escuadrilla del 31 Regimiento del aeródromo de Getafe que, en picados temerarios haciendo la cadena, bombardeó el pueblo de Miraflores, mientras la Infantería, con una precisión matemática, llevaba a cabo la operación de envolvimiento.

La operación quedaba coronada por el éxito a la una de la tarde, en que se dio alto el fuego.

Después de haber abandonado el puesto de observación el jefe del Estado, no sin antes haber felicitado efusivamente al general jefe de la 13.ª División por la brillante actuación de sus tropas, el general Rada ofreció una copa de vino español servida por Perico Chicote con la esplendidez que le es característica, al tiempo que a la tropa se le sirvió un rancho extraordinario.

En la fotografía, el general Joaquín González Gallarza, jefe de la 1.ª Región Aérea, departe con un compañero del Ejército de Tierra.

### Hace 60 años

## Milagro, ¡¡un campo!!

**Getafe 24 junio 1961**

Esta mañana, con el fin de intervenir en unos ejercicios de tiro antiaéreo, como remolcador de manga, despegó de esta base para Jerez el Junkers del Grupo de Estado Mayor T.2B-165. Lo pilotaba el capitán Vicente Pérez Rayo, a quien acompañaban el sargento mecánico Lecuona, el cabo 1.º radio Fernández Briongos, el cabo 2.º ayudante de mecánico González Navarro y el pasajero cabo 2.º Holgado. Ya en vuelo, sobre los Montes de Toledo, con una humareda seguida de trepidación, se paró el motor central, tomando el piloto la decisión de regresar a su base, al tiempo que ordenaba a sus tripulantes se situasen en la cola y, con los paracaídas puestos, estuvieran preparados para lanzarse si fuera necesario. Por fortuna no fue así, ya que por la ventanilla izquierda, única por la que tenía visibilidad puesto que las del frente y derecha estaban cubiertos de aceite, milagrosamente vio abajo todo un campo de aviación, desconocido para él donde, luego de un tráfico de motor parado, el Junkers tomó tierra felizmente. Ya en el suelo vendrían los abrazos y las gracias a la Virgen de Loreto. Entonces se enteró el piloto que en aquel campo se había desplegado la caza al final de la guerra y allí había fallecido en un accidente el comandante García Morato, levantándose un monolito en su memoria; justamente al que, sin saber de que se trataba, había pasado rozando con el plano izquierdo en la toma. Aquel aeródromo resultó ser Griñón, del que Pérez Rayo había oído y leído, pero cuya situación geográfica desconocía.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Desastre

**Melilla 14 julio 1921**

La violenta e imprevista retirada de las fuerzas que se sostienen en la línea del Kert, provocan la pérdida del aeródromo de Zeluán y con él, la escuadrilla de ocho DH-4 que manda el capitán Pío Fernández Mulero.

### Hace 75 años

## HM hidroavión

**Santillana 10 julio 1946**

Basándose en la avioneta HM-1, el ingeniero Pedro Huarte Mendicoa diseñó un hidroavión denominado HM-3. Biplaza con cabinas abiertas, como aquella, su estructura era madera y tela; además le fueron acoplados sendos flotadores de madera, copiados de los Vildebeest que fabricó CASA en la preguerra. Para las pruebas y vuelo inicial, fue elegido este embalse madrileño

Si bien la intención del proyectista era pilotarlo, la superioridad no le autorizó dado que no tenía práctica en hidros, encomendándoselo al experto teniente coronel Enrique de la Puente Bahamonde (foto) y accediendo a que Huarte ocupase el puesto de observador. Sea por la escasez de motor, por el volumen de los flotadores o el peso de los tripulantes –a De la Puente por su corpulencia le llamaban «El Pontón»– la cosa es que, tras varias carreras, no consiguieron irse al aire.

Dicen que al día siguiente, muy callandito, el tozudo de Huarte llegó a despegarla para un vuelo de escasos minutos.

*Nota de El Vigía:* Ya en 1947, instalados sus flotadores en San Javier, (foto) las pruebas se hicieron en el Mar Menor y el 15 de mayo, con el capitán Rafael Lorenzo Vellido y el teniente de Ingenieros Juan del Campo. despegaron con normalidad pero, dado que sus prestaciones no eran lo esperado, se abandonó la idea de construir una pequeña serie con la que dotar la escuela de hidros que se había previsto crear en Los Alcázares.

### Hace 100 años

## Gran idea

**Murcia 3 agosto 1921**

El capitán de la Guardia Civil José Martínez Vivas, en carta publicada en el diario *La Verdad* propone que para auxilio del Ejército de África y como estímulo patriótico, cada provincia española regale en plazo inmediato un aeroplano. Cada aparato ostentará el nombre de la provincia donante y al efectuar su primer viaje a Marruecos, irá cargado de obsequios para los soldados naturales de la misma. Murcia aspira ser la primera que lleve a la práctica esta generosa idea.

*Nota de El Vigía:* Fruto del entusiasmo con que acogió la prensa las donaciones, la marcha de las suscripciones, y finalmente la bendición y entrega, la Aviación se hizo con 49 aparatos que, junto a los que más adelante el Gobierno, consciente de su valía, adquirió, aquella lucha, que parecía no tener fin, terminó.

### Hace 75 años

## Homenaje

**Pollensa 6 julio 1946**

Toda España se conmocionó el pasado día 27, al conocerse la noticia de que, en el curso de un ejercicio naval en aguas de Baleares, el destructor Lepanto, accidentalmente, había abordado al submarino C-4, echándolo a pique y desapareciendo con toda su tripulación,

constituida por 46 hombres, a una profundidad estimada de 300 metros. Infructuosas las tareas de búsqueda de supervivientes y restos, a cargo de los hidros Dornier 24 de Pollensa, ya tan solo quedaba homenajear a los malogrados marinos. Hoy, el teniente coronel Carlos Pombo pilotando uno de aquellos, el HR.5-8, ha sobrevolado la zona de accidente y arrojado una corona de flores, al tiempo que el pater rezaba un responso.

## «Cebolleo»

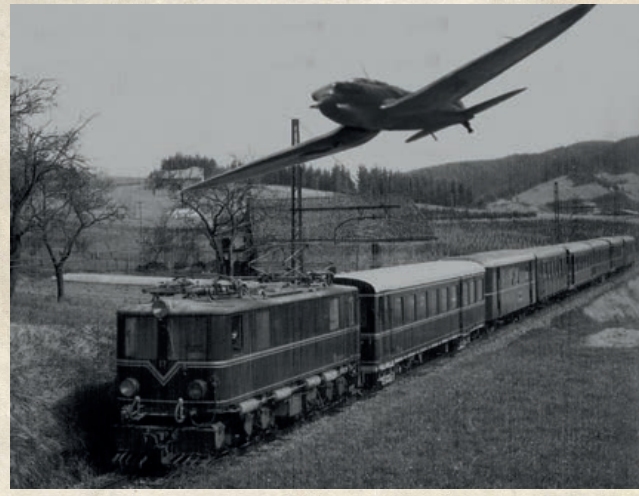
### Dos opiniones distintas

En los años 50, entre los componentes del modestísimo aeropuerto bilbaíno Carlos Haya de Sondica, recuerdo a José Antonio Eceiza, el simpático radio quien, como cabo 1.º, había estado destinado en la Escuadrilla del Cuartel General de la 5.ª Región Aérea (Villanubla). Joven, espabilado e inquieto, ejerciendo su especialidad había volado en los dos Rayos (Heinkel 70) que tenían –uno camuflado y otro terminado en el amarillo crema de los veleros– requiriendo sus servicios el propio general Rubio que, sabiendo que era vasco, el 2 julio 1947 lo trajo a Bilbao en el veloz monomotor puesto que, como jefe de la Región Aérea, había de recibir al ministro Gallarza que ,pilotando un Junkers, llegó de Madrid poco después para inspeccionar las obras de reapertura del aeropuerto.

En una ocasión –recordaba Eceiza– un capitán de la Escuadrilla le propuso subir con él para despedir a su novia que se marchaba al pueblo en tren y, de paso, «cebollear» un poco con el Rayo.

«Verá, cabo, como nos vamos a divertir», le dijo cuando ambos subieron a bordo, donde ya se encontraba un veterano mecánico, con cara de pocos amigos.

Instalado en el puesto que durante la guerra ocupaba el ametrallador, dotado de asiento giratorio y cubierta corrediza, me pareció todo un lujo para darse un paseo. Poco después, rugiendo los 750 cv despegábamos. La búsqueda no fue difícil y al cabo de un rato, allí abajo, distinguimos el convoy. Tras un ligero alabeo, cual si fuera a atacarlo, pico muy pronunciado, recuperando el vuelo horizontal a no más de una decena de metros del suelo para continuar, metiendo motor, con un limpio tonel ascendente. Luego, una pasada y otra y otra; alguna a nivel de las ventanillas para cruzarse por delante del ferrocarril hasta que su conductor, confuso y cabreado –me imagino–, lo paró. El capitán, pensando –supongo–, que se había excedido, regresó a Villanubla. Yo disfrutando de aquella locura, aunque hubo momentos en que llegué a pasar miedo, me sentía feliz. El brigada mecánico, –de ahí su cara de cuerno– ya se las veía venir, y tan pronto puso pie a tierra marchó al despacho del general –que lo tenía en gran estima– para protestar indignado. Había servido en la guerra con toda generosidad, de igual manera que ahora cumple sus servicios en tiempos de paz, pero no estaba dispuesto a morir, dejando viuda y huérfanos, por el capricho de un majadero insensato y loco.

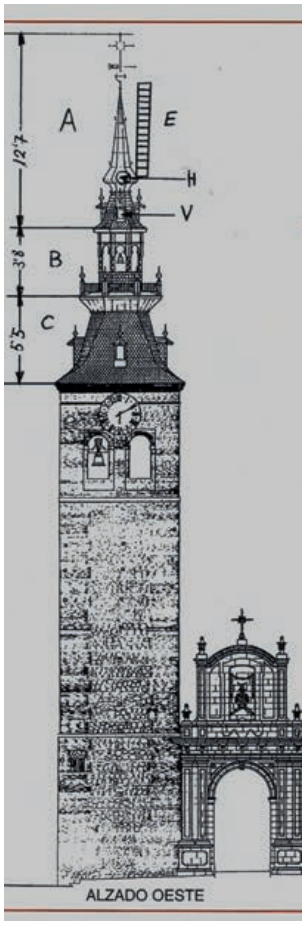


El follón que se organizó fue de órdago y, como era de esperar, al capitán le costó un arresto.

### Hace 75 años

## Audáz y sin vértigo

**Getafe agosto 1946**




Como ya saben nuestros lectores, el 9 de noviembre de 1926 (RAA abril de 2000), el entonces suboficial Buenaventura Pérez Porro, volando un aparato de caza de esta base, fue a colisionar con la veleta de la torre de la cercana iglesia de la Magdalena, lo que provocó la caída a tierra del aeroplano y graves lesiones al piloto, por las que hubo de extraérsele un ojo.

Lógicamente, la cruz y la veleta quedaron torcidos y la bola se desprendió. Mal reparadas, al poco tiempo presentaban un aspecto deplorable. Tuvo que llegar en 1945 destinado a la base el cabo montador electricista Manuel Gómez Gallego de Guzmán, quien tras hablar con el párroco, decidió tomar cartas en el asunto y proceder a una concienzuda restauración. Carente de vértigo y echándole mucho valor, trabajando siempre en solitario y por las tardes, cuando le permitían las obligaciones militares, hubo de subir más de 30 veces y con la ayuda de una escalera de seis metros de longitud, que el mismo fabricó, acceder hasta lo más alto (55 m). La preciada chapa zinc, con la que un fontanero le construiría la bola de 80 cm de diámetro, no supuso problema para «el cabo Gallego» –como era comúnmente conocido–. Se vistió el uniforme de cabo de Aviación y se fue a ver directamente al presidente de la Real Compañía Asturiana de Minas, quien mandó pedir dos chapas de dos metros cuadrados. con las cuales hubo de cargar en los distintos medios de transporte hasta Getafe.

Por fin el día pasado, tras fotografiarse en la bola, dando la impresión de ser un «giraldillo» que forma parte del conjunto cruz-veleta, la restauración quedaba terminada.

Hace 65 años

## Brillantez

**Santander 26 agosto 1956**

El jefe de Estado, a quien acompañaba su esposa y otras personalidades, llegados a esta ciudad a bordo del crucero Almirante Cervera, ha presidido los actos celebrados en homenaje al ilustre polígrafo santanderino, Marcelino Menéndez Pelayo.

Las 21 salvas de ordenanza, la compañía de Infantería que le rindió honores y muy especialmente la escuadrilla de Valladolid (Villanubla) que ha evolucionado sobre el casco urbano y alrededores, han dado una brillantez muy del agrado de la población. que se ha echado materialmente a la calle para presenciarlos.

Hace 65 años

## Ensoñación

**Madrid 30 julio 1956**

Pilotado por el ministro del Aire general González Gallarza y llevando a un grupo de directivos de Construcciones Aeronáuticas S.A. e Iberia, el bimotor CASA 207 Azor ha efectuado un viaje de pruebas Madrid–Barcelona. Cronometrado especialmente, ha invertido en el trayecto 1 hora 15 minutos, un cuarto de hora menos que el vuelo normal de un DC-4.

El C-207 continúa su puesta a punto y, como se sabe, Iberia está interesada en él. Su precio unitario se calcula entre 12 y 13 millones de pesetas.

Hace 55 años

## Madrinazgo

**Villafría 14 julio 1966**

En el aeródromo-escuela burgalés ha tenido lugar el solemne acto de jura de bandera de los caballeros alumnos del XVIII curso de la Milicia Aérea Universitaria los cuales, por unanimidad, nombraron madrina a María del Carmen Martínez-Bordiú y Franco fue muy agasajada.

*Nota de El Vigía:* En RAA de julio-agosto de 2005, refiriéndonos a la jura de la anterior promoción, cuya información obtuvimos de la propia revista y del diario *ABC*, omitimos, como los citados medios, dar cuenta de la participación aérea en el acto, lo que no se le escapó al *Diario de Burgos*, del cual transcribimos: «Durante la ceremonia, 12 aviones C.6 del Ala de Cazabombardeo n.º 43 de Villanubla, al mando del coronel piloto aviador Ramiro Pascual Sanz, antiguo director de la MAU, sobrevolaron el Patio de Armas, en rombo y en columna, haciendo gala del alto grado de instrucción puesto de manifiesto en las magníficas evoluciones efectuadas».

En la fotografía el citado coronel junto a Pilar, su mujer y su hijo Ramiro Pascual Rodriguez, quien había jurado bandera en tal ocasión.

Hace 25 años

## Espamer 96

**HA-200 SAETA**
**Tirada 1.200.000 ejemplares**

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 100 años

## Nueva escuadrilla

**Larache 1 septiembre 1921**

Dotada de seis Breguet XIV, de los generosamente donados a la Aviación por entidades y ciudadanos de distintas provincias y algún acaudalado altruista; se ha organizado la segunda Escuadrilla al mando del capitán Francisco Martín Prat, a quien vemos en la fotografía en la ceremonia de entrega de 17 aparatos, entre ellos, el "Manila", que a él le correspondió volar.

Previéndose una tercera escuadrilla, en breve comenzarán las obras de ampliación del aeródromo.

### Hace 100 años

## Susto

**Melilla 1 septiembre 1921**

Muy temprano han volado dos aviones pilotados por el capitán Manzaneque y el teniente Mateo, con observadores de los mismos empleos, Carrillo y Alonso Valdés De regreso al aeródromo, sobrevolaban la ciudad, cuando se ha desprendido una bomba, cayendo sobre una casa de la calle General Polavieja. Los vecinos alarmados huyeron, despavoridos, pero la bomba, por fortuna, no estalló. Los aviadores la recogieron poco después y se restableció la calma.

### Hace 85 años

## Competencia

**Madrid septiembre 1936**

La Guerra Civil recién había comenzado, los aviones ahora contendientes, todavía sin las marcas de identificación, tan solo eran reconocidos por el número de puro; aún así, los cambios de bando habían complicado la cosa. El Nieuport Ni-52 fotografíaado por Ramón Allende "lomo al sol" en la cumbre de Somosierra, denota su pertenencia al 11 Grupo de Caza con base en Getafe, corroborada por la figura de la pantera que ostenta en el empenaje. Dicha imagen, sería utilizada por la prensa nacionalista como demostración de su dominio en el aire. No en vano, días antes, cuando las tropas gubernamentales alcanzaron la sierra madrileña, les faltó tiempo para que, con un desconocimiento absoluto, bajo el título «En el frente de combate», incluyeran en el diario Ahora, una foto de Marín muy similar con soldados delante y sobre el aeroplano también y el siguiente pie:"Un aeroplano rebelde, que fue derribado por nuestras tropas, custodiado por milicianos populares." .

Pues bien; ni uno ni otro abatieron tal avión, puesto que se lo cargó el sargento Andrés García Lacalle. Quien llegara a ser jefe de la Caza Republicana lo cuenta en sus Memorias (1) De guardia en la Sierra, esperando a su relevo, que le falló, se quedó sin combustible y hubo de meterse en el suelo, con mucho cuidado forzando deliberadamente un capotaje, para no rodar cuesta abajo.

1- Mitos y verdades (113)

### Hace 85 años

## Cae el primer polimotor

**Toledo 26 septiembre 1936**

Sobre el municipio de Bargas, la caza gubernamental ha hecho blanco en el trimotor de bombardeo Junkers Ju-52 (22-64) pilotado por el capitán Eustaquio Ruiz de Alda (foto) junto al alférez Genaro Lucas, los sargentos Quintín Segovia, César Ledesma (mecánico), Joaquin Sanjuan (radio) y el cabo Antonio Nieto (ametrallador). Todos, a excepción de Sanjuan que pudo lanzarse en paracaídas y hecho prisionero, perdieron la vida al estrellarse el avión contra el suelo.

Según se nos ha informado, su escuadrilla volaba en formación de cuña, sin protección de caza.

### Hace 59 años

## Héroe por partida doble

Eran los prolegómenos de la Vuelta Aérea 1962 y con el regusto de haber participado el año anterior, mano a mano con Facundo Àlvarez; en la L.8C-5 del Real Aero Club de Vizcaya; esta vez, a falta de aparato, se me hacia muy duro ocupar mi plaza en uno de los DC-3 de la organización, donde tenia cabida la prensa, aun cuando su tripulación la formasen mis amigos Antonio Vara de Rey y Juan Castaño.

Andaba pues por Cuatro Vientos tratando de hacer aero-stop, cuando me dieron un recado:

-Busca al capitán capitán Vara de Rey, quien te ha encontrado una avioneta.

Me faltó tiempo para correr hasta el DC-3, y luego de saludar a Antonio con la vieja

cantinela de ¡Que hermana mas guapa tienes! (1), me presentó al teniente Julián Antonio Bernabé, nº 1 de la 13 Prom AGA (1961) y al sargento piloto de complemento Eugenio Maldonado, ambos del Ala nº 3 de Cazabombardeo (Villanubla), quienes se ofrecían a llevarme en su flamante CASA Dornier 27, (L.9- 35), perteneciente a la Escuadrilla del Cuartel General de la 5ª Región Aérea. A última hora, invitaron también a Augusto Zatarain un piloto del Real Aero Club de Valladolid; que, como yo, andaba despistado por allí.

De lo gozosa que fue aquella Vuelta, aceptando en alguna etapa el puesto de "segundo", no tengo palabras; contándoles a mis amigos el capitán Alfredo Chamorro y el teniente Eduardo Gonnzalez Gallarza, ganadores absolutos, de la prueba. su comentario fue :

-Es que tu, "Canario", eres de los nuestros. Me llenó de satisfacción.

A lo largo de las 12 etapas charlamos mucho; Nuestros anfitiones nos contaron mil cosas sobre sus exprimidos T-6; siempre de aquí para allá, en maniobras y ejercicios "Con buena estrella, no importa donde" (reza el emblema del Ala) asi y todo "Aún queda jugo" (sostienen los del 33 Escuadrón).

Maldonado, quien aun mostraba huellas de quemaduras en cara y manos, con la mayor naturalidad, nos conto aquel angustioso accidente, que vivió pocos meses atrás. Fue el 16 de febrero, cuando acompañando al teniente Sebastián Alomar Roselló que hacía la función de instructor, se instaló en el E.16-102 (2) para hacer prácticas de vuelo instrumental. cubierto con capucha. Luego del chequeo y calentamiento, autorizado por la torre, inició el despegue notando que el avión se le iba a la izquierda, el horizonte le indicaba lo contrario, el golpe en una rueda y luego en la otra le hicieron despojarse de la capucha; se habían salido de pista chocado contra un motón de tierra que motivó el que se desprendieran las dos ruedas y planos, al tiempo que comenzaba a arder el motor. Desprendidos sus atalejes rompió en el puño el cristal de la cabina y consiguió salir. Su obsesión era el teniente, atrapado entre llamas; luchó para rescataarlo, pero además de imposible, los sanitarios de la ambulancia, viéndole herido, se lo impidieron al trasladarle al hospital.

La Vuelta había terminado y en la cena oficial de clausura, aprovechando la presencia del teniente general Longoria jefe de la 5ª Región Aérea, quise agradecerle las atenciónes que habían tenido los aviadores de Villanubla conmigo; por ello, le propuse alargar un pelín la Vuelta y en Bilbao poder agasajarles. Lamentablemente mi idea no cuajó, pero su propuesta fue que terminara con ellos y después de comer en un T-6 me llevara Bernabé a Bilbao; y así fue, en el E.16-38 en 1,45 horas estaba en mi tierra.

Al año siguiente "mi" piloto hacía el curso de reactores en Talavera y luego de su destino en los "Sabres" de Valencia, ya capitán, llegó a volar los doblemente supersónicos "Starfigfhter" de Torrejón Habiendo disfrutado lo suyo, pasó a la Compañía Iberia donde como comandante de "Jumbo", le llegó el retiro por edad. Hoy, 59 años después de nuestro encuentro he tenido la satisfacción de charlar con él.

En cuanto al amigo Maldonado, supe que había pasado a las líneas, donde el destino nuevamente le llevó a protagonizar una situación heroica.

Fue el 16 de septiembre de 1966 cuando a bordo del DC-3, EC-ACX de Spantax con Fernando Piedrafita de copiloto, Mª Carmen Vázquez como azafata y 24 pasajeros, cubria la línea Tenerife -isla de La Palma; apenas habían transcurrido dos minutos de vuelo en régimen de ascenso, cuando el motor izquierdo falló, la pérdida de altitud, entre nubes y rodeado de montañas no tuvo otra opción que intentar un amerizaje, maniobra que llevó a cabo a la perfección, en aguas de la bahía de Los Angeles en la costa del Sauzal . Por suerte mas de media docena de embarcaciones de pesca presenciaron la maniobra y acudieron raudos en socorro. El pasaje permaneció a bordo hasta que dotados de los correspondentes chalecos salvavidas pasaron a las lanchas; tan solo uno, presa de una fuerte crisis nerviosa se negó a abandonar el avión, asiéndose fuertemente a a una de las abrazaderas de la puerta de salida. Resultaron inútiles los esfuerzos del comandante Maldonado por salvarle, esfuerzos de los que hubo de desistir medio axfisiado, cuendo el DC-3 comenzaba a sumergirse. En tan dramáticas circunstancias murió la única victima del suceso. La intachable y heroica actuación del piloto, jurídicamente en un principio, fue cuestionada, debido al fallecimiento de un pasajero; solamente al comprobarse por la autopsia que la causa había sido un infarto. fue exculpado.

Maldonado, luego en la compañía Iberia y ya retirado, volaría a la eternidad ahora hace 10 años.

En la fotografía de izq a dcha: Zatarain, "Canario", Bernabé y Maldonado.

1: El autor recuerda, que de niño le gustaba ver en la colección de "Luna y sol" de su hermana mayor, la foto de la boda (4.3.1946) de Javier Guibert y Pilar Vara de Rey, ya por el uniforme de aviador y condecoracios de él; ya por la extraordinaria belleza de ella (RdeAyA 3/2006)

(2) El único T-6 del Ala nº 3 color butano armado

Hace 55 años

## Madrinazgo

**Burgos 14 julio 1966**

En nuestro número anterior, referiéndonos a la Jura de Bandera del 18 curso de la Milicia Aérea Universitaria, nos hacíamos eco de la presencia en Villafría, de Carmen Martinez Bordiu y Franco, madrina por unanimidad, a quien vemos en la foto dando muestras de su salero

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

## *Addenda et corrigenda*

Todavía recientemente –en *El Vigía* de julio-agosto– refiriéndonos a la avioneta hidro HM-3, erróneamente atribuíamos al capitán Rafael Lorenzo Vellido, como piloto de su primer vuelo. Así y todo, no teniéndolas todas conmigo la consulta, a través de uno de sus hijos, de las cartillas de vuelo de aquel gran amigo, han confirmado mi «metida de pata» puesto que en aquellas fechas Rafael, como proto, estaba volando el Fiat en la Escuela de Caza de Morón. Pero, «como no hay mal que por bien no venga», entre las páginas, que para mayor abundancia me remitió, con gran sorpresa encontré –nunca se había contado– los vuelos que en comisión de servicio realizó en Schiphol en la Fokker holandesa, a los que en otra ocasión habré de referirme.

Dándole vueltas al asunto, recordé que años atrás, (RAA mayo de 2008) en la biografía de Javier Murcia someramente lo citaba como el probador de la HM-3. Efectivamente, a través del Archivo del SHEA hemos podido reconstruir la historia:

El 30 de abril de 1947, luego de informarse en AISA sobre la avioneta hidro, el teniente coronel Murcia, jefe del Grupo de Experimentación en Vuelo, inicia su relación con ella y el 5 de mayo, en una HM-1 denominada ya HM-3, pues va a ser dotada de flotadores, vuela de Cuatro Vientos a San Javier con escala en Albacete. Al día siguiente en el aeródromo de la AGA la prueba en vuelo; dos días después en aguas del Mar Menor, como genuino hidro, realiza varias carreras y el 9 ¡por fin! despega por tres veces, invirtiendo 17 minutos.

Teniendo intención de llevarla a Valencia para explorar la zona portuaria donde tomará agua, marcha en una Bücker y el 16 con la HM-3 vuela a la ciudad del Turia para regresar al Mar Menor la misma fecha.

En la fotografía, tomada en el hotel Londres de San Sebastián el 23 abril 1944, vemos al entonces comandante Javier Murcia a su regreso a España, tras la disolución de la 5.ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia a su mando. Obsérvese la ausencia de las alas (el rokiski) en su uniforme, probablemente regaladas a algún compañero alemán en la, sin duda, triste despedida.

### Hace 100 años

## Mejoras

**Sevilla 6 octubre 1921**

Con objeto de convertir el aeródromo de Tablada en una base de primer orden, se van a construir nuevos hangares, talleres de reparación y depósitos de esencias y maquinaria. También se instalará una estación meteorológica, se levantarán pabellones y alojamientos para pilotos y tropas, dotándolos de servicios y condiciones de poder abastecer todas las zonas de África en las necesidades de la guerra.

Se esperan 30 aparatos para formar dos escuadrillas que mandarán los capitanes Martín Prat y Rojas.

### Hace 80 años

## Primer caído

**Moschna 2 octubre 1941**

Como ya es sabido por nuestros lectores (RAA octubre de 2006), la 1.ª Escuadrilla Azul, que acaba de incorporarse al frente, sin tiempo siquiera para un mínimo periodo de aclimatación, ha sufrido su primera baja. Se trata del teniente Luis de Alcocer y Moreno-Abella quien, al regresar de un servicio de protección a HS-123, corto de combustible, se ha visto obligado a realizar un aterrizaje forzoso pero, desdichadamente, –como le ocurrió al tan recordado García

### Hace 85 años

## Grave error y maestría

**León 11 octubre 1936**

Con el fin de bombardear a las fuerzas que atacan Oviedo, una pareja de Fokker F-XII, con los capitanes Rodríguez Carmona y Eyaralar a los mandos, ha despegado a toda prisa. Han de volar muy bajos, buscando la precisión, ya que las fuerzas combaten a escasos metros de distancia, en las casas de la ciudad. Al aparecer la patrulla alemana de He-51 que ha de protegerles, suponiendo que se trata de aviones enemigos acercándose al de Carmona por la cola, hace fuego hiriéndolo y produciendo averías en los dos motores laterales. A modo de excusa, diremos que la aviación gubernamental poseía aviones similares y que, concretamente el tiroteado, tan solo ostentaba las marcas de identificación que los distingue pintadas por un lado pues, dada la premura del servicio, no hubo tiempo a terminarlo.

Como puede uno imaginarse, la situación es angustiosa; tanto más cuando, con gran pericia y esfuerzo consigue llegar al aeródromo, los motores se incendian. Evacuados rápidamente, si el resto de la tripulación resulta ilesa, a Carmona han de trasladarle hospital donde, debido a las graves heridas, se hace necesaria la amputación del brazo derecho.

En la fotografía, inédita en la prensa aeronáutica, vemos al capitán Rodríguez Carmona manco ya.

Morato– el impacto del colimador en su cabeza acabó con su vida.

De esta forma absurda perdía la vida una joven promesa –la semana próxima había de cumplir 22 años– quien, como cazador, contaba ya con la calificación de experto alcanzada en la pasada Guerra de España, con 128 servicios y cinco victorias.

### Hace 75 años

## Retorno y homenaje

**Madrid 18 octubre 1946**

El aniversario del regreso a España de los restos del genial inventor Juan de La Cierva (RAA octubre de 2016) me ha traído el recuerdo de aquel gran aviador y excelente persona que fue Hermenegildo Menéndez, conocido entre sus amigos como «Paco el minero». En casa de este cronista, mirando centenares de fotos de su época de piloto activo, en 1994 accedió a que le grabara una entrevista. Uno de los temas que más me sorprendieron fue su traída a España, con matrícula civil, del primer DC-3 para el Ejército del Aire y su llegada de víspera a Getafe. Hoy queremos traer la imágen del mismo en el curso del grandioso recibimiento y homenaje que a La Cierva se le tributó.

### Hace 65 años

## Sucesión

**Villanubla octubre 1956**

Tras 15 años de actividad, disuelto el que fuera 33 Regimiento de Asalto –hoy 33 Grupo de FFAA– se ha creado el Ala n.º 3 de caza bombardeo.

Dotado el 33 del célebre caza soviético Polikarpov I-15, conocido como Chato o Curtiss, de los que, en sus mejores tiempos, llegó a contar con cerca del medio centenar.

La unidad que le sustituye agrupa dos escuadrones equipados con el famoso entrenador USA, North American T-6 Texan. Transformado para su nueva misión, ha sido convertido en monoplaza, acoplándosele un depósito adicional de combustible un par de ametralladoras Breda de 7,7 mm procedentes de los Fiat CR-32 y cohetes Oerlikon.

### Hace 65 años

## Nueva base

**Rota 3 octubre 1956**

Con el aterrizaje en la pista recién terminada de dos tetramotores C-54 de la USAF, se ha inaugurado oficialmente la base aérea, aneja a la aeronaval. En ellos, con el embajador de los Estados Unidos, Cabot Lodge al frente, han llegado sendas representaciones norteamericanas y españolas de la Armada y Ejército del Aire. Recibidas por el infante Alfonso de Orleans y otras autoridades, el almirante Boone, jefe de las Fuerzas Navales de los EE.UU. en el Atlántico este y Mediterráneo, pronunció un discurso en el que puso de relieve que se trata de la primera instalación de este género en el continente europeo. así como la espléndida labor realizada por contratistas y trabajadores españoles. «Nosotros los americanos –dijo– que debemos tanto a España, descubridora del nuevo mundo, hemos encontrado durante la construcción de estas bases las más cordiales y amistosas relaciones».

Después de recorrer la pista de 2490 por 60 metros y distintas zonas de la base, marinos y aviadores almorzaron en un parador próximo.

*Nota de El Vigía:* Cecilio Yusta Viñas, en su espléndida biografía del infante cuenta que: «Solo dos días después de la inauguración de la pista de Rota, el infante tomó tierra en ella con la Jungmeister 71-50, acontecimiento que quedó plasmado en una fotografía, muy difundida, en formato de tarjeta postal, con el siguiente rótulo: *First single engine aircraft landing at US Naval Base, Rota–Spain, 5 october 1956 by SAR el Infante don Alfonso de Orleáns y de Borbón*».

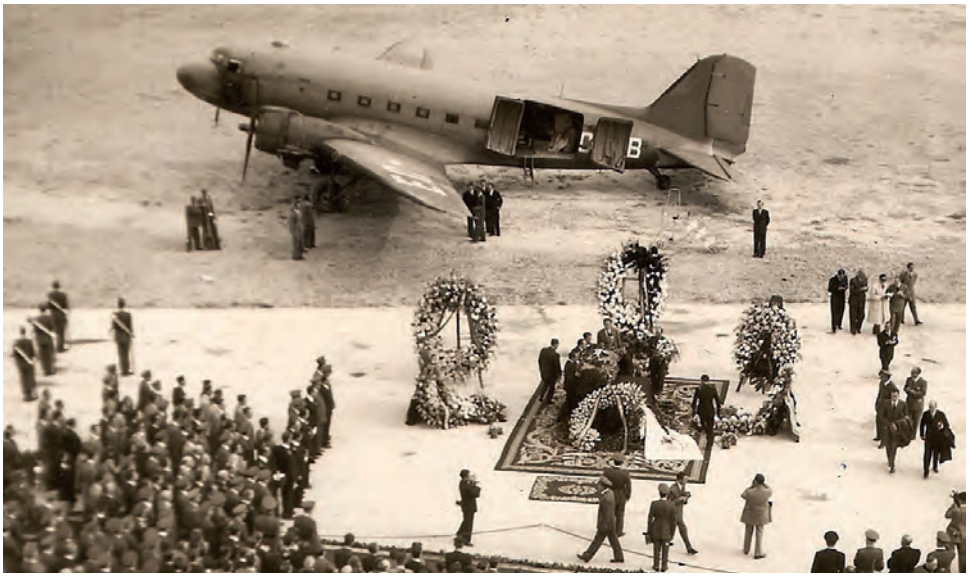
### Hace 65 años

## Protos USA

**Madrid 9 octubre 1956**

Por disposición de fecha 6 del corriente, que aparece en el Boletín Oficial del Aire, en atención a las circunstancias que concurren en los capitanes de las Fuerzas Aéreas de los Estados Unidos de América del Norte, Mike Encinias y Malcolm Agnew, se les concede el título de piloto honorario de la Aviación Militar española.

Dichos aviadores, en función de profesores, llevaron a cabo en 1954 en Talavera la Real, la formación en vuelo de los cuatro jefes, encabezados por el teniente coronel Gavilán y 25 oficiales que, participantes en el curso inicial de transición a reactor T-33, inauguraron la Escuela de Reactores.



# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 90 años

## Inauguración y dejadez

**Melilla 22 noviembre 1931**

Cuando ayer sobrevolaban Mar Chica, el capitán Julián Llamas de Rada, a quien acompañaba el soldado mecánico Antonio Barragán, en espera de que se agruparan los seis Loring R-III que, a su mando, iban a realizar un ejercicio de bombardeo sobre Dar Drius, un suceso imprevisto nos sobresaltó a quienes desde tierra seguíamos sus evoluciones al ver, espantados, como tras un picado desde setecientos metros perdía un alerón, luego un plano y, sin dejar de picar, acababa estrellándose de morro en la orilla, frente al aeródromo de Tauima.

Despavoridos, salieron hacia la playa todos los jefes oficiales y tropas que en él se encontraban, anhelosos de prestar auxilio a los compañeros. Pero, aún teniendo el avión allí cerca, hundido en terreno fangoso a unos tres metros de profundidad, con su sobresaliente cola mostrando la trayectoria de su vuelo fatal, era imposible avanzar por impedirlo el terreno.

De la base de hidros salieron tres aparatos a los que se sumaron otras tantas canoas automóviles y, más tarde, los dos buzos que envió la Armada. Cayendo la noche se suspendió la búsqueda hasta hoy domingo.

Desde las primeras horas de la mañana se han reanudado los trabajos para la extracción del R-III, y con una grúa y barcazas sin fondo, han podido sacarlo separadamente puro y motor. Entre las ruedas y el puesto del observador, donde iba el mecánico, se encontraba su mutilado cadáver que, llevado a tierra, una ambulancia lo ha trasladado al cementerio de la Purísima Concepción, donde a la tarde se celebró el sepelio.

Lo presidía el general jefe de la circunscripción, las más altas autoridades militares y civiles de la región, así como los primeros jefes de cuerpos, dependencias y servicios. Al frente de las comisiones de las mismas diez soldados por Cuerpo, todos los jefes oficiales y tropa de Aviación francos de servicio y mucho personal del elemento civil.

Desde el depósito, el féretro cubierto con la bandera nacional fue conducido a hombros de compañeros del finado, hasta el Panteón de Aviación, que con él se inauguraba. Durante la fúnebre ceremonia voló sobre el camposanto una patrulla de aviones R-III. El número 84 pilotado por el suboficial González (Armando) y el teniente Puente (Enrique de la); el número 87 por el cabo Benito y sargento Fraile y el número 115 por el teniente Pombo (Carlos) y capitán Espi, éste para sacar fotos y aquellos para arrojar flores de los bellos jardines del aeródromo de Nador.

Entretanto, sabemos que la esposa del capitán Llamas –cuyo cuerpo continúa desaparecido–, sumida en el dolor, se halla acompañada de las cónyuges de amigos y compañeros.

**Melilla 29 noviembre 1931**

Las exploraciones que diariamente han venido realizándose en búsqueda del malogrado capitán Llamas, han tenido éxito al fin y ayer, poco antes de la una de la tarde, se descubrió su cadáver cerca de unas rocas a unos 200 metros frente al fortín de La Restinga. Informada la Compañía de Mar, en una lanchilla remolcada por el «Estopiñan» fue conducido al muelle de la base de hidros para ser reconocido por varios facultativos. Trasladado al cementerio, anoche se organizaron turnos de vela entre sus compañeros.

Hoy, la gran explanada del camposanto resultaba pequeña para contener el número de militares y civiles reunidos para rendir el último tributo al compañero y amigo.

Envuelto el féretro en la bandera nacional, fue sacado del depósito por la puerta principal para

### Hace 75 años

## Uniformidad

**Madrid 15 noviembre 1946**

Por decreto de hoy (BOA nº 145) se aprueba un nuevo Reglamento de Uniformidad. En sus 67 páginas y 222 figuras, describe magníficamente un vestuario y equipo más acorde con los tiempos; desaparece pues, el capote largo de mucho vuelo y doble botonadura. Entre las novedades que a este cronista le han llamado más la atención, mencionaremos la galleta de la gorra en la que, aparece bordado el emblema del Ejército del Aire con dos ramas de laurel y la corona imperial, así como la recuperación de la daga, que ya se adoptó en el Reglamento de 1926, como complemento del tan peculiar uniforme color verde botella, que incluía el gorro tipo isabelino para gala y grandes charreteras; el citado Reglamento se eliminó con el advenimiento de la República en 1931.

Hace 80 años

## Cae un As de Ases

**Breslau 22 noviembre 1941**

Cuando tratando de sortear una fuerte tormenta desde el aeródromo de Cherson (Ucrania) se dirigía a Berlín, se ha estrellado fatalmente en Schöngaten, el He-111 en el que viajaba el coronel Werner Mölders quien, junto al piloto, 1er teniente Kolbe, ha perdido la vida, sobreviviendo milagrosamente, el mayor Wenzel (ayudante de campo de Mölders) y el suboficial radio.

El as alemán contaba 28 años y había sido ascendido a coronel confiándosele, con categoría de general, el mando de toda la Aviación de Caza. Se encontraba inspeccionando las unidades de la Luftwaffe en Crimea cuando se le ordenó regresar a la capital de Alemania para asistir al funeral de Ernst Udet. En su fulgurante carrera como cazador, iniciada en España, formando parte de la Legión Cóndor, se anotó 14 derribos. Tras el comienzo de la Segunda Guerra Mundial, ascendió a capitán y como jefe de Escuadrilla y de Grupo, alcanzó su 20.ª victoria (sin contabilizar las obtenidas en España) concediéndosele la Cruz de Hierro, siendo el primer cazador que obtenía tal condecoración.

Derribado en combate, hubo de saltar en paracaídas. Preso de los franceses, pocas semanas después era liberado como consecuencia del armisticio. Durante la Batalla de Inglaterra demostró que, no solo era un destacado combatiente individual, sino que además tenía insuperables cualidades como jefe de unidad. Sumando y sumando victorias que merecieron las más altas recompensas militares, en julio de 1940 alcanzaba la 101, colocándose en cabeza de los ases de la caza alemana. Consciente el Führer de que era demasiado valioso para arriesgarse a perderlo, le prohibió volar en misiones de combate, pero irónicamente el destino le reservaría el inesperado fin que hemos podido ver.

En la preciosa fotografía de Dreesen, que este cronista admiró de joven, vemos a Mölders (a la derecha) junto a Adolf Galland en una actitud muy cazadora.

que ante él desfilara la Compañía del Regimiento Melilla, encargada de rendir honores. Tres aparatos R-III, volando a muy poca altura, dejaron caer preciosas flores en el momento del sepelio en el nicho n.º 1 del mausoleo, inmediato al del mecánico que, como sabemos, le acompañaba; en tanto, se disparaban las salvas de ordenanza.

En la fotografía, tomada en 1941 por el coronel Ángel Torres Prol, destinado por entonces como capitán en Mar Chica, vemos el Mausoleo de Aviación engalanado el Día de Difuntos.

*Nota de El Vigía: Casualmente, visitando la ciudad de Melilla el pasado agosto, a nuestro amigo, el prestigioso historiador Santiago Guillén, le faltó tiempo para visitar, con un ramo de flores como ofrenda, el Mausoleo de la Aviación Militar Española. Pero a la sorpresa inicial, se unió la decepción y disgusto que le produjo el estado de abandono en que se encuentra; la pintura que sobre la piedra habíase aplicado, al desprenderse por trozos, presentaba un aspecto deplorable, tanto más, comparándolo con los de otras Armas o Cuerpos. .*

Hace 70 años

## Ventarrón

**Pollensa 6 noviembre 1941**

La tromba de agua y viento que ha descargado y azotado la bahía, se ha cebado particularmente con el Zapatones (He-59) que se encontraba en el agua amarrado a su boya. Tanto que, como podemos ver en la fotografía, a punto estuvo de hundirse.

Hace 65 años

## Descuido mortal

**Albacete 23 noviembre 1956**

Nos informan de la base aérea de Los Llanos que, cuando esta mañana se procedía a la puesta en marcha de varios bombarderos Junkers Ju-88, uno de los soldados que en tierra los atendía, al retirar los calzos, al parecer sin la necesaria prudencia, ha sido alcanzado por las hélices del bimotor causándole la muerte instantánea. Su nombre, así se nos ha dicho, es Sigfrido Herrero Nebot. La desgracia ha causado una penosa impresión.

## Canciones de la guerra

A la música de la popularísima copla del bando republicano «Si me quieres escribir, ya sabes mi paradero», el simpático «Curro» Vigueras, teniente ametrallador-bombardero en los Rayos, puso letra narrando una de las variadas trastadas de un supuesto teniente Buela. Adelante:

*– El teniente Buela un día, llegó al campo muy ufano*
*bis*
*A la orden capitán derribé un aeroplano*
*¿Qué aeroplano ha sido ese, dígame teniente Buela?*
*bis*
*Ha debido ser un Rata, por lo que aprendí en la escuela*
*¡Que coño va a ser un Rata, si ha sido un Messerschmitt!*
*bis*
*que han llamao de Calamocha para decírmelo así.*
*Por tanto yo le digo que por ser tan despistado*
*bis*
*pase usted al calabozo quince días arrestado.*

En la foto, pilotos de Junkers, que luego pasarían a los Savoia 79, en un rato de relax entre servicio y servicio. De izquierda a derecha: Ultano Kindelán, José Larrauri. Detrás Luis Pardo «El Herulo», Eladio Goizueta y Fernando Vara de Rey.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

## A vueltas con la HM-3

Como ya saben nuestros lectores (RAA julio-agosto de 2021), tras el frustrado intento de vuelo del teniente coronel Enrique de La Puente Bahamonde y el comandante Pedro Huarte Mendicoa en el embalse de Santillana, adjudicábamos la «gloria» de haberla pilotado por vez primera, en aguas del Mar Menor, al comandante Javier Murcia.

Ya insinuábamos entonces el rumor de que, moralmente herido el ingeniero proyectista Don Pedro –como todo el mundo le conocía– en «secreto» la había volado y así me lo ha confirmado el prolífico y sabio historiador José Luis González Serrano, quien gozó de su amistad, y a quién regaló una copia de las memorias de carácter privado –escritas para los suyos– de las que, gracias a su gentileza, copio estas líneas:

«Al día siguiente me fui a la oficina y estuve repasando cálculos y dibujos, hasta que llegue al convencimiento de que aquello tenía que volar; y ni corto ni perezoso, cogí la avioneta y me fui a la laguna otra vez, solo lleve conmigo a Blanco[1], aterricé en el campo vecino a ella, le pusimos los flotadores, y otra vez al agua con ella.

Me subí a la avioneta, la pusimos en marcha, solté las amarras y empecé a deslizarme por el agua, sintiendo una sensación extraña porque no disponía de frenos a mi antojo para detenerle, como ocurre con los aviones terrestres. Después de unos tanteos a diversas velocidades, para poner el avión sobre el reciente, decidí que aquello marchaba bien e hice el primer intento de despegue, que resultó un éxito, pues antes de lo que pensaba el avión estaba en el aire. Fue un despegue sensacional y sentía unos deseos incontenibles de seguir volando; pero como se me había prohibido seriamente que no volara yo, para evitar malos modos, y para no dejar en peor lugar a mi compañero "El Pontón", decidí tomar agua en la misma dirección en que iba, después de haberla volado a tres o cuatro metros del agua durante un kilómetro más o menos, Blanco fue el único testigo de esta maniobra, que me quitó una gran preocupación.

Lo que sucedió con el fallido despegue de "El pontón", en mi opinión, es que al quitarle sus casi 120 kg de peso a la avioneta, facilitó enormemente el despegue y a pesar de mi falta de práctica en maniobras en el agua, conseguí lo que él no pudo.

Tan en secreto mantuve esta operación, que al propio Pontón tardé en contárselo treinta años, precisamente hace solo unos meses, de la fecha que estoy escribiendo estos recuerdos».

[1]Ingeniero aeronáutico Pedro Blanco Pedraza.

### Hace 85 años

## Cae un valiente

**Celadas 27 diciembre 1936**

Resuelto el Gobierno de la República a tomar la ciudad de Teruel, a su escasa guarnición, opuso una fuerza siete veces superior, además de 10 baterías, una compañía de carros de combate y un importante apoyo aéreo.

Para hacerle frente, destacó al campo de Caudé (Teruel) dos patrullas de Heinkel He-51 al mando de los capitanes César Martín Campo y Manrique Montero, a las que se había incorporado el teniente –muy pronto capitán– Alfredo Arija; seis aviones que quedaron reducidos a cinco, al capotar a su llegada el pilotado por el brigada Ramón Senra.

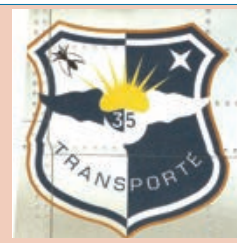
En la madrugada de hoy, al detectarse la aproximación de tres bombarderos Potez y seis Ratas de escolta, impulsados por una acometividad casi suicida, partieron de Caudé los He-51 decididos a impedir el bombardeo y a luchar contra los cazas que, dada su velocidad, se lanzaban sobre aquellos, ascendían y volvían a atacar.

Los compañeros de patrulla de Arija relataron así los hechos:

«Nos sorprendieron, no teníamos ni altura ni velocidad, nos entraban por todos lados, el capitán en una maniobra desesperada, se quedó dándoles la cara, sin velocidad, casi parado en el aire, siendo un blanco fácil, eso nos permitió escapar. Sin su maniobra no teníamos ninguna posibilidad[2]».

El coronel Herrera, en la biografía de Arija, relata así su final :

«Alcanzado e incendiado el Heinkel n.º 1 pilotado por el capitán Arija, continuó combatiendo




### Hace 65 años

## Sol y moscas

**Getafe diciembre 1956**

Creada el año pasado en esta base el Ala de Trasporte n.º 35, inicialmente acogió los Junkers 52 del disuelto Primer Grupo de Fuerzas Aéreas (Alcalá de Henares), en espera de material más moderno que la «ayuda americana» habría de suministrar. Desechados, como es sabido (RAA abril de 2021) los Fairchild C-119 Packet y decidido el Ejército del Aire por el Douglas C-47, ya han llegado cinco, esperándose alcanzar la veintena.

Desde muy pronto, nuestros DC-3 –así coloquialmente se les conoció– lucieron en su morro el atractivo emblema diseñado por el comandante Manuel Martín Loaisa, con el consenso de un puñado de miembros de la nueva unidad, alegórico al espíritu con que se cumplen las misiones. De día y de noche «sol y moscas», es decir. Vuelo placentero, sin problemas.

Hace 85 años

## Hidros del Cantábrico

Diciembre de 1937

De los 36 hidroaviones Savoia S-62 construidos en los barceloneses talleres de la Escuela de Aeronáutica Naval, para reconocimiento y bombardeo (300 kg), al producirse el alzamiento militar, 27 quedaron zona republicana y tan solo cinco en la nacional destacados en la base naval de Marín, en la ría de Pontevedra, desde donde actuaron valientemente hasta la conquista por los sublevados de toda la región. Siendo más útiles sus servicios en el Estrecho de Gibraltar, para allí marcharon tres, quedando tan solo la pareja bautizada general Mola y general Franco, a los que se unió el moderno Fairchild anfibio Virgen de Chamorro. Gozando de un excelente buen humor[4] y no poco valor, todavía se apuntaron algún meritorio servicio hasta que «los generales», gastados y achacosos, canibalizados terminaron su vida.

En la fotografía tomada en los días felices, vemos de izquierda a derecha a Leopoldo Brage, José Ramos Crespo y Ángel Torres Prol.

[4]Ver RAA junio de 2017.

hasta que, perdido el control y herido de muerte, se precipitó contra el suelo donde estalló con una gran explosión, convirtiéndose en una antorcha de gloria que llevó al bravo capitán a formar en las escuadrillas eternas. Era el primer piloto de caza nacional, muerto en combate aéreo.

A pocos cientos de metros del avión, que cayó en territorio enemigo junto a la carretera de Teruel a Celadas, se estrelló asimismo un Potez derribado por los Heinkel que lograron impedir el bombardeo.

En 1940, y con antigüedad de la fecha de su gloriosa muerte, fue ascendido a comandante por méritos de guerra».

*Nota de El Vigía:* Hijo de Paz Valenzuela Yoch y del comandante de Infantería José Arija Blanco, Alfredo había nacido en Santoña (Santander) el 12 de junio de 1906. Siguiendo la tradición familiar se hizo militar, para pasar al Servicio de Aviación. Como observador sirvió en los hidros de Mar Chica (Melilla). Teniente en 1929, ya en el curso de piloto se reveló como un virtuoso acróbata, con las cualidades ideales para cazador pero, «tirándole» el mar, hace el curso de hidros teniendo la oportunidad de participar en la completa vuelta a España que 12 Wal, con el comandante Ramón Franco al frente, llevaron a cabo en 1934[3]; destinado luego a la Escuadrilla del Sáhara, ostentó en una época el mando del aeródromo de Ifni.

El 18 de julio de 1936, ordenado el traslado a Tablada de la referida escuadrilla, en la escala de Larache se unió a los sublevados contra el Gobierno del Frente Popular. Dos días después, pilotando uno de los trimotores Fokker F-VII con 20 legionarios a bordo, iniciaba el Paso del Estrecho, como se conoció al primer puente aéreo de la historia, que transportó de Marruecos a la Península más de 23 000 hombres. Finalizada esta ardua tarea, se integró en los Nieuport 52 de la patrulla del capitán Gancedo y, más adelante, en las recién llegadas Pavas (Heinkel He 46) de reconocimiento armado, con las que participó en acciones de guerra en el frente de Aragón. Pero lo suyo era la caza y no paró hasta verse integrado en la patrulla de Martín Campo en la que, como hemos visto, perdió su vida.

En la fotografía Alfredo Arija posa feliz tras haber dado el bautismo del aire a su mujer.

[2]Jorge Clavero Mañueco. *Hermanos Martín Campo Aviadores en la Guerra Civil Española.*

[3]Ver RAA julio-agosto de 2004.

Hace 65 años

## Festival

Albacete 9 diciembre 1956

Volcado el Ejército del Aire en la campaña de Navidad y Reyes, promovida por el gobernador civil en favor de las clases humildes, más de 25 000 personas han asistido en la base aérea de Los Llanos a un espectacular festival.

A las evoluciones de la anfitriona Escuadrilla de Heinkel 111, siguieron los paracaidistas, el paso de la barrera del sonido de un Sabre pilotado por el capitán albaceteño Núñez Flores y la brillantísima actuación de la patrulla acrobática de Sabres del Ala de Caza n.º 1 de Manises que, al mando del capitán Miguel Salom, cautivó al público por su destreza e impecables formaciones. Finalmente las piruetas, del más refinado estilo, ejecutadas por José Luis Aresti en su Jungmeister, algunas a muy escasa altura, acongojaron al personal que aplaudió a rabiar tan pronto aterrizó.

En la fotografía, de izquierda a derecha: capitán Esteban «Comín» Rodríguez Sedano, teniente Álvarez de la Vega, capitán Salom y teniente Herraiz.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

**Hace 100 años**

## Aviador cien por cien

**Arévalo 9 enero 1922**

Hijo de los tan queridos maestros Victorino García-López Zara y Avelina Rengel Arroyo, en este municipio abulense ha nacido un niño que recibirá el nombre de Barsen.

Tuvo un hermano, Arístides, quien tras acabar el bachiller se había hecho piloto, convirtiéndole la guerra en un as de la caza y jefe de Escuadrilla con 17 victorias. Barsen, que lo admiraba, soñaba ser como él. ¡Que orgullo! cuando, queriendo revalidar en Rusia su brillante carrera, Arístides marchó con la 1.ª Escuadrilla Expedicionaria. Pero, jugarretas del destino, aunque su desaparición en el curso de un combate aéreo en las heladas estepas provocó un profundo dolor, la admiración de Barsen por su figura se convirtió en un incentivo irreprimible para hacerse aviador. De tal forma que, tan pronto acabó sus estudios, en 1943 ingresó como soldado en la Escuela Inicial Militar y Aérea de San Javier. Al año siguiente, ya era cabo 1.º piloto aviador y después de los cursos de transformación y caza, en febrero de 1945 alcanzó el empleo de sargento de complemento. Incorporado al 21 Regimiento (Getafe) fue ascendido a brigada.

Creada en 1945 la Academia General del Aire, cien plazas se destinaban para la libre concurrencia y veinte se reservaban para pilotos de complemento. Una de estas, tras superar los exámenes de ingreso celebrados en Madrid, la ocuparía Barsen que, como caballero cadete, inició el curso con la 1.ª promoción, que se formó dos años en San Javier y otros tantos en la Academia de Aviación de León, donde recibió el despacho de teniente. Volviendo de nuevo destinado a Getafe al –ahora– 21 Grupo de caza, pero sin cazas, asciende a capitán; hace un curso de esquí y el de vuelo sin motor en Cuatro Vientos, participando, como remolcador, con las HM y Cigüeñas en el Campeonato Mundial.

En 1953 realiza el de vuelo sin visibilidad en Jerez y es designado para hacer 100 horas de vuelo en las líneas aéreas civiles, incorporándose a la plantilla de Aviación y Comercio S.A. donde vuela el bimotor Bristol 170. El 4 de diciembre, a las cuatro de la tarde, partía del aeropuerto de Bilbao-Sondica para cubrir, como segundo del comandante Cañete, la tan conocida ruta a Madrid-Barajas. Son cinco tripulantes y 27 pasajeros. Aproximándose ya a Madrid, en Somosierra, encuentran un frente nuboso y tratando de salvarlo por arriba, una fuerte turbulencia arrastra el avión a tierra y, sin que el piloto pueda evitarlo, se estrella en la Cebollera. Partido en dos, a poco comenzó a arder causando 23 víctimas y 10 supervivientes. Barsen fue uno de los afortunados, y aún con graves heridas, en condiciones penosísimas, de noche azotando el viento y la nieve, consiguió bajar la montaña y alcanzar la carretera y la salvación. Trasladado al Hospital del Aire, después de 33 días recibió el alta y más adelante la Medalla de Sufrimientos por la Patria. De vuelta a su destino en el 21 Grupo vuela avionetas HM, Bücker, trimotores Junkers y el Bristol, tras incorporarse de nuevo a Aviación y Comercio para continuar las prácticas interrumpidas a causa del accidente.

La firma de los acuerdos con USA que había tenido lugar en 1953 supuso la total modernización del Ejército del Aire. Dos años después, Barsen participaba en la Escuela de Reactores, creada en Talavera la Real, en el primer curso de transición a reactor T-33. Tan bien se le dio la cosa que tuvo el honor de alcanzar el número uno de la promoción. Destinado a la recién creada Ala de Caza n.º 1 (11 Escuadrón) con base en Manises (Valencia) dotada de F-86 Sabre, el 17 de diciembre nuestro protagonista se convertía en el primer piloto en soltarse en España en el citado reactor.

Participó con los Sabre –tan conocidos a nivel popular por su actuación con la USAF en la Guerra de Corea– en el desfile de Madrid que los medios lo calificaron de espectacular, no ahorrándose elogios, con ocasión, además, de la interceptación por reactores maniseros, al avión del rey Faisal II de Irak, al que escoltaron tan pronto alcanzó territorio español.

Tal era el dominio, muy rápidamente adquirido, del Sabre por los pilotos del Ala 1, que nació su patrulla acrobática. Su responsable y promotor había sido aquel irrepetible –en todos los sentidos– teniente coronel Gonzalo Hevia quien, ante el compromiso de tener que actuar en una demostración aérea internacional en el extranjero, quiso rodearse de lo mejor que tenía: el capitán Barsen García López y los tenientes Maura, Salazar y Álvarez de la Vega. Debutan en Roma-Fiumicino y son recibidos en audiencia por el Papa Pío XII. La siguiente exhibición tuvo lugar en el extraordinario festival celebrado en Barcelona, tan brillante que durante la cena y entrega de trofeos el ministro del Aire, teniente general González Gallarza, además de felicitar a los participantes comunicó, a los miembros de la Patrulla de Manises, que en lo sucesivo sería la Patrulla Oficial del Ejército del Aire. Y con tan honroso nombramiento actuaron después en la Escuela de Reactores de Talavera ante el jefe del Estado.

En 1957 Barsen asciende a comandante y sustituye a Hevia,

Hace 85 años

## Cruel destino

**Las Rozas (Madrid) 3 enero1937**

Reanudados los combates en el flanco norte de Madrid, para apoyar a las columnas que marchan hacia la capital y escoltada por Fiat, se dibujan en el cielo una pareja de trimotores de bombardeo Savoia 81[1]. Pilotados por los capitanes Tasso y Pando, portando cada uno diez bombas de 100 kgs, se dirigen a Villafranca del Castillo y Majadahonda. Cumplida la misión Tasso, separándose de su pareja, parece tomar rumbo hacia Madrid, momento en que la caza enemiga, los ráturas se ceban ametrallándolo, sin que sus protectan solo resignarse a ver como se estrellaba contra vida los capitanes Joaquín Tasso, Santos Rubiano y y los sargentos Joaquín Palacios y Eustaquio

La presencia de Tasso en el avión de Rubiano y explicación en la contenida angustia de aquel, ante su mujer y sus cinco hijos, a quienes había dejado de 1936 cuando, a bordo de sendos Breguet XIX, Pardo Pimentel, en vez de volar de Getafe a Los mo habían sido ordenados, volaron a Pamplona las más que seguras represalias, su familia se ha-

Tasso era un experimentado aviador, quien con te– pasó al Servicio de Aviación procedente del hidros, participó tanto en estos como en aparatos nínsula había estado destinado en Getafe donde en frió un grave accidente que requirió su hospitalización. Ya repuesto, volvió a su destino desde donde, como hemos visto, se fugó.

pidos y maniobreros Moscas[2], picando desde las altores, entre ellos Ángel Salas, pudieran oponerse y el suelo en las cercanías de Las Rozas. Perdieron la Manuel Sáez de Heredia, el alférez José Luis Muñoz Revuelto.

la ilógica separación de su pareja, solo encuentran la más absoluta ausencia de noticias de Lola Tena, en la casita de las afueras de la capital el 18 de julio junto al capitán Ángel Salas y el alférez Cándido Alcázares para cargar bombas y atacar Melilla coentregándose al general Mola. Lógicamente, ante llaba escondida.

su acreditado valor –dos veces herido en comba-Arma de Infantería. Piloto en 1924 especializado en terrestres en la Campaña del Rif. De regreso a la pe-1928, haciendo acrobacia con un Nieuport 52, su-

El destino, tan cruel a veces, quiso que Miguel, su hijo mayor, miembro de la 1.ª promoción de la AGA, sin haber llegado a lucir un año las estrellas de teniente, perdiera la vida en un desgraciado accidente de aviación (RAA 3/2015).

[1]Bueyes, los llama Rafael García Serrano en *Diccionario para un macuto*, por su imperturbabilidad, tranquila, solemne, reposada y siempre inalterable.
[9]Ratas en el bando Nacional.

quien había marchado a Son San Juan (Palma) para crear el 41 Escuadrón, y al mando de la Patrulla se exhibe en Valencia tras el acto de entrega del Estandarte de la ciudad al Ala de Caza n.º 1. Semanas después vuelan en Milán, premiando con la Medalla de Oro de la ciudad a Hevia, quien hizo una exhibición en solitario, y a Barsen que mandó la Patrulla. También se haría acreedor –por otro motivo bien distinto– de la Medalla de Gratitud de Valencia, y una Cruz del Mérito Aeronáutico, al formar parte de los grupos de voluntarios de la base que, cuando las gravísimas inundaciones, el río Turia desbordado invadió amplias zonas de su cauce, participaron en la tareas de rescate de muchos valencianos atrapados por las aguas y con alto riesgo de sus vidas salvaron a 24 personas.

Volviendo al tema aeronáutico, al mando de la Patrulla efectúa exhibiciones en el asentamiento de radar de Villatobas, en la Bahía de Cádiz y en Roma. El 25 de septiembre –estamos en 1958– entrenándose para el Festival Internacional de Sevilla al efectuar la bomba descendente, el capitán Jaime Berriatua que iba de cuatro se estrelló contra el suelo muriendo en el acto. En aquel momento iban en la formación los comandantes Barsen y Balanzategui y los capitanes Esteban (José Miguel) y Berriatua; el capitán Almodóvar que había salido de la formación puesto que la bomba la hacían solamente cuatro aviones, con angustia y rabia, desde el aire presenció el choque y posterior explosión. En adelante y como homenaje, su indicativo radio, Ascua se adoptó como nombre de la Patrulla.

Incorporado al E.M. del Mando de la Defensa Aérea transcurren tres años en despacho, pero sin dejar del volar el Sabre en el Escuadrón del que está dotado. Alumno más tarde de la Escuela Superior del Aire, se diploma con la 19 Promoción permaneciendo casi cinco años de profesor. Teniente coronel en 1970 es destinado a Jerez de la Frontera como jefe de Fuerzas Aéreas del Ala n.º 22 de Lucha Antisubmarina. Vuela los bimotores anfibios Grumman HU-16, unidad a la que retornaría como jefe y del Sector Aéreo de Cádiz tras su ascenso a coronel. Adquiridos los potentes cuatrimotores Lockheed P-3 A Orion, la actividad del Ala se incrementaría notablemente. Destinado en 1979 al Mando de Personal a fin de año y con más de 5000 horas de vuelo pasa, por edad, a la Escala de Tierra, siendo nombrado agregado aéreo a las Embajadas de España en Italia y Grecia. Dos años después asciende a general de brigada pasando como profesor principal al Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. En ese cargo, en viaje de estudios, marcha a Italia y Jordania, Ceuta y Melilla; Filipinas e Indonesia.

En 1987 pasa a la 2.ª reserva, donde termina su larga y copiosa vida militar. La pasión que siempre tuvo por el vuelo es ahora el mar en su Cádiz casi natal. El el 22 de octubre de 2016, desde Madrid voló a la eternidad, no sin antes, a la mañana, haberse leído el ABC.

Hace 90 años

## Elecciones 1932

Hace 85 años

## Todo un héroe

**Frente del Jarama**
**16 febrero 1937**

Nuestros lectores saben bien del episodio protagonizado por la aviación nacional en la batalla del Jarama (RAA 1-2/2002). Sin embargo apenas se conoce, se ha visto, la figura del heróico capitán José Calderón Gaztelu,

quien sabiendo la delicada situación, al preparar de víspera la misión, pronunció la famosa frase «Mañana mi Grupo bombardeará caiga quien caiga». En su homenaje queremos traer a estas páginas este simpático retrato hecho por un compañero suyo, el recordado «Rubichi» (general Álvarez Pardo), cuando volaban los Breguet XIX de Logroño poco antes del Alzamiento.

*Nota de El Vigía:* Es curioso, que tras una exhaustiva búsqueda, incluidas consultas al Archivo Histórico del E.A. y colegas historiadores, se desconozca el lugar exacto donde se estrelló el Ju-52 (22-58) y perdieron la vida el capitán José Calderón, el alférez Francisco de Asís Taillefer y el cabo ametrallador Felipe Gómez Rojas.

**Hace 20 años**

## Lo mejor de lo mejor

**Talavera la Real enero 1982**

Alcanzadas el pasado marzo, por la Escuela de Reactores, las 150 000 horas de vuelo, considerada nacional e internacionalmente como un centro modélico por excelencia, Luis Soriano Guerry, en su inmejorable obra, con motivo de su 50 aniversario (1953-2003) escribiría:

«Basándose en uno de los tesoros gastronómicos de la tierra extremeña, el jamón ibérico, y dentro de él, aquel de calidad superior, cuya sola mención implica que se trata de lo mejor de lo mejor. Los profesores de Talavera adoptan el apodo de "Patas Negras" en clara alusión a que son los mejores pilotos del Ejército del Aire».

De hecho hasta la Escuela de Talavera llegan solo aquellos pilotos que obtienen las mejores calificaciones en la Academia General del Aire de San Javier y, dentro de estos, solo los mejores del curso de reactores tienen la posibilidad de unirse al selecto grupo de profesores de la escuela talaverana. La idea parte del capitán Luis Miguel Llanos, que es de origen extremeño, y suyos son también, tras haberse realizado una selección entre varios modelos, los diseños de los emblemas que desde ese momento acompañan a los escuadrones 731 y 732, en los que puede verse una garra negra sobre el número de escuadrón.

**Hace 85 años**

## La fiera del mar

**Costa de Málaga 5 febrero 1937**

A primera hora de la mañana partió desde su base de El Atalayón (Melilla), la pareja de Heinkel He-60 perteneciente a la AS-88 de la Legión Cóndor, a fin de realizar exploraciones antisubmarinas, en beneficio del crucero Canarias que participa en la conquista de Málaga. En ello estaban cuando se descolgó la caza enemiga que muy atinadamente los derribó. Uno, estrepitosamente amerizó; el otro, colgando un trozo de su plano superior y con su piloto herido, pudo posarse en las cercanías del citado buque. Rápidamente los marinos rescataron a los tripulantes del primero: teniente Dieter Leicht, gravemente herido, y a su ametrallador; luego, entre aclamaciones de júbilo al contemplar el

emocionante espectáculo, izaron a bordo al segundo hidro que en ambos costados de su cabina ostentaba el pintoresco nombre La Fiera del Mar.

Dado el grave estado del aviador, el Canarias se dirigió rápidamente a Melilla pero, habiendo fallecido antes de llegar, con la bandera a media asta retornó a toda máquina al frente de combate.

*Nota de El Vigía:* Aunque suponemos no será fácil encontrar (Edición 1938) recomendamos al lector, la lectura de *Páginas de gloria de la Marina Nacional Española. Diario de un voluntario,* por Francisco Valles Collantes. El lirismo con que relata la noticia a que nos hemos referido, es sensacional.

**Hace 85 años**

## De pega

**Tablada febrero1937**

No pretenda, el sagaz identificador de aviones, saber de que modelo se trata. Desconocemos si hubo muchos o no, pero por otras fotos que tenemos de él, era muy tosco y debía estar muy bien amarrado a tierra para que no volara. Creemos que se trataba de engañar al enemigo a modo de señuelo. Junto a él se retratan cuatro jóvenes aviadores (de izquierda a derecha) Galera, X, José Vicente Muntadas, hermano del célebre «Muntaditas» y alumno del tercer curso de tripulantes, y por último Enrique Velasco.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

## Barsen el As

Todavía el mes pasado, nos referíamos a Barsen García-López, considerándolo como uno de nuestros grandes aviadores. La extensión del texto y el poco espacio disponible, motivaron el que no cupieran el curso que llevó a cabo en la lejana Indonesia y la envidiable actividad de sus últimos años.

Seleccionado por el CESEDEN para participar en un curso de Estado Mayor en la China nacionalista en 1964, junto a sendos representantes de la Armada y Ejército de Tierra, partió para Taiwan, más concretamente, a Taipei, su capital. Consciente que para su mujer, Ivonne, y sus dos hijos (llamados igual que sus padres) iba a ser una experiencia inolvidable, ni corto ni perezoso vendió su Renault 4x4 y les sacó los correspondientes pasajes. Profesionalmente, para él, la participación en un foro internacional fue muy enriquecedora. El matrimonio conoció al presidente Chiang Kai-Shek y a su esposa, y los chicos, únicos europeos en la zona, disfrutaron hasta en el colegio, donde hicieron amistades que aún perduran y no digamos con los Rickshaw, que los había con tracción humana, a pie o pedales.

Lamentablemente el día de Navidad, por un cortocircuito se les quemó la casa que tenían alquilada. Todos pudieron abandonarla a tiempo y la reacción de vecinos y amigos con «los españoles», fue una extraordinaria demostración de solidaridad.

Cuando, por edad, hubo de pasar a la reserva, ya que no el vuelo, el mar le hizo disfrutar a tope, en la barquita barbateña que le regaló su consuegro. Salía mucho a pescar, con su amigo el general García Matres, o con verdaderos lobos de mar del barrio de la Viña, junto a la playa de la Caleta. Tales eran las capturas, que Ivonne llegó a protestar por tener que limpiar tanto pescado: al final, acabó regalando la embarcación al citado aviador.

Ya mayor. lo pasaba en grande bañándose en el mar, últimamente asistido por un bañista, que lo metía en el agua con una butaca flotante.

Su nieto Pedro –hijo de Ivonne y Pedro Sancho–, comandante de Air Europa, tenía para su asueto, junto a un puñado de compañeros, un flamante Yak 52 soviético. Un día, preguntando al abuelo acerca de las características y prestaciones le propuso .

—Vente conmigo y así lo conoces. Sé que vas disfrutar.

A su edad, a Barsen debió de parecerle una «barbaridad» aquella propuesta y todo el camino a Casarrubios, machaconamente se empeñó en decir:

—No vamos a volar; además. no llevo ni mono de vuelo ni gafas, ni guantes.

Pedro, insistía en que no los necesitaba, puesto que el Yak tenía cabina cerrada. Llegado al avión, cuando su hija Ivonne, su yerno y nieto, acercando una escalerilla de mantenimiento al plano consiguieron instalarle en la cabina, la cosa cambió: se veía de nuevo aviador. Pero como quiera que, de primeras, el motor no arrancaba, Barsen reanudó su cantinela:

—Lo ves como tenía razón. No vamos a volar…

No arrancaba porque no abría la válvula de puesta en marcha (ese avión lo tiene todo neumático) pero sabiendo el piloto la forma manual de abrirla, se puso en marcha y despegaron. Ya en vuelo, Pedro preguntó a su abuelo si quería llevarlo, y un segundo después notaba que mandaba con la palanca. A poco, Barsen

### Hace 80 años

## Suelta de pilotos

**Madrid 10 marzo 1942**

Son sesenta muchachos, recios y audaces que han traído el nervio, el empuje, la pasión que adquirieron al batirse en los cuatro puntos cardinales de España. Aprovechado esto por un magnífico profesorado, da un rendimiento excelente.

Tal es el encabezamiento del reportaje que a doble página publica hoy la revista *Semana*. Su autor José Mª Aznar, describe muy acertadamente tan gozoso trance, puesto que él en su día lo vivió. Respecto a su prosa puede decirse aquello de «De casta le viene al galgo….» ya que es hijo del embajador y periodista Manuel Aznar y Zubigaray.

En la fotografía, una Bücker de la escuela es repostada.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente Jose María, teniente profesor en la AGA, falleció en 1946 al estrellarse la Bücker, dando doble mando a un alumno que sobrevivió. En el lugar del suceso su familia erigió un monumento recordatorio con su efigie (RAA 11/2016 (1001) .

le preguntó si hacía un *looping*. Instantes después del *ok* ya estaban picando para luego trepar veloces al cielo para rematarlo y luego, de propina, ¡un tonel! ¡Increíble! tenía 91 años y no lo había olvidado. Bajó del avión super excitado y con cuarenta años menos, ¡Qué maravilla!

### Hace 85 años

## Copiloto heroico

**17 febrero 1937**

En la última revista, incluyendo una retrato del capitán José Calderón Gaztelu, citábamos de pasada a su segundo, el alférez Taillefer quien, consciente del «fregao» en el que se metían, se sacrificó con él. Curiosamente, en ninguno de los relatos de aquella aventura heroica, se ha escrito más de dos líneas sobre quien volaba en el asiento derecho de la cabina. Hoy queremos referirnos a él:

Malagueño de 35 años, Francisco «Paco» Taillefer se había hecho piloto en 1931 con la primera promoción del Aero Club de su ciudad. En 1936, sabiéndose perseguido, aceptó la protección del cónsul italiano y, a través de él, embarcó en un buque de guerra rumbo Tánger. Tan pronto llegó se presentó al enlace de la zona nacional capitán Parladé, quien le acompañó a Tetuán, ordenando a las autoridades su traslado a Sevilla en un aparato de transporte de tropas. En Tablada se encontró con su amigo, el capitán Joaquín García Morato, y a este le faltó tiempo para, de momento, encajarlo en la tan voluntariosa como eficiente «escuadrilla» de avionetas del Aero Club de Andalucía, en la que inmediatamente comenzó sus servicios. Pilotando de aquí para allá las DH Moth, Caudron Lucile, Monocoupe y Miles Falcon, con los más variados cometidos, no paró. Peliagudo, fue aquel vuelo en la Monocoupe (30-58) a Navalmoral «para recibir órdenes», puesto que hallándose fuera del aparato, el ataque de una escuadrilla de Rasantes pilotados por aviadores soviéticos, la dejaron como puede verse en la foto.

Antes se había enrolado en la Legión, prestando servicios en Aviación como legionario en consideración de alférez. Destinado a los Junkers 52 se incorporó al aeródromo de Veladas (cerca de Talavera de la Reina). Pocos días después, el 16 de febrero de 1937, como cantara el romance de Paco Vives, «en humo e gasolina subía hasta las estrellas».

*Nota de El Vigía:* Este cronista no conoce el asunto de recompensas, –«Doctores tiene la iglesia»– pero le llama la atención que no fuera recompensado, con el ascenso o la Medalla Militar, que el mando tan generoso para otros fue.

## Internados

Durante los años de la Segunda Guerra Mundial, aproximadamente un cuarto de millar de aviones de al menos cinco nacionalidades, hallaron refugio en territorio español. Muchos se estrellaron, otros resultaron dañados tras un aterrizaje forzoso, y bastantes, aunque la falta de repuestos les impedía volar y ser de alguna utilidad para el Ejército del Aire, podían haberse conservado para un hipotético Museo del Aire, tan solo un puñado fueron aprovechados y lucieron la Cruz de San Andrés en su deriva.

Este cronista conserva vivo el recuerdo de un par de ellos: jugábamos, en la cercana casa de los primos, la apacible y soleada sobremesa del 27 de marzo de 1944 cuando, procedido de un bramido, pasó sobre nosotros a muy baja altura un enorme avión; su velocidad y la espesura del arbolado donde nos encontrábamos me impidió identificarlo. Luego contaron que se trataba de un Liberator que, «tocado» en Francia, penetró en España y abandonado por su tripulación en paracaídas en el valle de Asúa, cercano a Bilbao, lo orientaron hacia el mar, pero caprichosamente virando fue a caer, más que estrellarse, en una campa en las cercanías de Plencia.

Al que si ví, y más de una vez, fue a un hidroavión trimotor de la Luftwaffe modelo Blohm und Voss BV-138, que durante casi tres años permaneció en aguas del Nervión (la Ría de Bilbao) a la altura de Erandio, primero a flote y luego sobre el muelle. Abandonado al parecer por sus tripulantes, había sido encontrado en alta mar por el pesquero Reina de los Ángeles el 24 de septiembre de 1943. El armador de la citada embarcación hizo gestiones con el Ejército del Aire, que aún reconociendo su valía –estaba- intacto– no le interesó su adquisición, por lo que lamentablemente acabó desguazado por un chatarrero guipuzcoano.

Por último, una historieta que conocí en aquellos años fue la del Mosquito que cayó en la finca de los Ybarra en La Peña (Navarra) el 11 de noviembre de 1943. Había despegado de la base de Benson pilotado por el W/C Donald Cecil Broadbent Walker para hacer un reconocimiento de la localidad de Modane (Francia), alcanzado por la antiaérea y, ante la imposibilidad de volver a su base, trató de alcanzar Gibraltar, pero mucho antes el piloto ordenó al navegante que se arrojara en paracaídas, lo que felizmente se llevó a cabo; pero cuando quiso hacerlo él, al quedar enganchado en el avión lamentablemente cayó con él que, al estrellarse, explotó.

Mi amigo Gabriel Ybarra y Elío me contó que sus padres no solo se encargaron del entierro y sepultura en el pequeño cementerio de Peña, sino que mantuvieron muy buenas relaciones con la familia Broadbent Walker, de la que fueron anfitriones cuando les visitaron. De gran valor histórico es la carta que la madre de Gabriel escribió a su abuela, relatando el suceso que con su marido presenció en «barrera», como todos los fieles a la salida de misa.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 85 años

## Debut bélico

**EL Ferrol 18 abril 1937**

Concluido el montaje del soberbio hidroavión anfibio Fairchild F-91, capturado –como se sabe– en la motonave Mar Cantábrico por el crucero Canarias, hoy ostentando a lo largo de su fuselaje el nombre de Virgen de Chamorro, ha realizado su primera misión. Tripulado por el comandante Brage (en función de observador), el auxiliar piloto Torres Prol y los mecánicos Ramos y Bengoa, ha llevado a cabo una descubierta hasta el cabo de Peñas, tratando de localizar barcos mercantes que se dirigieran a los puertos enemigos del Cantábrico.

*Nota de El Vigía:* La Virgen de Chamorro, ubicada en la montaña que domina, por el norte, la ciudad de El Ferrol, data del siglo XVI y a ella han acudido siempre fervorosos los feerrolanos buscando su intercesión en caso de desgracias, Dado que el F-91 no iba armado, vemos lógica la demanda de protección celestial. FOTO

### Hace 80 años

## Despedida jerezana

**Jerez de la Frontera abril 1942**

Finalizado el curso de transformación en el aeródromo Capitán Haya, y siguiendo una costumbre que ya se ha convertido en tradición, los recién nombrados alféreces han visitado la bodega de Álvaro Domecq donde, como este puñado de amigos, han sido espléndidamente agasajados.

En la fotografía (de izquierda a derecha) de pie, Juanito Durán, dispuesto a bautizar Antonio Vela Carretero; tras este Antonio Del Río Cumbreras; en el centro, dándole de beber al anterior, el tan recordado Dioni Zamarripa. Claramente en segunda fila, Antonio Del Río Cumbreras, el anfitrión representante de la bodega seguido de Constante Otero y Julián Laplaza.

Ya aviadores, ante todos se abría un esperanzador camino. Lo que sí podemos asegurar es que, por fortuna, ninguno con las alas quebradas cayó.

### Hace 85 años

## Loa a la Gloriosa

**Madrid 17 abril 1937**

Con un ¡Viva la Aviación Republicana! inicia el semanal *Estampa* un gran reportaje de Navarro Ballesteros (23 páginas ilustradas), cuya portada ofrecemos.

En él, refiriéndose a los héroes del aire, describe con buena pluma como luchan, como vencen y como mueren los heroicos pilotos de la República.

## Batallitas de hangar

Con la meta de ver aviones de cerca, quizás meternos en alguno, o incluso «pinchar» un vuelo en avioneta, en aquellos lejanos 50, las más de las veces en compañía de algún amigo, pedaleando –sin cambios– recorríamos los nueve largos kilómetros que separaban Guecho del aeropuerto Carlos Haya de Sondica, incluida una pronunciada cuesta conocida por «la puñalada».

De aquel entonces recuerdo muchas horas de hangar (había que hacer méritos) empujando las avionetas y echando una mano para abrir o cerrar sus pesadas puertas pero, sobre todo, aquellos chascarrillos siempre relacionados con la aviación.

En ellos, quien llevaba la voz cantante era el bueno de Merodio, el brigada mecánico quien, a pesar de su endiablado carácter (cuando se cabreaba, «mal hablaba» el

tío, mirando al cielo), en el fondo conmigo era majo. Había conocido a mi tío aviador en el Cuatro Vientos de preguerra y, en definitiva, era un gran profesional que había servido en los Fiat de la 8-E-3; de ahí que, aún pasado el tiempo, a él «no le mandaba nadie» salvo su antiguo jefe de escuadra, el general Salas.

De todos los chascarrillos uno, precioso, que lamentablemente no pude confirmar su veracidad, sucedió en Matacán en los primeros años 50 del pasado siglo.

Se trataba de un soldado, de plataforma quien, absolutamente atraído por aquel B-25 Mitchell que, internado en Melilla, había sido destinado allí, machaconamente pedía, rogaba a todo aquel que le quisiera oír, que deseaba ardientemente que le volaran en aquel bombardero, protagonista de *30 segundos sobre Tokio*, una película que decía haberla visto mas de veinte veces.

Por fin, un dicharachero capitán que pasaba varias veces ante él, le atendió y tras advertirle, que por seguridad, el llamado «Plan 25» pasaba a ser considerado alto secreto, al día siguiente le citó a las 12:00 horas. Coincidentes ambos bajo el avión, tras insistir en que lo que iban a hacer estaba absolutamente prohibido y, por tanto, habría de tener paciencia absoluta, permanecer callado y tan solo, ya en vuelo, podía incorporarse y, acompañado, se trasladaría al acristalado puesto de ametrallador de proa con que tanto soñaba. Luego de tales advertencias, abierta una trampilla, por medio de una escalera le conminó a que se introdujera en aquella oscura dependencia, sugiriéndole que para su comodidad se acostara en el piso sobre una lona.

Emocionado nuestro personaje, no se lo podía creer. Pronto pudo oír la llegada de la tripulación, la puesta en marcha (¡vaya ruido!) y la comunicación radio con la torre que, tras facilitarle los últimos datos meteorológicos, le autorizó a entrar en pista. El avión comenzó a moverse (¡qué emoción!), rodando por un terreno muy irregular que lo notó en su espalda. Al alcanzar la pista, la suavidad era palpable (¡qué maravillosa sensación!). Allí, la

tripulación llevó a cabo la prueba de motores, primero el uno y luego el dos; tal era el volumen acústico que el soldado polizón creyó volverse loco y que de esta forma no llegaría a disfrutar del vuelo. Pero no, tan pronto se redujo el volumen y la torre autorizó el despegue, aquello se convirtió en la gloria, ajustados ambos motores, Aunque ya le habían advertido que hasta que no lo rescatasen, el vuelo sería muy tranquilito. No cabía duda de la calidad de los pilotos españoles, ¡cómo habían llegado a dominar la moderna aviación! Por lo que pudo oir, en un momento dado la tripulación notificó a la torre hallarse a 1000 pies al suroeste de Salamanca, y a continuación el dicharachero capitán con quien había pactado la operación «Plan25» le djo: «tranquilo, mantente tumbado, ahora voy a por ti». En ese momento las grandes puertas de lo que en su día fuera el depósito de bombas, sobre las que se hallaba acostado, se abrieron, apareció luz y en el espacio a poco más de dos metros sobre un colchón.

Se decía que hubo mucho espectador que prorrumpió en vivas y aplausos, y del soldadito polizón nunca más se supo.

## Cartillas ilustradas

En mis ya largos e intensivos años de investigación histórica, centenares de cuadernos de navegación, libros o cartillas de vuelo, –que en distintas épocas se llamaron así– han pasado por mis manos. Pruebas irrefutables del quehacer del aviador, de ellas pueden obtenerse datos cruciales. Especialmente curiosos los que aparecen en la casilla observaciones. A modo de ejemplo citaremos el caso puntual de José Vicente Muntadas (hermano de «Muntaditas») quien el 7 de julio de 1939 anota un vuelo en el 3-156 (BF-109). Tiempo: 1,05. Lugar : no indica; Objeto del vuelo: combate y, en Observaciones, añade un dato de gran valor: Farriols salta en paracaídas y se rompe una pierna.

Establecido el valor de las cartillas, hoy y en fechas sucesivas, queremos referirnos a las de aquel aviador irrepetible que fue el teniente general Carlos Pombo Somoza, Medalla Aérea y sin duda uno de nuestros más grandes voladores quien, un día, en plan divertido, les dio vida ilustrándolas.

De antiguo conocía las cualidades pictóricas del teniente general, quien me contó su ocurrencia. Fascinado ante tal revelación, me prometió que algún día me las dejaría para copiarlas y publicarlas si ese era mi deseo, advirtiéndome que unos eran cuatro trazos, y otros más refinados. Lamentablemente su caída mortal practicando equitación (ver RAA n.º 746, septiembre de 2000) impidió la cesión, que la llevó a cabo su encantadora hija Malocha, mano a mano a través de un amigo común.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 85 años

## Cadena

**5 mayo 1937**

Al pasar los pilotos de la 2.ª Escuadrilla de Heinkel 51 a volar en los Fiat CR-32, con la citada unidad y la primera, al mando respectivo de Martín Campo y Corsini se ha formado el Grupo 1-G-2 liderado por el capitán Manrique Montero.

En la fotografía, la cadena alada, distintivo que lucieron sus aviones y que tanta gloria alcanzó en el transcurso de la Guerra.

### Hace 70 años

## Misión especial

**Schiphol mayo 1952**

Designado para trasladarse en Comisión de Servicio a Amsterdam (Holanda) para efectuar vuelos de prueba en aviones de la Casa Fokker, el capitán Rafael Lorenzo Vellido voló (vía comercial) a Schiphol, donde le fueron mostrados los modelos de enseñanza primaria S.11, S.12 y S.13, en los que, una vez «suelto», pudo hacer acrobacia elemental. Por último en compañía del piloto de pruebas Sonderman, despegó en el reactor S.14 Mach Trainer para dos vuelos de hora y hora y cuarto, cuyo objeto fue doble mando, suelta y acrobacia. El 2 de junio, finalizada la comisión, regresaba a Madrid

*Nota de El Vigía:* El Mach Trainer, primer reactor diseñado por Fokker y primer entrenador a reacción pensado como tal, estaba impulsado por un Rolls Royce Derwent, alimentado por una toma de aire frontal. De líneas poco elegantes, pero sencillas y prácticas, el instructor y alumno se sentaban lado a lado. Su primer vuelo tuvo lugar en mayo de 1951 y la Real FA neerlandesa adquirió 20 ejemplares que fueron retirados del servicio en 1965.

### Hace 70 años

## Último vuelo

**Badajoz 20 mayo 1952**

En estas mismas páginas (RAA 5/2017), dábamos cuenta del postrer vuelo llevado a cabo por la última avioneta CASA Gotha 1.145 (ES.2 en la nomenclatura militar), que aún se mantenía en la escuela de Las Bardocas. Hoy queremos mostrarles su airosa línea, así como al piloto, Julio Canales Morales, que la condujo a Tablada.

*Nota de El Vigía:* No podemos citar a Canales sin calificarle como uno de nuestros más relevantes aviadores. Profesor en Matacán desde la llegada de los T-6, junto a un puñado de compañeros le cupo la satisfacción de «haber puesto al día» a una buena parte de nuestros pilotos. Integrante de aquella tan vistosa Patrulla Acrobática de T-6 que admiramos en los festivales de la época, más adelante ejerció su labor docente en la Escuela de Reactores, donde felizmente resolvió un par de graves emergencias haciendo uso del asiento lanzable, en ambas, junto a sus respectivos alumnos.

### Hace 85 años

## Rescate

**San Sebastián 27 mayo 1937**

El *Heraldo de Aragón* informa que en la cercanías de Monpas (a la sombra del monte Ulía) fue derribado un avión que, procedente de Francia, intentaba trasladarse con varios más a la zona roja de Vizcaya. Hundido en el mar a veinte metros de profundidad, inmediatamente se procedió a organizar los trabajos para su extracción. Tanto es así que desde ese momento, hasta que el aparato fue sacado a superficie y conducido al puerto de Pasajes, transcurrieron tan solo cuatro horas, lo que es un verdadero récord de actividad.

Se trata de un caza magnífico, de factura rusa portador de cuatro ametralladoras.

Su inmejorable carrera la culmino como capitán general de la 3.ª Región Aérea y jefe del Mando Aéreo de Transporte.

Hace 50 años

# Esperanza frustrada

**Albacete 30 mayo 1972**

La proximidad del Campeonato Mundial de Acrobacia Aérea, a celebrarse en Francia, había llevado al capitán Paco Gómez Carretero a buscar nuevos integrantes para reforzar el equipo. Una cantera fiable era el Aero Club de Badajoz, constituido en su mayoría, por protos de la Escuela de Reactores. Presentados 14 aspirantes, fue el teniente Alfredo Jiménez Millas y Martínez Sollet quien alcanzó la máxima puntuación, pasando a incorporarse a la base aérea de Los Llanos donde se hallaban concentrados los seleccionados.

Hoy, a las ocho y media de la mañana, Alfredo instalado en la Zlin 526 Akrobat, matrícula EC-BDU, tras un rodaje corto tomando altura hasta los 500 metros, se prestaba a repetir el entrenamiento que satisfactoriamente había realizado seis veces antes.

Ya en pleno escenario, a pocos metros de la altitud mínima del «cajón», inició un *looping* con tonel rápido en la cúspide, una maniobra relativamente sencilla, como lo era todo el programa, que debía ejecutar, adaptado a su nivel de experiencia. Inexplicablemente no paró el tonel, por lo que la maniobra degeneró en barrena, (cuatro vueltas a la derecha) llegando al suelo sin salir de la misma.

Su entrenador y jefe Gómez Carretero, junto al teniente Zuazu, actuando de jueces seguían, sin quitar ojo, el desarrollo del vuelo. Tras instantes de congoja, intuyendo lo inevitable irreprimiblemente les salió del alma un sonoro ¡NÓ! al tiempo que el avión se estrellaba contra el suelo. Rescatado de entre sus destrozados restos, con un álito de vida fue trasladado gravísimo a la Residencia Sanitaria de Albacete ,donde falleció.

Así se fue un chico de 25 años, profesor de la Escuela de Reactores con 1104 horas de vuelo y, por todo lo que la gente que le conoció cuenta, una gran persona.

*Nota de El Vigía:* Este cronista, que no tuvo la oportunidad y el gusto de conocer a tan elogiado como malogrado aviador, no se resiste a extraer unas líneas del emotivo artículo, que su amigo y jefe, Paco Gómez Carretero, publicó en *AVIÓN* (junio 1972) a raíz de su prematuro vuelo a la eternidad:

«Pronto pude apreciar, en primer lugar, tu personalidad humana. A veces no hace falta intimar mucho con una persona para llegar a entrever la calidad de su alma. Desde el primer momento me sorprendiste por tu bondad natural, que se manifestaba principalmente en tu capacidad de comprensión hacia los demás. Tenías la virtud de hacer la vida agradable a quienes te rodeaban.

Este afán de superación y gran espíritu deportivo que con estas cualidades humanas no podía dejar de existir, y que ya te habían hecho cosechar muchos triunfos en otras ramas del deporte, te llevaron a la rama de la acrobacia como tal. Tu afición a las cosas del aire encontró aquí una gran fuente de satisfacción intima. Tus compañeros más allegados pueden testimoniar la ilusión que tenías puesta en la posibilidad de practicar este deporte».

## Cartillas ilustradas

Alférez de Caballería, destinado en el Regimiento Cazadores de Alcántara (Melilla), Carlos Pombo Somoza asciende a teniente en 1928; efectúa en Madrid un curso de oficiales aviadores y en la Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos de los Alcázares, obtiene el título de observador. Nombrado alumno para el curso de pilotos en Alcalá de Henares y en Guadalajara (Escuadrilla de Clasificación), volando los Avro y De Havilland destaca ya por su habilidad. Luego de un breve paso por la Escuadra de Sevilla marcha a Nador y tras participar en un curso de hidroaviones en Los Alcázares, regresa a su destino para tomar parte (1934) en la meritoria vuelta al litoral peninsular (incluida Baleares) llevada por cuatro escuadrillas de Dornier Wal, al mando del comandante Ramón Franco (RAA 7-8/2004, n.º 649). En África de nuevo no para de volar; en 1936 asciende a capitán, pasando destinado a la Escuadra n.º 2 de Sevilla y el 18 de julio se suma al alzamiento nacional; tras variados y continuos servicios de guerra, en 1937 toma el mando. de la Escuadrilla 62 dotada de los hidros CANT Z-501.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

En la fotografía, tomada el día de la inauguración, vemos al general Echagüe (derecha) junto al comandante Dávila.

[1]Echagüe no era partidario del uso de la limusina, incluso para autoridades, por considerarlo excesivamente caro. Ejercía de piloto del general, en esta época, M. Lafont.

### Hace 100 años

## Nuevo aeródromo

**Granada 20 junio 1922**

Bajo la presidencia del director de Aeronáutica general Echagüe, quien llegó en la espléndida limusina de cuatro plazas Potez IX[1], con la asistencia de todas las autoridades civiles y militares de la ciudad, así como numerosísimo público, se ha celebrado la inauguración del aeródromo situado en los Llanos de Armilla. Al acto se sumaron 13 aviones modelos Havilland y Breguet que, procedentes de otras bases, de momento, quedarán destinados aquí.

El historiador granadino Emilio Atienza cuenta que sus pilotos exhibieron en vuelo sus habilidades, que el gentío presenció con entusiasmo. Contagiados del fervor del momento, arriesgaron demasiado en sus maniobras y en una de ellas colisionaron los aviones tripulados por los tenientes Bernardo Salgado y Ramón Ingunza, que salvaron la vida milagrosamente.

Las instalaciones, promovidas por el tan entusiasta comandante Luis Dávila, pueden calificarse de modélicas. Rodeados de jardines las hemos visitado, desde el cuerpo de guardia hasta el pabellón de oficiales y cuartel de tropa. A continuación, dos grandes hangares capaces para cobijar unos 16 aparatos cada uno y los edificios destinados a talleres, garaje, almacenes, transformador eléctrico y radiotelegrafía. El campo de aterrizaje está cercado por una alambrada.

En uno de los amplios hangares, mientras la banda de música del Regimiento de Córdoba interpretaba escogidas piezas, se ha servido un esplendidísimo *lunch* y con gran expectación ha hecho uso de la palabra el general Echagüe quien, en elocuente discurso, ha elogiado la obra llevada a cabo por el comandante Dávila, con la colaboración de los alcaldes de Granada, Churriana y Armilla quienes, en su día, dieron toda clase de facilidades para la adquisición de terrenos y construcción del hermoso aeródromo, que ya es una realidad.

### Hace 85 años

## Blanco mortal

**Vitoria 5 junio 1937**

Una escuadrilla de aquellos Aero A-101 de procedencia checoslovaca que, como se sabe, destinados a la Aviación Republicana fueron capturados en el Cantábrico por el crucero Almirante Cervera, ha partido hoy de este aeródromo para apoyar la reconquista de Peña Lemona.

El segundo servicio, llevado a cabo a las 4 de la tarde, comenzó con una primera pasada para precisar el tiro, que hicieron a continuación. Cuando se disponían a repetirlo, el alférez Velaz de Medrano comprobó que su avión –el (17-22)– no había lanzado las bombas del intradós de sus alas. Tratando de averiguarlo, vio que el pantalón de su mono blanco de vuelo se hallaba manchado de sangre. Se retorció hacia el fondo del asiento posterior y observó que una de las piernas del alférez tripulante Fidel Recio de la Serna, que tenía el mono algo recogido, se mostraba blanca como la cera. Alarmado, decidió salirse de la formación y aterrizar en el aeródromo de partida con toda la carga de bombas. En tierra, se comprobó que Recio había muerto de un tiro de fusilería que le alcanzó en el maxilar y en un ojo. Su piloto se salvó milagrosamente, puesto que, cuando fue revisado su paracaídas de espalda, en el parque de León, se hallaron tres proyectiles.

Con la carrera de abogacía, en 1936 Recio (foto) se suma al ejército nacional y como alférez de Artillería, después de combatir en El Alto de los Leones, pasó a Aviación al ingresar en el primer curso de tripulantes. Destinado a los Breguet, al ser sustituidos estos por las Pavas[2] se incorporó a ellas, revelándose como un competente observador, y simpático animador de las veladas del Grupo, dada su bonita voz –los tangos eran lo suyo–.

*Nota de El Vigía:* Miembro de una familia aviadora, Fidel tuvo dos hermanos: Alfonso, quien perdió la vida (1948, Sierra de Pandols-Tarragona) como comandante de un DC-3 de Iberia y Lucio –el pequeño de los ocho– que, miembro de la 1.ª Promoción AGA, alcanzó el generalato.

[2]Con este apodo se conoció popularmente a los Aero A-101.

### Hace 85 años

## ¿Prisa fatal?

**Burgos 3 junio 1937**

En estas páginas (RAA 6/2012) nos referimos ya al desgraciado accidente que costó la vida al general jefe del Ejército del Norte Emilio Mola Vidal cuando, volando de

Hace 85 años

## Mis vecinos los Wal

**Las Arenas (Guecho) 26 junio 1937**

Tras la toma de la capital vizcaína, procedentes de El Ferrol han llegado al Abra de Bilbao los hidroaviones Dornier Wal de la 1-E-70, resultándoles de suma utilidad la grúa Titán del pequeño puerto pesquero-deportivo de Arriluce; sus tripulaciones y personal de apoyo han sido alojadas en un chalet requisado de Las Arenas.

¡Lástima! que casi recién nacido, este cronista, a menos de 500 metros del lugar, se perdiera el espectáculo de sus vuelos y maniobras, acompañados de su ronroneo característico..

Con los años supe que aquella escuadrilla la constituyeron tres aparatos. Uno de ellos el (70-27) bautizado Ruiz de la Puente, recordaba, con su inscripción en el morro, a aquel prestigioso piloto de Wal que había perecido en Pollensa meses atrás, al colisionar, despegando su Cant Z-501, con los palos de una embarcación.

Los Dornier, que lucían la humorística mascota de la unidad (un tucán posado en un flotador) mantuvieron su actividad con largos servicios de exploración y bloqueo de los puertos enemigos del Cantábrico, así como la vigilancia de los submarinos C-2 C-4 y C-6 y los destructores José Luis Díez y Císcar que tenían su base en Santander. Con fecha 7 de septiembre abandonaban el Abra para fondear en Maliaño en la bahía santanderina.

Resulta curioso que, ya imbuido en temas aeronáuticos quien esto escribe, tratara personalmente con el comandante Martínez Merino y llegara a entablar una gran amistad con el entonces capitán José Álvarez Pardo y el alférez observador Luis de Zavala Igartua; todos, con los Wal, habían sido vecinos míos.

En la foto, con el monte Serantes atrás, este Wal es sacado de las aguas del Abra por medio de la grúa rodante, con la que se construyó el muelle de Algorta que, rematado con un faro, puede apreciarse a la derecha.

Vitoria a esta capital, se estrelló contra un cerro en las cercanías de Castil de Peones. Lo pilotaba el capitán Ángel Chamorro acompañado de su radio el sargento Fernández Barredo y dos militares del Ejército de Tierra. Hoy, queremos mostrar al lector una imagen del Airspeed AS–1 implicado en tal suceso, el cual muestra bajo las bandas de fuselaje y plano restos de la anterior matrícula civil británica G–AEBT.

Hace 60 años

## Cortesía manisera

**Manises 7 junio 1962**

Llegadas ayer procedentes de Albacete-Los Llanos las 64 avionetas participantes de la Vuelta Aérea a España, hoy, antes de su partida con destino Castellón, el coronel Gavilán, jefe del Ala de Caza n.º 1, nos ha obsequiado con una excelente exhibición de la Patrulla Ascua.

Seis Sabres al mando del comandante Ramón Fernández Sequeiros, han llevado a cabo un espectacular programa, finalizado con la rotura en bomba, dibujando en el cielo una perfecta palmera.

En la fotografía, el coronel José Ramón Gavilán junto al teniente coronel José Vélaz de Medrano (derecha) y el teniente Alfredo Chamorro (izquierda).

Hace 65 años

## Fiesta en Valencia

**Madrid 23 junio 1957**

Lo recuerdo como si fuese hoy; me encontraba en la peluquería de Neguri esperando que Ezequiel me cortara el pelo y, tratando de pasar el tiempo, ignorando *Marca* y *El Ruedo*, cogí *Semana*. Fué tal mi sorpresa que solté un sonoro ¡¡Ostras Pedrín!! El barbero y los tres o cuatro clientes creyeron que me había vuelto loco. El primero, sabiendo mi afición, susurró: «Ya está "Canario" con los aviones». y era verdad. En el número de la fecha traía como exclusiva el primer reportaje sobre el Ala de Caza n.º 1 con motivo de la entrega de su estandarte. Muchos Sabres en la plataforma, sus pilotos formados (mono de vuelo de reactor y gorra de uniforme); allí estaba el admirado Havia, «La pava» Rivas, Grandal, Ramón Fernández Sequeiros…, el emblema de la hiena amordazada. De lo más satisfecho, decidí dejar el corte para otro día y comprarme un ejemplar.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 95 años

## Sustitución

**Madrid 7 julio 1927**

Sustituyendo al heroico capitán Matanza (foto) muerto en acción de guerra el pasado día 4, ha sido nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas al comandanta Alejandro Gómez Spencer.

*Nota de El Vigía:* Como ya informamos (RAA n.º 648 7-8/2002) Matanza, jefe de Grupo de Aviación a quien a título póstumo se le concedería la Cruz Laureada de San Fernando, volando sobre las crestas más altas de Yebel-Alam, balas rifeñas cortaron su existencia, privando a la Aviación de uno de sus mejores jefes.

### Hace 65 años

## Fiera

**Zaragoza 1 julio 1957**

Creada en la base aérea de Valenzuela el Ala de Caza n.º 2, en febrero, con destino a ella, llegaban los primeros Sabre. Ha sido el teniente «Pepe» Pérez Cruz (foto), uno de los pilotos mas representativos de la unidad, quien nos contó el origen de su atractivo emblema.

Buscando alguna representatividad de las cualidades que debe de reunir un piloto de caza: Alto espíritu combativo, gran acometividad y luchar con fiereza, todos vieron reflejadas estas en el tigre. Además, si el Ala iba a tener dos escuadrones, el 21 (negro) y el 22 (amarillo) coincidentes con los colores de la fiera, la elección no podía ser más acertada Dibujado el tigre en postura de ataque por el teniente mecánico José Loaso, ha sido pintado en la parte delantera izquierda de los F-86.

### Hace 100 años

## Fiesta

**Cádiz 31 agosto 1922**

A beneficio del Comité Provincial de la Cruz Roja que preside el general Olmeda, se ha celebrado en la playa de los Baños la anunciada Fiesta de Aviación. Brillantísima y presenciada por una enorme concurrencia, que ha podido admirar el Breguet XIV Cádiz, bautizado también Soldado José Raposo, uno de los regalados por esta provincia al Ejército el pasado enero.

Los pilotos capitanes Francisco Cialdini e Ignacio Jiménez, haciendo gala de una destreza y no poca intrepidéz, realizaron arriesgados vuelos siendo muy ovacionados.

*Nota de El Vigía:* Lamentablemente, no había transcurrido un mes, cuando Cialdini (26) dando el bautismo del aire a su amigo el capitán de Artillería Roberto Sangrán, se estrellaba en el aeródromo de Tablada,

### Hace 85 años

## Altanería

**Soria 24 agosto 1937**

En la batalla de Belchite, encuadrados en el Grupo 3-G-28, al mando inicialmente del laureado comandante Juan Antonio Ansaldo, más tarde sustituido por el también comandante Luis Pardo Prieto (el famoso «Herulo»), han comenzado a operar des-

de este aeródromo los Savoia SM-79, recién traídos de Italia en vuelo por pilotos españoles. El emblema del referido Grupo incluye un dromedario en alusión a la joroba de los 79, y la leyenda «No hay quien pueda» (con la gente del 3.º) tomada de una canción muy popular, consustancial con toda juerga de la época, sin duda hace referencia a la superioridad ofensiva, defensiva y sobre todo a la velocidad de sus aviones.

costándoles la vida. El diario *ABC*, en fotografía a toda plana, dedicaba su portada al entierro del primero.

### Hace 65 años

## Salvavidas

**Manises 7 julio 1957**

Requeridos con urgencia, ya que posiblemente hubieran evitado alguna desgracia, han llegado a la sede del Ala de Caza n.º 1 los primeros chalecos salvavidas. En la foto exhibiéndolos orgullosos, de pie de izquierda a derecha Luis Alonso Cubells, Jaime Berriatua y Alfredo Chamorro; agachado Josechu Paternina.

### Hace 85 años

## Suerte

**Osorno (Palencia) 14 agosto 1937**

Metido el 6-G-15, como se conoce a la cadena de Pavos, en todos los fregaos, no es raro que los «breasen»; y así quedó el que aparece en la fotografía.al regreso de un ataque rasante, ante él se retratan sus tripulantes, alféreces Manolo López Manteola y Juan Crespi, orgullosos de su suerte, que no asustados.

### Hace75 años

## ¡Paraaa!

**Sevilla 27 agosto 1947**

Me lo contó, –allá por los 60– el inolvidable teniente coronel Fermín Tordesillas y lo transcribo tal cual:

«El Cóndor fue destinado a la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad de Salamanca y se recibió orden de no volar el avión hasta que Salamanca nombrase piloto para ello.

Al poco tiempo llegó a Sevilla el famoso capitán Machuca y, sin más ceremonias, nos fuimos a San Pablo y lo pusimos en marcha. Tras rodar un momento por el campo, Juan Machuca metió motores y despegamos con el avión. Le acompañábamos el mecánico Lara y yo (entonces capitán).

Durante el rodaje ya los frenos no mandaban presión. En el despegue el primer motor empezó a perder potencia y sucesivamente el segundo y tercero empezaron a fallar, y llegamos a Tablada con un solo motor operativo.

Entramos cortos en el campo y nos llevamos un poste que nos rompió uno de los flaps y nos hizo un boquete en el plano fijo.

Rodando, el avión no se paraba y nos íbamos contra una garita de centinela; toda nuestra preocupación era chocar con el morro para no dañar las hélices.

Parado el avión sin más contratiempos, fue reparado en maestranza y solicité permiso para volarlo 20 horas en Tablada con el fin de ponerlo completamente a punto, pero el mando ordenó su incorporación a Matacán y así se hizo, viniendo el teniente coronel Carlos Pombo a recogerlo».

### Hace 100 años

## Nacimiento

**Zaragoza 31 agosto 1922**

Hijo de Carmen Pueyo Luesma y del teniente coronel de Artillería Matías Galbe Sánchez, ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Antonio.

A la edad de decidir su futuro, aunque la aviación le tiraba mucho, se matriculó en la Facultad de Medicina donde cursó un año, pero habiendo conocido el maravilloso atractivo del vuelo en una Polaca (RWD-13) invitado por el Dr. Baselga, no dudó en aprender a volar, pero hacerlo por sí mismo, puesto que el accidente en el despegue en una Caudrón Phalene con Solsona (instructor) y Baselga –él iba atrás– que se saldó con rotura del tren y plano izquierdo, así como desprendimiento del motor, aún sin consecuencias para ellos, salvo «coscorrones», le dio mucho que pensar. Así que realizado en el aeroclub el oportuno curso (20,23 horas y 241 tomas de tierra) obtuvo el título de Piloto Aviador de Turismo. Luego, no existiendo aún la Academia General del Aire, se presenta a una convocatoria de pilotos de complemento en el aeródromo de San Javier, allí donde existió (desde los años 20 hasta finalizada la Guerra Civil) una modélica base de la Aeronáutica Naval. Iniciada la instrucción, su proto,

el teniente Peleteiro, le suelta en el Gotha (38-27) el 28 de octubre de 1943; a continuación, en San Javier también, comienza la fase de transformación, volando siete horas en el Pavo (He-45). Más adelante, tras unos doble mandos con acrobacía en la Bücker 131, vuela solo en la Jungmeister, que le encanta. Ya es piloto de avión de guerra y cabo 1.º de complemento. Seleccionado para la caza, marcha a Morón formando parte del XX curso donde, antes de volar el Fiat que tanto desea, ha de demostrar en la Bücker su valía, y lo hace con una docena de salidas; a continuación, con el teniente Luca de Tena debuta en el Fiat doble mando y tras ser probado por el capitán Sánchez Cebreros es suelto en el monoplaza, para totalizar 68 horas; se siente todo un cazador y ya es sargento. Destinado con carácter voluntario al 24 Grupo del 23 Regimiento de Caza con base en Reus, vuela el Super Curtiss (Polikarpov I-15B) disfrutando de su potencia ascensional. Hace acrobacia, pareja y persecución; también tiene la oportunidad de volar el Messer Me-109, un caza moderno, lo mejor que podía aspirar.

Superadas las pruebas de ingreso en la Academia General del Aire, forma parte de la 1.ª Promoción que inaugura la misma en 1945. Mucho estudio, mucha instrucción y el primer año él, que había superado las 100 horas, de vuelo nada de nada. Los tres siguientes, las ya conocidas Bücker, y los trimotores Savoia 81 y Junkers-52 para viajes, como prácticas de navegación, los mismos aparatos que volaría en la Academia de Aviación de León donde recibiría el despacho de teniente.

Ya en agosto de 1949 con destino en el 21 Grupo de Caza que tiene su base en Getafe, se estrena yendo de primer piloto con un Junkers 52 (T.2-124), igualito al que 30 días atrás le habían soltado en León, a Morón, donde recoge un Fiat CR-32 biplaza (ES:5) que junto a los monoplazas (C.1) volará durante su permanencia en la 1.ª Escuadrilla que manda el capitán Escalante. Además, tendrá la oportunidad de pilotar Hispano E-30 (EE.2), Ju W-34 (L.14), Messer BF-108 Taifun (L.15), Heinkel He-111, Douglas DC-3,Dragón Rápide (91-), Savoia SM-79 (B.1), HM-1 (EE.4), Stinson Voyager (L.2), Fieseler Storch (L.16), con la anotación de remolque de velero y Kranich con dos vuelos a vela de 18 y 20 minutos, el 8 noviembre. Todavía el día 30, cuando ya las HM habían inundado Getafe, el teniente Galbe tiene la suerte de despedirse volando 1 hora y 5 minutos el Fiat C.1- 236. En su cuaderno de navegación encontramos como curiosos los vuelos, en mayo de 1950 en el Fiat C.1-236 para pruebas de radio; su participación en junio de ese año en los ejercicios de defensa aérea de Madrid (ver Vigía 6/2000), y en octubre el espectacular desfile sobre Cádiz, coincidente con la Revista Naval.

Vista la situación apuntada obtiene el puesto de probador de la maestranza aérea de Logroño, y con el empleo de capitán, en el aeródromo de Agoncillo disfruta a tope pilotando los más variados aviones (omitimos los citados con anterioridad). Comienza el 19 de enero de 1951 probando una Cigüeña, a la que siguen todas las versiones (B,E y F) del Messer 109, así como las del Heinkel He-111, sin olvidar el He-112 e incluso alguna avioneta deportiva civil; a propósito, a los mandos de la veterana GP-2 (EC-AMM), participa en compañía del capitán Luis Moya en la Vuelta Aérea a España 1952 (12 avionetas y 41 pilotos y tripulantes). En la novena etapa (última), a la altura de El Pardo, se les rompió la conducción de aceite, empapando de lubricante a Moya, a pesar de lo cual y que la temperatura se disparaba, pudieron llegar sin novedad al campo del RACE en Cuatro Vientos.

Después de poco más de un año, (mayo de 1952) se incorpora al 2.º Grupo de Transporte, en Alcalá de Henares volando Junkers hasta marzo de 1953 cuando regresa a Morón, ahora de proto; entre sus alumnos, encontramos al teniente Almodóvar, quien llegaría a ser un figura del Ejército del Aire.

Los acuerdos con USA de 1953, transcendentales para nuestra aviación militar puesto que renovaron, modernizándolo, el material, trajo consigo movimientos de personal y nuestro personaje, quien ya se ha hecho popular con el apodo de «El cucurucho», pasa agregado por seis meses a San Javier integrado en la Escuela Básica y Caza, donde vuela sobre todo el HS-42 (ES.6) de la Hispano. Pero le llega la hora de la renovación, y en junio de 1954 parte para Alemania a fin de efectuar el curso de Instructor de Harvard(1) en la base norteamericana de Fürstenfeldbruck (2), totalizando 39 horas y 55 minutos. Dos días después de su regreso a España, con el coronel Carlos Pombo parte en un Junkers de Getafe a Matacán, con intención de continuar a Santander y, junto a otros pilotos que le acompañan, recoger los T-6D que, llegados por vía marítima, se encuentran en el aeropuerto de Parayas; alguna razón meteorológica impide la segunda parte del vuelo, que llevan a cabo al día siguiente. Estas operaciones, con distintos aviadores a los mandos del trimotor, se suceden durante dos meses y alternados con pruebas, Galbe traslada a Matacán cuatro T-6D. El trabajo en la Escuela Básica salmantina es abrumador, cientos de pilotos han de ponerse al día aprendiendo de memoria el manual del avión y los procedimientos En enero de 1955 vuelve a Fursty para llevar a cabo en los Harvard el curso de 34 horas de Instructor de Vuelo Instrumental. Antes de su regreso, su amigo el teniente Parés le da un gozoso vuelo de 1,25 horas en un reactor de enseñanza Lockheed T-33; luego, reanuda los doble mandos en Matacán. Su espíritu deportivo le lleva el 22 de mayo a Zaragoza, donde participa con una Bücker E.3B en un festival aéreo; no es un avión acrobático 100 x 100, pero consigue, sacándole el máximo partido, el aplauso del público.

Lógicamente, metiendo tantas horas, los protos de la Básica dominaban el T-6, y capitaneados por el comandante Alejandro Liniers nació una patrulla acrobática que –fuimos testigos– lo hacía fenomenal. Junto a los capitanes Canales, Sánchez Lanuza, Fernández Roca y Maestro, tomó parte Galbe en algún entrenamiento y sabemos que actuó sustituyendo, pienso a alguno de los citados, en un festival celebrado en el salmantino Campo del Calvario, así como en el fantástico Festival Aéreo Internacional que tuvo lugar en Barcelona-El Prat el 30 de septiembre de 1956. Con esta brillante actuación «El cucurucho» se despedía de la Escuela Básica, pues formando parte de la 15.º Promoción hace el curso de Estado Mayor sin dejar de volar L.8C (AISA I-11B), HM-1, T-6 Junkers y DC-3 del Grupo de Entrenamiento de Getafe. Ascendido al empleo de comandante en 1958, es destacado a Gando y, a los mandos de los polimotores citados y el Heinkel (B.2I), lleva a cabo servicios de guerra en Sidi Ifni. De regreso a la península, en mayo inicia en Talavera la Real el 10.º curso de reactores, vuela el T-33 con el comandante José Roa Lineros de proto y el 23, luego de una prueba con el comandante Elías Martínez Pesquera, este le da la suelta. Destinado a el Ala de Caza n.º 2, el 8 de octubre se suelta en el Sabre, y realizando las misiones propias de la unidad, el 2 de octubre de 1959 alcanza en dos horas la base alemana de Fursty, regresando a Zaragoza dos días después. El 9 de mayo de 1961, volando el Sabre C.5-94 en formación con el C.5-97, pilotado por el teniente Higinio Martí García, haciendo un tonel este colisionó con su jefe que, con el avión en posición invertida y ardiendo se eyectó, descendiendo en paracaídas durante 14 minutos para llegar a tierra ante el asombro de centenares de romeros reunidos en la ermita de Loreto (proximidades de Huesca). «El cucurucho», que había perdido el casco y la tráquea de la máscara de oxígeno le había producido un gran hematoma en el ojo izquierdo, tan pronto pudo telefonear contactó con su mujer para decirle: «Adriana, me he tenido que apear en marcha, pero estoy bien». Por su parte el teniente Martí pudo aterrizar en Valenzuela sin la cúpula de su avión y con la tuberías de líquido hidráulico al aire. Treinta días después estaba Galbe de nuevo en el aire con un Sabre en vuelo navi (3) Zaragoza-Manises (1,15 h). Un año después anota en su cuaderno la primera salida al extranjero: navi Zaragoza-Grosseto (2,00 h)-Pratica di Mare (0,45 h) y más adelante navi también, Zaragoza-Monte Real (Portugal) (1,30 h). Destinado en mayo de 1964 a la Aviación de Transporte, deja de volar el Sabre y desde la base aérea de Albacete-Los Llanos, en adelante lo hará en los T.3 Douglas C-47 y algún Azor (T.7) hasta que después de haber sumado muchas horas recorriendo todos nuestros aeródromos militares, fue nombrado subdirector del Equipo Nacional de Vuelo Acrobático, adjunto del teniente coronel Antonio Bartolomé. Tras el triunfo alcanzado en el III Campeonato Mundial celebrado en Bilbao, donde el capitán Tomas Castaño se proclamé campeón y el conjunto (capitanes Castaño, Quintana, Ugarte y teniente Negrón) segundo por equipos, España, con mejores aviones, –los Z-526 Akrobat– acababan de llegar, y buenos pilotos, a los tres primeros citados «Los intocables», se sumaron los «Ye-yés» capitanes José Pablo Guil, Ricardo Rubio y los tenientes Paco Gómez Carretero, Victor Navajo, Enrique Inclán y Agustin Gil de Montes. Lógicamente se pensó con optimismo en el IV Campeonato a celebrar en Moscú. Arduo trabajo con entrenamientos casi desde el amanecer y, a la tarde, al aire de nuevo; la labor de los jefes era de jueces aconsejando, prueba de los aparatos y selección, ya que habrían de participar tan solo cinco y un reserva. De Albacete se trasladaron a Zaragoza con clima más parecido al lugar de competición. y de aquí a Toushino. Bartolomé declaró que en los entrenamientos habían sumado unas 10 000 horas y consumido 300 000 litros de combustible.

En un T.4 (Douglas DC-4) del Ala 35 al que habían aplicado matrícula civil, el 3 de agosto partían para Copenhage, al día siguiente para Moscú y de aquí a Tushino; aquí, antes de la competición vuela el Z-526 y prueba los Yak 12 y 18P. El certamen (15 países y 400 000 espectadores) se saldó con un apabullante triunfo de Rusia y los países del Este. Los españoles, procurando rendir siempre al máximo, tuvieron motivos para estar satisfechos de sí mismos.

Tras unas apretadas jornadas «El cucurucho» vuelve casi durante un año a Zaragoza a su mundo de los reactores encuadrado en el Ala de Caza n.º 2, después a la 519 (luego 531) escuadrilla de aviones base. Asciende a teniente coronel y sin cambiar de base, en 1971 vuelve al Sabre, desde 1972 Ala n.º 13 y a final de año Ala n.º 41 (luego 41 Grupo), dotada con T-33 que vuela durante más de cuatro años. Entretanto, ha alcanzado el empleo de coronel confiriéndosele el mando del mismo.

En enero de 1977 es nombrado comandante del Ala n.º 21 de la Aviación Táctica y jefe de la base de Morón, un destino muy ilusionante con reactores supersónicos CASA-Northrop F-5 A y B (C.9 y CE.9 en el Ejército del Aire) que pronto volaría, así como los pequeños Supersaetas HA-220 (C.10C) encuadrados en el 124 Escuadrón.

Nuestra tan útil información, extraída de sus cartillas de vuelo se pierde aquí, no sin antes anotar en la última: horas de vuelo, convencional: 4320,40; reactor 2428.00. Total 6748.40.

Ascendido a general de brigada en 1979, pasa durante dos años y pico al Estado Mayor del Mando Aéreo Táctico y como general de división otro tanto de jefe de Estado Mayor del Mando Unificado de Canarias. Pero aquí no acaba la historia aeronáutica del general Galbe, puesto que en sus ratos de ocio, durante veintitantos años fue instructor de mono y polimotores del Real Aero Club de Zaragoza sumando en su cartilla varias miles de horas de vuelo. Finalmente quien tanto había volado, a los 89 años, el 12 de enero de 2012 volaba a la eternidad «El Cucurucho»; personaje tan original y querido, dejaba a Adriana, a los suyos y a los tantísimos amigos sumidos en la tristeza, pero con un recuerdo tan feliz que nunca le olvidaremos.

### Hace 60 años

## Examen

**Talavera la Real 20 agosto 1962**

Deseosos de comprobar in situ las cualidades del nuevo reactor nacional HA-200 Saeta, hoy, pilotado por el comandante Miguel Entrena Klett (foto) se ha desplazado desde Torrejón de Ardoz uno de los cinco aviones de preserie entregados por la Hispano al INTA. El virtuoso aviador ha realizado con él una muy expresiva exhibición de sus características y maniobrabilidad, que a muchos de los asistentes, que la presenciaron con sumo interés, ha llegado a sorprender.

Así y todo, –se comentaba–nunca llegará a sustituir al T-33, quizás complementarlo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 108 años

## Resumen

**Madrid 30 septiembre 1914**

La veterana (1908) y prestigiosa revista *España Automóvil y Aeronáutica*, publica esta quincena un interesantísimo resumen de la rama de aviación, desde los primeros ensayos hasta la fecha. Por parecernos sumamente curioso, vamos a examinar, superficialmente, el relativo a los vuelos realizados por los 65 aviadores que se citan.

El más volador es sin duda el primer teniente Ángel Martínez de Baños (foto) quien en el periodo 1911, 1912 y 1913, realizó 1209=77, 16 horas; le siguen los capitanes Eduardo Barrón 1099=71,08 h; Alfredo Kindelán con 895[1]=75,17 h y Alfonso Bayo con 831=69,42 h. El resto apenas llegan a los 500

[1]Incluidos los realizados en el extranjero.

*Nota de El Vigía:* Martínez de Baños, de quien se ha escrito con frecuencia en estas páginas, gozaba de una reputación envidiable, distinguiéndose por su serenidad e intrepidez; sus jefes y compañeros le tenían en gran consideración y estima. Socialmente le adornaban también cualidades muy atrayentes pero, incongruencias del destino, el 17 de noviembre de 1929, al subir en el campo de Alfaro a bordo del bimotor Farman F-50, que procedente de Francia y con tripulación gala tenía su destino en Madrid, una grave avería, al parecer, le hizo caer a tierra en las proximidades de Casas de Villaseca (Soria) pereciendo todos sus ocupantes. Hemos de hacer constar el gesto de S.M. el rey Afonso XIII, quien apadrinó a la hija póstuma de Baños.

### Hace 85 años

## Valentía

**León 27septiembre 1937**

Tras una brillante ofensiva de la cadena de Pavos (6-G-15) el jefe de la Región Aérea del Norte, comandante Llorente, ha recibido del jefe de la 2.ª y 3.ª Brigadas de Navarra, coronel Muñoz Grandes, el telegrama de fecha de ayer que dice lo siguiente:

«En mi ya larga vida militar, harto de ver derrochar heroísmo por nuestros soldados, jamás he visto bravura igual a la que vosotros habéis desarrollado en este momento en las cumbres de del Espandés.

A lo cual yo, como jefe de las Fuerzas del Norte y mi también larga vida militar, os agrego: que jamás he recibido felicitación tan vehemente y apreciada de jefes tan queridos y valerosos.

Orgullo y ambición de superarnos por el bien de la patria, son la consecuencia inmediata de tan estimada felicitación.

Lo que comunico a Vd. Para su satisfacción propia y la de las fuerzas a sus órdenes».

### Hace 80 años

## Visita

**Sevilla 28 septiembre 1942**

Se encuentra de descanso en esta ciudad, el comandante jefe de la 2.ª Escuadrilla Azul, que lucha heroicamente en los cielos de Rusia, Julio Salvador Díaz-Benjumea. El prestigioso aviador, que durante la guerra civil tuvo una brillantísima actuación al lado del inolvidable García Morato, ha manifestado que «los españoles se baten en el aire ruso con extraordinaria bravura y pericia y que muchos oficiales están propuestos para ser condecorados con la Cruz de Hierro».

## Cartillas ilustradas

Continuando con las cartillas de aquel gran aviador, que fue Carlos Pombo Somoza, le vemos en 1937 en el E.M del Aire en Salamanca, al tiempo que mandaba la Escuadrilla de Transporte de la Jefatura del Aire. Al año siguiente, agregado a la K-88 de la Legión Cóndor desde Zaragoza vuela los Pedros (Heinkel He-111) y los Bacalaos (Dornier Do-17) del Grupo español 8-G-27 y, tras pasar por la AS-88 dotada de Zapatones (Heinkel He-59), toma el mando de la escuadrilla mixta He-59 y He-60.

Ya en la paz, por cuatro años ejerce de profesor en la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad de Salamanca-Matacán. En 1943 es profesor auxiliar en la Escuela Superior del Aire. Al siguiente año recibe del JEMA la orden de organizar una unidad de salvamento de náufragos y, tras asistir en comisión de servicio en la base de Berre (Marsella) a un curso de tal especialidad, regresa «a prisa y corriendo» a Pollensa, pilotando uno de los magníficos trimotores Dornier Do-24. El 13 de junio, a bordo de uno de ellos sufre un accidente, resultando con fractura de fémur y siendo hospitalizado en Palma de Mallorca.

**Hace 70 años**

## Cooperación

**Logroño 10 septiembre 1952**

Fuerzas aéreas del aeródromo de Agoncillo participan en las importantes maniobras militares que se están llevando a cabo al norte de Vitoria. Según hemos podido saber, el VI Cuerpo del Ejército aporta 6500 hombres, que cuentan con la cooperación de varias escuadrillas de Heinkel He-111 de nuestro 15 Regimiento de Bombardeo Ligero.

**Hace 35 años**

## Renovación

**San Javier 11 septiembre 1987**

Recibidos por el coronel director José M.ª Pérez Tudó y el jefe de vuelos, teniente coronel Francisco Sánchez Borrallo, han llegado a la AGA los dos primeros ENAER Pillán de los 40 adquiridos, para sustituir, en la enseñanza elemental, a los E.17 Mentor, con más de 30 años de intenso servicio.

Como ya es sabido, el Pillán es producto de la industria chilena y está siendo ensamblado por Construcciones Aeronáuticas SA en su factoría de Getafe.

*Nota de El Vigía:* La fotografía, obra de mi amigo «Salva» Marín, buen fotógrafo y excelente persona. Generoso a tope, hace las fotos para que los demás las disfrutemos. Por el hecho de vivir en San Javier lógicamente «controla» el tráfico de la AGA; tanto es así que por iniciativa suya y para satisfacción de los alumnos, fecha sus instantáneas y, junto con la matrícula, que muchas veces se ve, estos pueden bajarlas de la página de Salva, para mandar a sus casas o novias, junto a la afirmación: Ese soy yo.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 80 años

## Agradecimiento

**Augsburgo 30 octubre 1942**

El agregado aéreo de la Embajada de España ha condecorado al profesor Willy Messerschmitt con la Gran Cruz del Mérito Militar, que el Gobierno ha concedido al célebre inventor y constructor alemán.

El profesor expresó su satisfacción por haber contribuido modestamente con sus aviones al triunfo de la guerra, manifestando su agradecimiento por la alta condecoración que recibía.

Como puede verse en la fotografía, la popularidad de Willy en su país era inmensa.

### Hace 65 años

## Uniformidad

**San Javier 29 octubre 1957**

Un informe de la dirección de la AGA denuncia deficiencias en la uniformidad. Las gorras –dice– presentan tantos modelos como cadetes.

*Nota de El Vigía:* Realmente, cuando este cronista se presentó al ingreso en 1955 y 56, la uniformidad en cuanto a las gorras no tenía nada que ver con la excelente y humorística ilustración que el coronel Martorell Guisasola publicó en esta revista y que hoy reproducimos. Entonces, estaba de moda aplanar la curva de la visera de la gorra, y apuntarla al cielo, consiguiendo el efecto contrario de lo que aquella pretendía.

### Hace 50 años

## Estreno

**Las Palmas 27 octubre 1972**

Una avioneta CASA Dornier C-127, del 802 Escuadrón SAR, pilotada por el teniente Juan Sánchez Espino, ha tomado tierra por vez primera en el nuevo aeropuerto de El Hierro. Su inauguración oficial, presidida por el ministro del Aire y autoridades, tendrá lugar el próximo diciembre.

### Hace 60 años

## Marchando

**Sevilla 3 octubre 1962**

Mientras los Saeta de preserie (HA-200R.1) están siendo sometidos, en el Grupo de Experimentación en Vuelo, a intensísimas pruebas de duración y comportamiento altamente satisfactorias, hoy, con el comandante Pedro Santa Cruz a los mandos, ha realizado su primer vuelo el primero de los Saeta de serie. Según las previsiones, a lo largo de este mes lo harán los nueve aviones restantes.

## Popeye

Quizás fue el fornido marino, en sus múltiples variantes, una de las más prolíficas mascotas que, a título personal o de unidad, se vieron pintadas, dando el consabido tono jocoso en aviones de la guerra civil española.

Leemos en Internet que Popeye fue creado por el autor de dibujos animados norteamericano Elzie Crisler, y apareció por primera vez el 17 de enero de 1929 en una tira de comics en el *The New York Evening Journal.*

Ahora bien, si en la aviación sublevada no pasó de mascota pura y dura, en el bando gubernamental a su figura se le asignó –como explicaba un semanario infantil de entonces– un tono político, al darle el papel de «incansable luchador que combatía sin descanso al fascismo».

En *El Vigía* (diciembre de 2017) apareció pintado en el Heinkel He-60 de Egea y Fernández Bujarrabal; en el de diciembre de 2021) lo fue en el Savoia S-62 que capitaneaba Torres Prol, al que heredó el anfibio Fairchild 91. Por último también lo ostentaron, en diferentes versiones, los Mosca I-16 de la 4.ª Escuadrilla del Grupo 21, que lo adoptó como emblema y lo presentamos hoy.

Hace 75 años

## Otros tiempos

Madrid noviembre 1947

AERO

Preparación para ingreso en la Academia General del Aire, efectuada por ex profesores de la misma. En combinación con Residencia dirigida por un sacerdote. Estudio obligatorio vigilado por un licenciado en Ciencias.

COSTANILLA DE LOS ANGELES, 15 (ESQUINA A LA PLAZA DE SANTO DOMINGO) — TELÉFONO 21 01 84

Revista *Avión*.

Hace 55 años

## Organización

Madrid 19 octubre 1967

Por Orden Ministerial de la fecha, de acuerdo con las definiciones de base aérea y aeródromo militar, contenidas en el Reglamento Provisional de 26 septiembre de 1967, se establece la siguiente clasificación:

Bases aéreas: Gando, Getafe, Jerez, Los Llanos, Málaga, Manises, Matacán, Morón, San Javier, Son San Juan, Talavera la Real, Torrejón, Valenzuela, Villanubla.

Aeródromos militares: Agon-cillo, Alcantarilla, Bata, Cuatro Vientos, El Aaiún, Granada, León, Pollensa, Reus, Santa Isabel, Sidi Ifni, Tablada, Villa Cisneros, Villafría.

En la imagen, del fotógrafo Escobar, la base aérea de Los Llanos en 1947.

Hace 95 años

## Visita Regia

Ceuta 5 octubre 1927

Emocionante ha sido la llegada de SSMM los Reyes. A las salvas de ordenanza se han unido las sirenas de las barcos y embarcaciones empavesados, al tiempo que las bandas interpretaban la Marcha Real. La aviación, haciendo gala de su destreza, llevó a que Don Alfonso dijera al coronel Kindelan: «He visto a la escuadrilla volando; es una monada».

## Aviones en vuelo

Fue la G.P -1, del Aero Club de Santander, una de las primeras avionetas que conocí, ya que por su vecindad, a menudo, de un salto volaba a Sondica[1] y así fue, el 25 de agosto de 1950, cuando participando en un Rally organizado por el citado club, reunió en nuestro modestísimo aeropuerto a un puñado de aparatos, entre ellos la GP pilotada por Jaime Yllera[2] un «tío» que según se dijo –y bastantes años después él mismo me lo contó– había volado en la guerra como cazador de Morato.

Al llegar, cuando bajita daba la pasada al control de regularidad, le hice una foto que no salió mal, puesto que se lee la matrícula del puro. Uno, tenía trece años y era la primera vez que retrataba a un avión en vuelo. Con el tiempo, bien desde el suelo o desde otro avión –gracias a la generosidad del Ejército del Aire– han sido muchísimos.

Con base, como decimos, en el aeródromo santanderino de La Albericia, pronto, rivalizando con una modernísima Stinson, no paró de volar: Pero un día... el 2 de septiembre de 1952, el piloto Eduardo «Billy» Pérez del Molino, a quien en esta ocasión acompañaba un chico sudafricano, despegó de La Albericia dispuesto a dar una vuelta. Tras unas pasadas al club de golf de Pedreña, para presumir ante una bilbaína amiga que estaba jugando allí, sobrevolaba ya la bahía cuando, repentinamente se paró el motor.

«Barajadas todas las alternativas, –recordaba el piloto– ante la imposibilidad de alcanzar en tierra una zona aprovechable, planeando me dirigí hacia la segunda playa en Piquío y, viendo que en la orilla no había bañistas –todos se arremolinaban en una esquina, en torno a un joven que habían sacado ahogado– intenté desplomar el aparato no lejos de allí. Inicialmente, al hundirse las ruedas en el agua cabeceó, pero al tocar el morro en la arena, plácidamente se posó».

Sin pérdida de tiempo, los tripulantes abandonaron el avión y con la ayuda de los bañistas, que como hemos dicho, habían tenido una mañana movidita, lo sacaron a la arena.

«Más tarde, para mi sonrojo –me confesó «Billy»– me informarían que la parada de motor se había producido por falta de combustible, ¡al hacer uso del depósito auxiliar, y no abrir el principal!».

Así acabó –tengamos en cuenta su tipo de construcción– aquella esbelta GP.

[1]Como se conocía inicialmente al aeropuerto de Bilbao.
[2]Biografía *Revista de Aeronáutica y Astronáutica* enero-febrero de 2018.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 110 años

## Lógica

**Madrid 27 noviembre 1912**

El penoso accidente, acaecido el pasado 27 de junio, en el cual perdió la vida el capitán de Infantería Celestino Bayo Lucía –primera víctima de la Aviación Militar española– ha provocado la aprobación de una ley por la que se equiparan, a efectos legales, las prácticas de aviación con el servicio en campaña por los riesgos extraordinarios que comporta. Norma a la que se le ha dado carácter retroactivo para que queden incluidos en ella los deudos de las primeras víctimas, que tras Celestino Bayo, fueron los tenientes Máximo Ramos, Carlos Cortijo y el capitán Rafael de Castellvi.

### Hace 100 años

## Odisea

**Melilla 23 noviembre 1922**

Un De Havilland DH-9 pilotado por el alférez Angulo, en el que iba de observador el capitán Francisco Mata Manzanedo, fue ametrallado, aterrizando violentamente a dos kilómetros de Afrau. Como esto ocurrió al anochecer sus compañeros de patrulla, advertidos de la desaparición, con lógica angustia, buscáronle inútilmente.

Ya bien entrada la noche, vióse brillar en la oscuridad una

llamarada, lo que hizo creer que los aviadores habían incendiado el aeroplano para evitar que cayera en poder del enemigo. La hipótesis, al propagarse como un hecho cierto, produjo enorme impresión. Posteriormente se recibió un telefonema de Dar-Qubdani comunicando que los aviadores habían llegado sin novedad a aquel campamento.

Sobre el motivo del accidente, refirieron que el aparato recibió un balazo que le rompió el conducto de la gasolina, cayéndose al fondo de un barranco y destrozándose contra las rocas.

Los harqueños se precipitaron sobre ellos y ambos aviadores, pistola en mano, contuvieron al enemigo hasta que en su auxilio acudieron indígenas amigos de la harka del caid Amarusén.

### Hace 28 años

## Desilusión

Aquel 19 de junio de 1994, hace ya ¡28 años!, nos las prometíamos felices cuando, tras haber recogido en Bilbao a Manu Rica (77), expresidente del aero club y veterano piloto de 1943, marchábamos en mi coche a Valladolid, para asistir a un gran festival aéreo organizado por APAVE* de la que ambos éramos miembros. Tan pronto como llegamos a la entrada de la base de Villanubla, algo oímos de suspensión, que desechamos al no podérnoslo creer. Así que por derecho fuimos a la presidencia, donde el teniente general Casimiro Muñoz, jefe del MACEN muy serio me dijo:

—«Canario», acabamos de suspender el festival. Se han matado un padre y su hijo al estrellarse en la pista el ultraligero que pilotaban.

Con la confianza que me inspiraba su amistad, –me lo habían presentado «El Patas» Taboada y Ramón Fernández Sequeiros– me permití una respetuosa crítica, avalada por la creencia de que en homenaje a las víctimas, la costumbre era continuarlo; como aquel de Cuatro Vientos (1954), cuando murió Aldecoa. El general, pensando de igual manera, me respondió:

—Como sabes, el festival lo patrocina la Sociedad del V Centenario del Tratado de Tordesillas y sus dirigentes me han forzado a la suspensión. Un jarro de agua para las 40 000 personas que, tras horas de caravana y atascos, se disponían a ver un gran espectáculo, y para los numerosísimos pilotos que habrían de ofrecerlo.

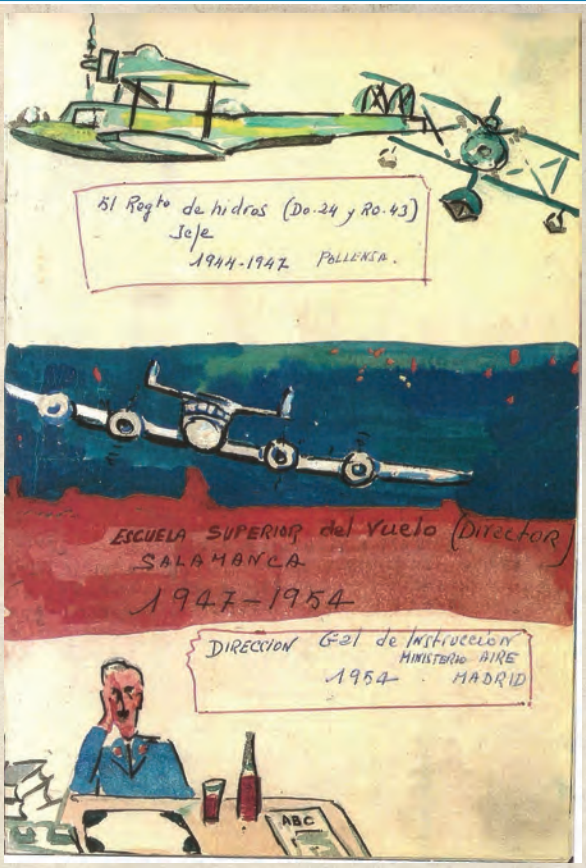
Lamentándonos por la desgracia, dando vueltas, encontramos muchos amigos. Recuerdo al tan animoso, en su silla de ruedas, Carlos Ausín a quien años atrás,

### Hace 95 años

## Visita Real

**Cartagena 14 noviembre 1927**

SM el Rey ha visitado esta mañana el arsenal, al tiempo que evolucionaban sobre el mismo varias escuadrillas. Luego, a requerimiento del Infante, se ha trasladado a la Escuela de Combate y Bombardeo Aéreo de Los Alcázares, donde ha sido recibido por Alfonso de Orleans, comandante jefe de la misma, al frente del profesorado y alumnos. Las espectaculares maniobras en formación y los distintos ejercicios de tiro fueron muy del agrado del Monarca, que así lo expresó.




## Cartillas ilustradas

1944-1947 ascendido a teniente coronel, toma el mando del 51 Regimiento de hidros, dotado de los trimotores Dornier Do-24 y de los monomotores biplanos Ro-43; que, como se sabe, tras el armisticio, por el que Italia se rendía a los aliados, en vez de entregarse en Malta, prefirieron hacerlo en Baleares donde fueron internados.

1947 -1954 Director Escuela Superior del Vuelo (Matacán) Salamanca donde, además del Junkers 52, voló el tetramotor Ju-290 y sobre todo, el bombardero USA B-25 Mitchell que internado en Melilla, precisamente Pombo, en dos horas y media lo trasladó a su nuevo destino. Es curioso, que habiéndole hecho 114 horas a 450 km /h, no lo dibuje junto al 290 que aparece grandote como era.

1954 Ministerio del Aire Dirección General de Instrucción.

al tiempo que a Enrique Roa, lo había visitado en el hospital bilbaíno de Basurto, gravemente heridos, a consecuencia del accidente de aquel Fokker F-28 de Iberia que, en vuelo de instrucción, al tomar tierra, se salió de la pista por derecho. También estuve con mi apasionado colega Bernardo Zarallo, a quien cámara de fotos en ristre (no recuerdo por qué no había llevado yo la mía) le pedí: «¡Hazme esa foto, por favor!» Iba a despedirme de Conchita García Wandosell, la mujer de Casimiro quien, charlando con su hijo Rafael, profesor en la AGA y miembro de la Patrulla Águila, ambos de perfil, formaban una composición perfecta y así quedó. Una ampliación enmarcada de la misma tuve la satisfacción de regalársela al teniente general.

Han pasado los años –28 como digo más arriba– en este tiempo, Casimiro voló a la eternidad; Conchita felizmente vive, gracias a Dios. No sabiendo nada de Rafa, decidí llamarlo, para que me contara.

Tan simpático como su padre, me dijo: Después del curso de caza en Talavera fui destinado a la AGA como profesor, incorporándome a la Patrulla Águila como punto derecho; después de dos temporadas volé en los F-18 del Grupo 15/Ala 15 de Zaragoza, hasta mi ascenso a comandante. Más tarde, al Mando Aéreo de Combate, y a la Casa de S. M. el Rey como ayudante de Campo de S.A.R. el Príncipe de Asturias. Ya de teniente coronel volví al Ala 15 como jefe de Grupo (Fuerzas Aéreas y Material), pasé por la División de Operaciones del Estado Mayor del Aire y, con el ascenso a coronel, me destinaron al Mando Aéreo General primero y a la Casa Real después, esta vez como jefe del gabinete del jefe del Cuarto Militar, donde me encuentro en la actualidad.

*Asociación de Pilotos Aviadores de España.

## «Raro» emblema

No se le había visto nunca, no aparecía en los Romances de Las Cadenas y de Los Trimotores del teniente general Vives –el tan recordado Paco– donde, adornándolos, figuraban muchos. La verdad es que hasta hoy, habrá resultado desconocido para la inmensa mayoría de los lectores.

Acabada la campaña del Norte, al equipar la Legión Cóndor su Escuadrilla A/88 con bimotores Dornier Do-17, cedió todos sus Rayos Heinkel 70 a la Aviación Nacional, que

los agrupó en el Grupo 7-G-14 y las escuadrillas independientes 3-E-14 y 4-E-14 adscritas a los ejércitos del centro y sur, respectivamente. La primera, que es la que nos ocupa, estuvo al mando del comandante Carlos Sartorius y Díaz de Mendoza y como reza su afortunado lema «Corre, ve y dile», muy expresivo para la función de reconocimiento que llevaron a cabo.

**Hace 30 años**

## Recuerdo

**Albacete 13 noviembre 1992**

Como ya se sabe, el 20 de octubre pasado, cuando una formación de cuatro F-1 que, habiendo partido de su base en Los Llanos se dirigía a la de Florennes en Bélgica, hallándose en las proximidades de Cambrai (Francia) se produjo la colisión de los puntos 1 y 4. Ambos pilotos salen despedidos; por fortuna el capitán Vargas se salvó, pero el comandante López Merino, debido al choque, no se le abrió el paracaídas y perdió la vida.

Hoy, en el acto mensual de exaltación de virtudes militares y homenaje a los caídos, en presencia de todo el personal de la base, con el coronel Bayardo Abós al frente, la viuda e hijo mayor del comandante López Merino han descubierto la placa que da su nombre a una de sus calles.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 50 años

## Apagafuegos

**Madrid 10 enero 1973**

Por escrito de hoy, se crea el 404 Escuadrón de Fuerzas Aéreas, dotado inicialmente con dos aviones CL-215 matrículas (EC-BXM y EC-BXN) que en adelante pasarán a tomar como estacionamiento permanente la base aérea de Getafe. Dado que su función es la lucha contra los incendos forestales, como emblema han adoptado el popular conejo Fifel del Icona cabalgando sobre un Canadair junto al «Cuando un monte se quema... 404 escuadrón vuela».

## Cuando un amigo se va

El atractivo de aquellas flechas aladas, llamadas Starfighter, que casi recién llegadas nos mostró a María Inés, mi mujer, y a mí, en Torrejón, el insuperable Angelito Negrón, fue tal, que en adelante, tantas veces viajé a Madrid no dejé de visitarles en su base; tanto más, cuando fui conociendo a su gente, en torno a aquel excepcional personaje que fue el teniente coronel Gerardo Escalante, «el tío Gerardo».

Un día, en la acogedora cafetería donde, junto a muchos recuerdos, lucían sobre la barra las tan originales jarras de cerveza que, reproduciendo cascos y máscaras, regala la Lockheed a los pilotos de 104, no sin cierta sorpresa por mi parte, se me presentó un comandante que me dijo ser Luis Delgado Sánchez-Arjona. Había leído, en la prensa, varios trabajos míos que le habían gustado y llamado la atención; pues según él: «En España, se escribe poco de aviación y generalmente, el escritor, no tiene ni idea».

Siguieron encendidos elogios al 104, ya que como jefe del Escuadrón de Mantenimiento, queriendo conocerlo bien, tras unos doble mandos, el capitán Rafa de Madariaga le había soltado, pagando a este el tradicional dólar de plata fechado que lo conserva como «oro en paño».

Tal era su entusiasmo, que recuerdo, su machacona recomendación: «Canario, pide que te vuelen en él; es algo apoteósico», y así fue. El 22 octubre de 1971 participando en un ejercicio Red Eye, a bordo del TF-104 (CE-8-3/ 104-3) pilotado por el capitán Joaquín Vasco Gil, en un vuelo de 50 minutos alcanzábamos una velocidad de 1,5 mach.

Volviendo a nuestro protagonista, con Luis Delgado: tez morena, pelo y cejas completamente blancos –de ahí su apodo «El negativo» (fotográfico)– congenie inmediatamente, haciéndonos amigos. Como curioso reporte le pregunté, y sin darle importancia, me contó su vida: Casado y con cuatro hijos, había nacido en Ciudad Rodrigo en 1924, salmantino pues, aún amando con locura el campo, buscando su futuro, ingresó en la AGA con la 1.ª Promoción (1945).

«¡Cómo recuerdo la emoción y la felicidad de mi primer vuelo solo, al ver que dominaba aquella Bücker!».

Considerado un «manitas», aunque destinado en primera instancia al Regimiento Mixto n.º1, pronto pasó a la Escuela de Pilotos de Grupo Sur para, como profesor, enseñar lo que tan bien había aprendido.

Una tarde, en vísperas de Navidad 1951, a bordo de una Bücker, partía de Cáceres con dirección Madrid-Cuatro Vientos. «El parte meteorológico era bueno, pero a última hora de la tarde se formó rápidamente una niebla espesísima; no podía seguir, ni tampoco darme la vuelta, forzosamente, debía buscar un campito donde meterme y lo encontré. Tomé tierra casi de noche perfectamente, pero antes de terminar el rodaje, pillé la tan popular zanja traidora[1], destrozando el tren y la hélice. Afortunadamente, a mí no me ocurrió nada, así que con el paracaídas al hombro, después de pasar el río Guadarrama helado llegué a un pueblito donde me trataron estupendamente hasta que me recogieron a las cuatro de la mañana».

Cuando los acuerdos con USA de 1953 trajeron la modernización del Ejercito de Aire, nuestro protagonista marcha a la nueva Escuela de Reactores de Talavera la Real donde bajo la dirección de instructores norteamericanos, el año siguiente, junto a 28 compañeros lleva a cabo un curso inicial de transición a reactor T-33; a este sigue otro de formación complementaria para instructores, en la escuela norteamericana de Furstenfeldbruck (Alemania); ellos serán los primeros profesores de Talavera.

Tras obtener con la 21 Promoción su diplomatura en Estado Mayor, con verdadera ilusión se incorpora como proto[2] a Talavera donde, entre 1965 y 1973, –ya teniente coronel– imparte 15 cursos.

Profesor en la Escuela Superior del Aire y en la de Polimotores, es destinado luego al Mando y Estado Mayor de la Defensa Aérea y a la Secretaría Militar del Cuartel General del Aire.

Ascendido en 1977 al empleo de coronel, es nombrado jefe del Ala 11 y base aérea de Manises; dos años después, tuve el honor de ser anfitrión suyo. Habiendo solicitado retratar en vuelo a los Mirage F-1, el EM decidió que, no estando operativos los biplazas, lo hiciera desde un Mirage III de la citada base, pilotado por el comandante Gómez Carretero; una experiencia fantástica pues, además, pude fotografiar una formación de Planchetas[3] liderada por un Phantom.

No pasó mucho tiempo para que, gracias a la generosidad del JEMA, Emiliano Alfaro me incluyera con María Inés («la gaucha», para él) en una comisión del EA[4] que, invitada por la Fuerza Aérea argentina, visitaría este país. Aunque ya sabía que Luis estaba de agregado aéreo allí, fue una sorpresa encontrarlo en la base aérea de El Palomar, formando parte del comité de recepción. Aquel maravilloso viaje, que incluyo vuelo demostrativo del Pucara y visita con vuelo también a la Escuela de Aviación de Córdoba, fue seguido con satisfacción por mi amigo, tanto más cuando le conté que tras mi vuelo en el avión antiguerrilla, había sido nombrado piloto de ataque honorario. También le faltó tiempo, tan pronto apareció, para informarme que una de mis fotografías aparecía en portada en la revista *Aeroespacio*.

Colofón de aquel viaje fue un cóctel que mi suegro ofreció a la comisión española incluido al agregado aéreo quien, junto a Paula su mujer y un hijo, regresó a España de vacaciones con nosotros.

Pronto, nuestro protagonista alcanzaría el generalato de brigada, de división y teniente general, jefe del Mando Aéreo de Combate y capitán general de la Primera Región Aérea. Como tal, siempre quiso entregarme personalmente, alguno de los premios EA que se me concedieron. Admirador y animador de *El Vigía*, contribuyó en más de una ocasión con fotografías. Éramos muy amigos, y sentí de veras que, luego de haber pilotado 23 tipos de aviones distintos, de su vuelo a la eternidad, siendo uno miembro de APAVE, que él con tanto cariño había creado y fue su primer presidente, no tuviera noticia hasta pasados tres meses.

[1]Según el general «Pepín» Juste Iraola, el autor de «Zanja traidora arrebatome el tren, regreso vía ferrocarril», fue mi tío «Chista» Azaola.
[2]Profesor de vuelo.
[3]Popularmente así se les conoce en Manises a los Mirage III.
[4]La formaban el general Santiago Ibarreta, el coronel Vicente Nieto y el teniente coronel José Sánchez Florit, acompañados de sus esposas.

**Hace 123 años**

## Bautismo Real

**Cuatro Vientos 7 febrero 1913**

Llegados SS.MM. los Reyes a primera hora de la tarde, a las cinco en punto, listo ya el dirigible España accedió a él D. Alfonso acompañado del príncipe Mauricio de Battenberg, hermano de la Reina. A bordo les esperaban el teniente general Marina, el coronel Vives y, en función de tripulantes, los capitanes Kindelán, Jiménez Millas y el mecánico Quesada. Los 18 minutos de vuelo regio, de enorme satisfacción para el monarca, han sido inmortalizados a toda página en la prensa, queriendo con ello el Gobierno restar grados en la escala de desastres a la andadura del España en el mundo de los dirigibles.

**Hace 123 años**

## Maniobras

**Retamares 15 febrero 1913**

Por primera vez, aparatos de aviación han tomado parte en las maniobras que el Ejército está llevando a cabo en esta localidad madrileña. Los pilotos, demostrando una indudable pericia, han causado una formidable impresión.

**Hace 50 años**

## Recompensados

**San Javier 13 enero 1973**

En la Academia General del Aire, en acto celebrado en la Plaza de Armas, el coronel director José Torres García, ha impuesto sendas cruces al mérito aeronáutico, con distintivo blanco, a Juan Manuel Legáz Navarro y a su hijo, Andrés Legaz García, como recompensa a la eficaz ayuda que ambos, cuando cultivaban sus tierras en los Almagros, pedanía de Fuente del Álamo (Murcia), prestaron al teniente profesor Jesús Martín del Moral y al alférez alumno Miguel Romero Lóez a quienes consiguieron sacarles del T-6 siniestrado.

## El amigo del piloto 1

Seguro que Wilbur y Orville Wright tuvieron su can, que aquél 11 de diciembre de 1903 en Kitty Hawk correría saltando alborozado al ver con emoción los primeros revoloteos del Flyer. Con esto queremos decir que la amistad entre el can y el aviador viene de antiguo, y así he podido comprobar, a través de las fotos de mi archivo, alguna de las cuales quiero mostrar.

Hoy traigo a estas páginas el único piloto de la serie que no es militar, Javier Arandui Laiseca; apasionado de la aviación, desde muy joven apuntaba maneras y pronto, tanto la faceta aérea, como sus conocimientos, además de la investigación histórica aeronáutica (civil y militar) los superaba con nota.

Lo conocí un día del Real Club Jolaseta en Neguri (Guecho), cuando, sentado en la barandilla que separa la puerta de la calle, me llamo la atención un chaval de unos 15 años quien vestía la cazadora de piloto de la USAF, de moda entonces, en la que curiosamente había sustituido sus originales parches por los de unidades del Ejército del Aire. Tan es así, que acercándome a él le hice un examen. ¿Dónde están ubicadas? –le pregunté– ¿Qué aviones tienen? Se las sabía todas, y cuando pensé que el mocito podía cabrearse, sorprendentemente, me preguntó: «Usted, por casualidad, ¿no será Don Canario Azaola?» Sin salir de mi asombro le dije: «¿Cómo se te ha ocurrido tal cosa?» Me contó que su madre me conocía y le había dicho que algún día nos presentaría. No siendo necesario tal requisito, vino por casa, lo llevé al aero club y asistió conmigo al gran festival que se celebró en Sondica en 1988. Enseguida conectó con los pilotos británicos del Phantom y

## ¡Oh! el Rokiski

En su día (RAA mayo de 2011) me referí al teniente coronel Isidoro López de Haro «el sori», quien nombrado agregado aéreo en Buenos Aires, al retratarse, tuvo su toque de originalidad pues, orgulloso de sus alas obtenidas en 1925, lejos de tapar el emblema como acostumbraban sus compañeros, con la banda de la Victoria, lo prendía sobre esta.

Pareciendo a este cronista una lógica y excelente idea, se permitió animar los aviadores que, en adelante, cuando de gala ostentaran banda de Gran Cruz u otras, siguieran su ejemplo.

Que sepamos, solamente el general del aire Francisco Javier García Arnáiz siguió mi consejo, y cuál no sería mi sorpresa cuando, presidiendo un acto en el Cuartel General, emocionado lo vi con el rokiski) sobre la banda correspondiente a la Gran Cruz del Mérito Aeronáutico (foto); sumamente agradecido, le felicité. A continuación, saludé a grupos de amigos; todos llevaban sus alas debajo de las bandas, mostrando alguno una parte mínima del emblema. Haciéndome el tonto, a uno le pregunté «¿Tú eres piloto?» respondiéndome afirmativamente, se justificó, diciendo que el Manual de Uniformidad así lo requería. Dicho manual –que lo poseo– dice: «La banda se coloca siempre del hombro derecho al costado izquierdo». Craso error, si tenemos en cuenta que, casi en su totalidad, cubre el emblema del Ejército del Aire y, para más inri, puede verse en la figura 130, lámina 321.

Este decano cronista no puede terminar estas líneas sin hacer un llamamiento, a quien corresponda, para que de manera oficial se disponga que, a fin de que pueda lucirse en todo su esplendor el emblema del Ejército del Aire y del Espacio, en caso de ostentar banda, se sitúe precisamente sobre esta.

del Camberra, y tengo una bonita foto «a burros» de los mismos. Cada vez más entusiasmado con la aviación, hace el preuniversitario en El Escorial y la carrera de empresariales en Madrid y USA (1990-1995). En la universidad de Boston («¡Fíjate la suerte que tuve!) conocí a Rob Collings hijo de un magnate de la aviación cuya fundación, que lleva su nombre, posee sendos bombarderos Liberator (B-24), una Fortaleza Volante (B-17), Mitchell (B-25), además de un Avenger, un Stearman y hasta un Bleriot.

«¡Una pasada!» Conseguí que me volaran en alguno, y recuerdo una tourné con el Liberator al que se acercaban llorando emocionados para tocarlo tíos mayores que habían hecho la guerra –y las habían pasado canutas– en tal tipo de avión.

Terminada la carrera, de vuelta en España, habiendo solicitado este cronista autorización para retratar en vuelo al CN-235, lo propuse como ayudante y se le concedió. Disfrutó enormemente con aquella cerrada formación y los cambios de posición, lo mismo que en la posterior charla que con el coronel Vieira mantuvimos. También recuerdo me acompañó a la visita-entrevista que hice en su casa al teniente general Miguel Guerrero, alucinando con las cosas –pura historia– que aquel gran y encantador personaje nos contó.

Investigador aeronáutico, tras revisar mi archivo y consultar otros oficiales, (en Villaviciosa es muy conocido y apreciado), en 1997 debutó en las páginas de el diario *El Correo de Bilbao* refiriéndose a los aviones internados en el País Vasco.

En 2021 con Moya, Sales y Salgado publica «Escala en España», un magnífico libro de 325 páginas acerca del más de un centenar de aviones de la Commonwealth que terminaron su vuelo en nuestro suelo durante la 2.ª Guerra Mundial. Ahora –yo le pasé información– tiene entre manos un exhaustivo trabajo sobre los salvamentos en paracaídas en España.

Pero, dejémosle que el mismo, nos cuente sobre su faceta voladora:

«Me hice piloto en 1999 en la escuela MG de Cuatro Vientos: el 22 de junio aprobé y con la tinta de la licencia aún fresca, el 4 de agosto estaba en Lituania con Vytas Lapenas volando en Yak 52, formándome como piloto acrobático y desasnándome. He estado compitiendo desde entonces; primero en Z-50L y luego en un Extra 300S con el que disfruté mucho y gané el campeonato de España en la categoría de Avanzado en 2016.

Actualmente vuelo como instructor de vuelo acrobático el Extra 200 del Real Aero Club de España, soy piloto voluntario en la FIO, donde vuelo la I-115 Garrapata y hago vuelo a vela en Fuentemilanos. Cuando no estoy en el aire, trato de hacer alguna maqueta, escribir sobre historia de la aviación y estoy estudiando la carrera de Historia. Trabajo en una multinacional del sector financiero».

En la foto junto al Extra 300 S (N8JX) diseñado (1987) por el piloto acrobático alemán Walter Extra en compañía de Gus, su Labrador Retriever a quien también le gusta volar.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

## Mi archivo

Cuando me decidí a coleccionar fotos de nuestra aviación militar contaba ya con unas pocas (valiosísimas para mí) que me había dejado mi padre fallecido cuando yo tenía cinco años. Al parecer a él, por su hermano aviador o ¡qué se yo! también le atraían estos temas. Una de las fotos a las que me refiero es esta curiosa y «grandiosa» formación de Heinkel 51 sobrevolando el campo de Griñón, en el segundo aniversario de Morato.

Luego vino la búsqueda y las casualidades: Jaimito Allende, un compañero de colegio, me pasó un buen montón que su padre, en plan corresponsal, había «tirado» cuando la guerra. José Ramón Calparsoro, tío de un amigo mío de San Sebastián... y sobre todo su íntimo compañero de vuelos Carmelo Gómez Pou.

Cuando uno empezó a darse a conocer en artículos de prensa y sobre todo de «boquilla», fue más fácil la cosa, sin olvidar a los fanáticos locales, Enrique Elexpuru y José Mari Asúa. También los pilotos de He-51, el navarro Agustín Goizueta, el sevillano Carlos Serra y las familias Alegría y Bermudez de Castro (El Chilin); todos me dejaron sus álbumes y negativos y, a través del pintoresco y simpático JEMA de entonces, Navarro Garnica («El plumas»), llegué a meter la nariz en el gran archivo oficial –que no lo es tanto– del Centro Fotográfico de Cuatro Vientos quien, a buen precio, ordenó que se me enviara una caja de 100 fotos.

De esta época no puedo olvidar a Jorge Rull, el simpático catalán del mismísimo Prat y, sobre todo, aquella excelente colección del fotógrafo Miquel Ferrer hecha por los clientes-alumnos de los aviones que volaban y habían volado en la AGA e incluso en la Aeronáutica Naval. Aunque las dos veces que me presenté a la academia adquirí algunas, como no ingresé, recurrí al bueno de Buby Serrano de Pablo para conseguir más fotos. ¡Qué paciencia tuviste! Tampoco me puedo olvidar de Angelo Emiliani, un fantástico escritor y fotógrafo italiano con el que tuve años de relación. y de José Luis González Serrano, hoy editor aeronáutico de prestigio.

Hoy, con varios miles en papel y otras tantas digitalizadas, obtenidas de más de seiscientas y pico procedencias, puedo presumir de poseer un archivo bastante «completito».

†

Ramón de Mendizábal y Amézaga

ALFÉREZ DE AVIACIÓN

MURIÓ GLORIOSAMENTE POR DIOS Y POR ESPAÑA EN EL FRENTE DE BADAJOZ, EL DÍA 11 DE FEBRERO DE 1938, A LOS 24 AÑOS DE EDAD

Habiendo recibido los S. S. de Confesión y Comunión la víspera de su muerte.

R. I. P.

Oración a la Inmaculada Concepción

Inmaculada Concepción, Patrona de España, presenta a tu Divino Hijo el alma de tu siervo Ramón ofrecida por la causa de Dios y de la Patria y alcánzale el descanso eterno y para España a la que tanto amó, te pedimos la paz y ventura que merece.

### Hace 85 años

## Mendizábal

**Badajoz 11 de febrero de 1938**

A las 17:30 horas al regreso de un servicio de bombardeo, se ha estrellado aparatosamente en la calle Bravo Murillo de esta ciudad el biplano Aero A-101 perteneciente al Grupo 5-G-17. Pilotaba el mismo el alférez Ramón de Mendizábal y Amézaga, joven de 24 años miembro de una conocida familia de Santurce (Vizcaya), y allí se le dio tierra pocos días después.

*Nota de El Vigía:* Luctuosamente, apenas un año después, su hermano mayor Rafael, capitán jefe de escuadrilla, fue derribado en combate en Cataluña, hecho prisionero y, ante la indignación de sus compañeros, fusilado ya que no fructificaron las gestiones llevadas a cabo para un posible canje.

## El amigo del piloto 2

Rudolph Henricourt fue «un figura» de la época y según sus compañeros, a muchos de los cuales conocí, para darle más emoción contaba que había llegado a la guerra de España «huyendo de su sastre».

Piloto en las Pavas, tras su paso por los Heinkel 51 lo fichó Morato.

Con 425 servicios de guerra, diez derribos en su haber y la medalla militar concedida pero no impuesta aún, sorprendentemente se marchó a combatir con la RAF y fue derribado en el Canal.

Por cierto, que contando a su hermana sus peripecias en España, lo que más le había sorprendido fue aquel primer desfile de la Victoria en el que formando 52 Fiat y 10 He-112 escribieron en el cielo el nombre de Franco.

## Uniformidad

La guerra ya había dado comienzo y hasta que se impuso la uniformidad de vuelo italiana el desorden era factible, como se puede ver en la foto.

Ante el Junkers-52 (22-99) nominado Sariñena, en homenaje a Carlos Muntadas, duque de Prim, y su tripulación caídos el 14 de septiembre de 1937, aparecen de izquierda a derecha: Juan José Sánchez Cabal, Lisardo Pérez Melendez, José Vicente Muntadas (primo del aludido), Fernando Díaz Bustamante y un suboficial radio probablemente procedente de la Guardia Civil cuyo nombre desconocemos.

### Hace 99 años

## Uniformidad

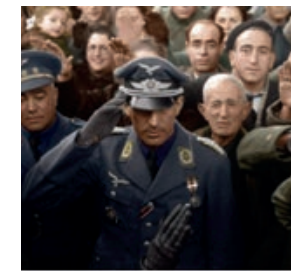
**Cuatro Vientos 24 de enero de 1922**

Luciendo impecable traje de vuelo, la ocasión no era para menos, vemos al teniente Carlos Morenés y Carvajal junto a su madrina la marquesa de Viesca en el acto de bendición del Breguet XIV Ciudad Real, donado por el pueblo manchego.

### Hace 81 años

## Regreso

**Madrid 1 de marzo de 1942**



Tras su campaña en Rusia al mando del comandante Angel Salas Larrazabal, han regresado a Madrid los componentes de la primera Escuadrilla Expedicionaria. Como ha reflejado la prensa, se han cubierto de gloria tras siete largos meses en los cielos soviéticos. El pueblo ha tributado a los bravos soldados del aire un recibimiento entusiasta y conmovedor.

# el vigía

## Cronología de la Aviación Militar española

«Canario» Azaola
Miembro del IHCA

### Hace 84 años

## A vueltas con la Medalla Militar

**Madrid 5 de abril de 1939**

El imprevisto accidente que ayer costó la vida al comandante Joaquín García Morato, lógicamente ha traído a todo el mundo de cabeza.

Como es costumbre, como caído en acción de guerra, el caudillo le concedió inmediatamente la Medalla Militar individual al «mejor entre los mejores».

Algún fallo en los canales de información provocó que hubiera dudas tanto en la concesión como en la imposición de la misma; de hecho llego a escribirse que no se había producido. Distintas averiguaciones nos han llevado a conocer los pasos siguientes: momentos antes de que el cuerpo presente del As fuera introducido en un artístico féretro para su partida desde el madrileño Círculo de Bellas Artes para Málaga, el jefe del aire, un emocionado general Kindelán, imponía al cadáver la Medalla Militar que luego, quizás para mayor visibilidad, se le vio prendida en el hermosísimo pañuelo que para la escuadra había encargado en París la marquesa de Valparaíso y del Mérito. Este hecho fue registrado fotográficamente, pero hoy no existe.

«Orden Ministerial número 1.089/66. La destacada actuación y las relevantes circunstancias que concurrían en el capitán de aviación, ascendido a comandante por méritos de campaña Don Joaquín García Morato y Castaño, fallecido en accidente de aviación el día 4 de abril de 1939 en Griñón (Madrid), fueron recompensadas S.E. el jefe del Estado con la concesión en la citada fecha, de la Medalla Militar Individual, que fue impuesta al cadáver.

Por no haber sido publicada con el debido carácter oficial en su día, la concesión de la indicada recompensa, se hace ahora por la presente Orden para debida constancia y efectos consiguientes. Madrid, 13 de junio de 1966. LaCalle»

### Hace 62 años

## La suelta

**Bilbao 14 de octubre de 1958**

Para el que haya volado, no cabe duda de que el momento más transcendental es aquel en el que, tras una fase de instrucción,

### Hace 68 años

## Visita

**Bilbao 11 de agosto de 1955**

A primera hora de la tarde, pilotando un DC-3 que procedía de Ámsterdam, aterrizó en Sondika el príncipe Bernardo de Holanda, jefe de la Real Fuerza Aérea holandesa y consorte de la reina Juliana. Su presencia en Bilbao se debe a que, como presidente de la Federación Ecuestre Internacional, asistirá al campeonato hípico juvenil celebrado en el campo de Fadura (Guecho, Vizcaya) .

El príncipe Bernardo fue un apasionado de la aviación desde niño. Se hizo piloto en 1937 en Inglaterra con la RAF voló el Spitfire y el Hurricane, participando en la Segunda Guerra Mundial y, tras la guerra, el F 86 Sabre, el F104 Starfighter entre otros muchos y también numerosos aviones civiles. A lo largo de su vida sumó más de 8000 horas de vuelo y un montón de anécdotas, algo único para un príncipe consorte.

Por desgracia, su bien ganado prestigio se fue al traste a cuenta de su conducta ilegal con motivo de la adquisición de aviones Lockheed que también arrastró algún otro aviador.

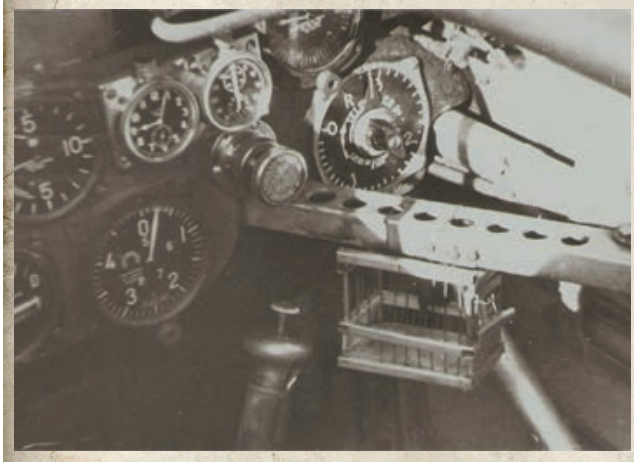
Tras el escándalo Lockheed no llegó a ser juzgado ya que su esposa, la reina, amenazó con abdicar...

En la foto lo vemos cumplimentado por el teniente coronel jefe del aire Enrique Cardenas.

## Meter la pata

En la foto, podemos observar la jaula con su pajarito de trapo en la cabina del Fiat del entonces capitán Joaquín García Morato. Este incluso lo llevó en su distintivo personal de su Fiat en uno de los montantes del plano izquierdo.

Cuando en su día se publicó «Mil fotos para la historia», Iberia 1927-2001, vinculaban dicha jaulita que, deteriorada, puede verse entre los restos del avión estrellado en Griñón, con un fantasioso experimento para comprobar el comportamiento de un pájaro enjaulado en vuelo..., cuando en realidad el pajarito de trapo era un regalo de alguna de las muchas admiradoras de García Morato.



considerado por su proto* que ya sabría despegar y aterrizar correctamente, decide soltarlo. Es decir, que vuele solo.

Este cronista, tuvo la suerte de que un compañero de curso captara con su cámara tal momento.

A las 18:09 horas de hoy mi instructor de vuelo Ramón Molina Herrero –conocido en aviación como «El Saboyón»–, apeándose de la Bücker (E3B-52) con un escueto «Canario, a ver si lo haces bien» procedió a mi suelta.

Como el lector puede imaginarse, fue un momento que nunca podré olvidar.

*Como se denomina en aviación al profesor de vuelo.

## El amigo del piloto 3

**Isidro Comas Altadill, (Sevilla 1916)**

Aficionado desde muy joven a la aviación, se hizo piloto en el Aero Club de Andalucía. Contaba con sólo 40 horas de vuelo cuando empezó la guerra civil. Enseguida empieza a volar en Tablada (Breguet XIX) e incluso fue derribado sin consecuencias. Más tarde, y estando destinado en los HE-51, protagonizó en Burgos la muy sonada peripecia en la que, por una falsa alarma, estuvo a punto de derribar el DC-2 donde viajaba Franco y su familia. Meses después y tras el curso de transformación se une al grupo de Morato donde alterna combates con misiones de protección y ataque a tierra. Allí le bautizaron «el Bobito» por su gran parecido físico con el personaje que protagonizaba las «Historieta de chicos para grandes» del diario *Informaciones*. Durante la contienda participó en numerosas batallas y acreditó varios derribos en combate aéreo. Por todo ello se le concedió la Medalla Militar. Una vez acabada la guerra se profesionalizó haciendo carrera en el Ejército del Aire. Continuó volando en diferentes unidades y aviones, realizando también tareas de enseñanza. En 1958 participó en la guerra de Ifni con los buchones. Allí una patrulla a su mando realizó la primera misión de vuelo en Ifni. Continuó su carrera retirándose de coronel y con el cargo de general de brigada reconocido gracias a su medalla militar. Meses después falleció en su Sevilla natal, dejando un inolvidable recuerdo entre todos los que le conocieron debido a su profesionalidad, caballerosidad y simpatía.

# Índice onomástico ilustraciones.

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Acedo Colunga, Felipe | abr-03 | 339 | mar-20 | 233* | | | | | | |
| Acha Fenes, Pablo | ene-feb-06 | 153 | | | | | | | | |
| Ageo Arriaga, Jesús | may-17 | 426 | | | | | | | | |
| Aguirre Vila, Augusto | nov-01 | 938 | | | | | | | | |
| Aguirre López Manuel FARE | dic-08 | 1087 | | | | | | | | |
| Aizpurua Carrero Santiago | dic-10 | 1127 | | | | | | | | |
| Alarcón, Alfonso | abr-19 | 314 | | | | | | | | |
| Alba Nieto, | jun-18 | 507 | | | | | | | | |
| Alcocr y Moreno-Abella, Luis de | oct-21 | 863 | | | | | | | | |
| Aldasoro Quijano, Juan José | jul-ago-15 | 700 | | | | | | | | |
| Aldecoa, Vicente | may-99 | 442 | may-02 | 418 | jun-03 | 538 | jun-03 | 359 | sep-03 | 731 |
| " " " | jul-ago-05 | 645 | may-19 | 414 | jun-21 | 542 | | | | |
| Alegria Caamaño, Julio | ene-feb-08 | 175 | jun-13 | 507 | dic-13 | 1086 | | | | |
| Alfaro Arregui, Ignacio | abr-14 | 369 | | | | | | | | |
| Almodovar, Leocricio | oct-08 | 890 | | | | | | | | |
| Alonso Cubells. Luis | jul-ago-22 | 652* | | | | | | | | |
| Alonso Fariñas | jul-ago-03 | 638 | | | | | | | | |
| Alonso Villalón, Ricardo | may-19 | 414 | | | | | | | | |
| Alfaro Arregui, Emiliano | mar-05 | 243 | | | | | | | | |
| Alfaro Arregui, Ignacio | nov-99 | 954 | jul-ago-02 | 649 | sep-07 | 766 | | | | |
| Alfaro del Pueyo, Fernando | may-08 | 467 | nov-08 | 987* | | | | | | |
| Alonso Allende, Juan Manuel "La mulita | jun-05 | 527 | sep-07 | 767 | | | | | | |
| Alonso Miyar, Ramón | nov-11 | 1043 | | | | | | | | |
| Alonso Rato, Evaristo | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Alonso Vega, Enrique "El muerto" | jun-15 | 573 | dic-10 | 1127 | | | | | | |
| Alorda, José | sep-09 | 794 | | | | | | | | |
| Alos Trepat, Carlos | dic-19 | 987 | | | | | | | | |
| Allende Isasi, Javier "La mula" | may-03 | 435 | sep-07 | 766 | mar-15 | 252 | | | | |
| Alumnos V Prom AGA viaje Portugal y M | jun-13 | 507 | | | | | | | | |
| Alvareda, Cristina | dic-18 | 987 | | | | | | | | |
| Alvarez Ana (actriz "Alas Rotas") | sep-17 | 748 | | | | | | | | |
| Alvarez Buylla, Arturo | oct-02 | 843 | dic-02 | 1034 | | | | | | |
| Álvarez Cadórniga, Cesar | nov-19 | 922 | | | | | | | | |
| Álvarez Cadórniga, Enrique | jul-ago-11 | 734 | | | | | | | | |
| Alvarez del Castillo, Jaime | jun-05 | 527 | nov-06 | 946 | dic-07 | 1239 | nov-18 | 891 | | |
| Alvarez de la Vega | jun-01 | 514* | dic-21 | 1055* | | | | | | |
| Álvarez Espejo,Ricardo- Glez Castejón | oct-02 | 843 | jun-19 | 505 | jul-ago-20 | 620 | | | | |
| Alvarez Pardo, José "El rubichi" | dic-09 | 1090 | abr-12 | 402 | jun-16 | 539 | | | | |
| Alvarez Rementería, Eduardo | mar-11 | 306 | | | | | | | | |
| Alvarez Rementería Reyes, Eduardo | jul-ago-11 | 736 | abr-12 | 402* | | | | | | |
| Alvarez Toimil, Alfonso | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| Amores Riedel, José Manuel | ene-feb-11 | 206 | | | | | | | | |
| Anadon | sep-08 | 795 | | | | | | | | |
| Ansaldo Bejarano, Ignacio "El cojo" | dic-00 | 1035 | ene-feb-06 | 154 | | | | | | |
| Ansaldo Bejarano, Joaquin | may-14 | 469 | | | | | | | | |
| Ansaldo Bejarano, José Mª | ene-feb-03 | 146 | | | | | | | | |
| Ansaldo Bejarano, Juan Antonio. | mar-99 | 251 | may-02 | 418 | sep-07 | 766 | mar-13 | 219 | nov-15 | 1005 |
| " " " | sep-16 | 811 | jun-17 | 525 | | | | | | |
| Aparicio Rodriguez, Enrique | abr-15 | 364 | jun-06 | 547* | | | | | | |
| Apraiz "Muntaditas" | may-03 | 435 | | | | | | | | |
| Ara, Miguel | jul-ago-15 | 700 | | | | | | | | |
| Aragón, Julián | jul-ago-18 | 633 | | | | | | | | |
| Arancibia Resines Luis "Bolita" "La vieja | ene-feb-99 | 154 | dic-19 | 633 | | | | | | |
| Aranda, Antonio general | abr-17 | 339 | | | | | | | | |
| Arango López, Dámaso | abr-18 | 313 | | | | | | | | |
| Araujo Acha, Rafael | jul-ago-10 | 702 | ene-feb-13 | 131 | | | | | | |
| Aresti, José Luis | abr-00 | 323 | abr-01 | 323 | sep-01 | 747 | oct-01 | 843 | sep-03 | 731 |
| " " " | dic-06 | 1043 | jul-ago-08 | 696 | sep-08 | 795 | jul-ago-03 | 628 | oct-13 | 835 |
| " " " | sep-18 | 698 | dic-20 | 1023 | | | | | | |
| Arias Salgado, | jul-ago-00 | 650 | jun-10 | 590 | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Arija Valenzuela Alfredo | dic-21 | 1055* | | | | | | | | |
| Arizón. Luis | mar-20 | 233* | | | | | | | | |
| Armijo Fdez Alarcon | jul-ago-14 | 690 | | | | | | | | |
| Arrabal Teran, Julio | sep-08 | 795 | | | | | | | | |
| Arraiza Goñi, Javier | oct-16 | 907 | dic-17 | 1033 | | | | | | |
| Arranz Monasterio, Francisco | may-03 | 434 | | | | | | | | |
| Arroniz Larios, Isaac | abr-17 | 330 | | | | | | | | |
| Arteaga Danvila, Fernando | jun-11 | 627 | | | | | | | | |
| Asensi Alvarez-Arenas,Andrés | abr-14 | 368 | | | | | | | | |
| Asensi Elizaga, Carlos | may-17 | 428* | | | | | | | | |
| Asturias revolución (grupo) | oct-99 | 859 | | | | | | | | |
| Auriol, Jaqueline | nov-17 | 939 | | | | | | | | |
| Avial Llorens. Santiago | nov-15 | 1005 | | | | | | | | |
| Avilés Bascuas, José "Pepito" | nov-01 | 938 | | | | | | | | |
| Avilés Ripollés, José | jul-ago-13 | 628**-* | | | | | | | | |
| Azaola Ondarza "Chista" | jul-ago-01 | 634 | nov-02 | 936 | | | | | | |
| Azaola Reyes Luis Ignacio "Canario" | jul-ago-06 | 658 | may-12 | 491 | sep-15 | 795 | jul-ago-16 | 715 | may-17 | 428* |
| " " " | jun-18 | 507 | oct-19 | 827 | ene-feb-20 | 139* | sep-21 | 767* | | |
| Azcarraga Montesinos, Eduardo | sep-15 | 795 | | | | | | | | |
| Aznar Acedo, José Mª | nov-16 | 1001 | | | | | | | | |
| Azqueta Brunet, Luis | ene-feb-01 | 131 | ene-feb-05 | 154 | jul-ago-08 | 698 | | | | |
| Azqueta Pucheu, Alberto | may-15 | 477 | | | | | | | | |
| Bada Vasallo, Manuel | nov-09 | 986 | | | | | | | | |
| Balanzategui, José Luis | nov-98 | 923 | oct-08 | 890 | | | | | | |
| Baquera Ruiz, Emilio | ene-feb-08 | 177 | oct-20 | 830 | | | | | | |
| Baquera Álvarez Rafael | oct-20 | 830 | | | | | | | | |
| Barbadillo | sep-08 | 795 | | | | | | | | |
| Barberán, Mariano | jul-ago-00 | 650 | dic-01 | 1034 | jun-08 | 563 | ene-feb-09 | 220 | jun-10 | 590 |
| Barranco José | jul-ago-03 | 638 | jul-ago-09 | 697 | mar-14 | 264 | | | | |
| Barreiro Álvarez, Manuel | abr-02 | 322 | jul-ago-20 | 620 | | | | | | |
| Bartolomé Chavarria, Ricardo | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Barrón , Eduardo | dic-01 | 1034 | jul-ago-15 | 699 | | | | | | |
| Barrón Vicente | mar 20* | 233 | | | | | | | | |
| Basterra Urigüen , Federico | nov-19 | 923 | | | | | | | | |
| Bastos, Antonio (IA) | oct-09 | 893 | | | | | | | | |
| Battenberg, Victoria Eugenia Reina | may-14 | 468 | | | | | | | | |
| Baudot Carlos | nov-09 | 986 | | | | | | | | |
| Bay Wrigh, Rodolfo | abr-may-20 | 363 | nov-20 | 926 | abr 20 | 363 | | | | |
| Bayo Alessandri, Carlos | jul-ago-03 | 638 | jul-ago-14 | 691 | abr-19 | 315* | | | | |
| Bayo Giroud, Alberto | jun-13 | 506 | jun-16 | 538 | | | | | | |
| Belmonte | dic-20 | 1023 | | | | | | | | |
| Bellod Keller, Ricardo | mar-00 | 226* | jul-ago-20 | 620 | | | | | | |
| Benedet Sebastián | dic-20 | 1023 | | | | | | | | |
| Bengoechea Bahamonde | may-07 | 462 | | | | | | | | |
| Bengoechea, Menchaca, M | dic-01 | 1035 | dic-11 | 1138 | | | | | | |
| Beriain Arbilla. Francisco Javier | jun-06 | 546 | | | | | | | | |
| Bermejo, Eduardo | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Bermúdez de Castro Feijoo, Félix "C | dic-12 | 1082 | sep-15 | 796 | nov-15 | 1004 | | | | |
| Bermúdez de Castro, Javier "Chichibú" | dic-04 | 1042 | | | | | | | | |
| Bermúdez de Castro, Narciso | jul-ago-02 | 649 | jun-07 | 558 | jun-16 | 539 | | | | |
| Berná Mestanza. Vicente | jun-07 | 559 | | | | | | | | |
| Bernabé Julian Antonio | sep-21 | 767* | ene-00 | | | | | | | |
| Bernal de Mérida, José Luis | sep-18 | 697 | | | | | | | | |
| Berriatua Sánchez, Jaime | may-08 | 467 | sep-08 | 795 | abr-15 | 364 | ju-ago-22 | 652* | | |
| Blasco Lavín, José Ramón | sep-07 | 766 | dic-20 | 1023 | | | | | | |
| Bono Boix, Juan | jun-20 | 462 | | | | | | | | |
| Boó Portillo, José Luis | oct-19 | 825 | | | | | | | | |
| Borbón y Grecia. Felipe SM. El Rey | mar-01 | 227 | ene-feb-08 | 176 | dic-17 | 1035 | abr-18 | 315 | | |
| Borbón y León, Alfonso | sep-15 | 794 | | | | | | | | |
| Borbón S.M.Rey Alfonso XIII | jun-00 | 530 | nov-05 | 950 | abr-10 | 398 | ene-feb-11 | 206 | jun-11 | 626 |
| " " " " | jul-ago-11 | 734 | jul-ago-18 | 635 | | | | | | |
| Borbón. SM. Rey Juan Carlos | jun-99 | 538 | abr-99 | 347 | nov-98 | 923 | ene-feb-01 | 131 | mar-01 | 227 |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| " " " " | jun-03 | 539 | nov-04 | 946 | dic-05 | 1046 | mar-07 | 251 | abr-07 | 365 |
| " " " " | sep-08 | 794 | ene-feb-09 | 222 | mar-09 | 314 | abr-09 | 411 | may-09 | 507 |
| " " " " | jul-ago-09 | 698 | mar-10 | 303 | mar-10 | 303 | jun-10 | 591 | abr-12 | 403 |
| " " " " | jul-ago-14 | 692 | may-17 | 428 | abr-18 | 315 | nov-20 | 927 | | |
| Borbón, Jaime Infante | nov-00 | 939 | | | | | | | | |
| Borbón, Juan Infante | nov-01 | 939 | nov-12 | 987 | | | | | | |
| Borras Marimón, Alvaro | dic-14 | 1093 | | | | | | | | |
| Borrás Salvador | oct-20 | 831 | | | | | | | | |
| Borrás Torné, Rafael | oct-20 | 831 | | | | | | | | |
| Botto, Ernesto | oct-02 | 843 | nov-07 | 1087 | | | | | | |
| Bourdette, Gabriel | may-19 | 414 | | | | | | | | |
| Boy, Joaquín | jul-ago-13 | 626 | | | | | | | | |
| Brage, Leopoldo | dic-21 | 1055* | | | | | | | | |
| Briales Grund, Francisco "Fiqui" | nov-16 | 1001* | | | | | | | | |
| Burguete Repáraz, Ricardo | oct-99 | 858 | oct-02 | 842 | abr-18 | 1035 | | | | |
| Busquets Sindreu, Xabier | mar-04 | 242 | | | | | | | | |
| Busto Iza, Marcial del | sep-05 | 759 | jul-ago-10 | 701 | | | | | | |
| Cabello Pérez, Agustín | may-00 | 418 | | | | | | | | |
| Cabot, Jorge | mar-18 | 219 | | | | | | | | |
| Cáceres Botello, Francisco Javier | dic-09 | 1091 | | | | | | | | |
| Cadalso, Emilio | mar-20 | 233* | | | | | | | | |
| Cadenas Charro, Miguel | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Cal, Cesar de la | nov-09 | 986 | | | | | | | | |
| Calderón Gaztelu, José | jul-ago-07 | 768 | ene-feb 22 | 143 | | | | | | |
| Calderón Gaztelu, Luis | jul-ago-11 | 735 | | | | | | | | |
| Calparsoro Elósegui, Luis (pioto civil) | nov-16 | 1002 | | | | | | | | |
| Calparsoro Perot, José Ramón | dic-08 | 1086 | | | | | | | | |
| Calvo, Pedro Mariano | jun-16 | 539 | | | | | | | | |
| Calvo Ugarte, | jul-ago-04 | 650 | | | | | | | | |
| Calleja González Camino, Rafael | abr-03 | 339 | nov-17 | 938 | | | | | | |
| Camacho Benitez, Antonio | oct-09 | 892 | abr-19 | 314 | | | | | | |
| Campo Aguilera, Juan del | sep-18 | 698 | | | | | | | | |
| Campo, Jaime del | jun-18 | 507 | | | | | | | | |
| Campos Peciño, Ricardo | abr-16 | 347 | | | | | | | | |
| Canalejo, Francisco | mar-07 | 251 | | | | | | | | |
| Canales Morales, Julio | oct-07 | 991* | jun-09 | 603 | may-22 | 430 | | | | |
| Candela, Modesto | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Cantacuzeno, Constantin | may-01 | 419 | nov-18 | 891 | | | | | | |
| Cárdenas Rodriguez, Enrique | jun-06 | 546 | ene-feb-09 | 221 | | | | | | |
| Careaga, Jose Miguel | sep-07 | 766 | jun-09 | 602 | nov-09 | 987 | | | | |
| Carreño Bruzón, Pablo | ene-feb-05 | 154 | | | | | | | | |
| Carrero García, Florentino | jun-15 | 573 | | | | | | | | |
| Carrillo Durán, Alfonso | dic-99 | 1048 | oct-05 | 855 | jul-ago-06 | 656 | jun-17 | 525 | | |
| Carrillo Durán, José | sep-99 | 765 | | | | | | | | |
| Carrillo, grupo acro | sep-08 | 795 | | | | | | | | |
| Castaño de Meneses, Juan | jun-05 | 527 | | | | | | | | |
| Castaño de Meneses, Tomás | sep-99 | 765 | oct-04 | 851 | abr-07 | 364 | sep-08 | 795 | jun-10 | 590 |
| " " " " | dic-18 | 987 | sep-19 | 731 | | | | | | |
| Casteleiro Naveiras, Antonio | mar-18 | 219 | | | | | | | | |
| Casteleiro Naveiras, Juan Ángel | may-15 | 476 | | | | | | | | |
| Castillo Escandón, Luis | jun-18 | 507 | | | | | | | | |
| Castillo Marín. "El rata" | abr-07 | 363 | | | | | | | | |
| Castillo Monzó, Vicente | nov-18 | 890 | | | | | | | | |
| Castro de Castro, Sisinio de | ene-feb-12 | 208 | | | | | | | | |
| Castro García, Leopoldo | nov-14 | 996 | | | | | | | | |
| Castro López, José Rafael | nov-09 | 986 | | | | | | | | |
| Castro Miranda, Alfredo | jul-ago-09 | 697 | | | | | | | | |
| Cavanilles Bereterra, José "Pepín" | ene-feb-19 | 123 | | | | | | | | |
| Cervera Aznar., Juan | jul-ago 13 | 628* | | | | | | | | |
| Cesteros García Abundio | abr-13 | 314* | | | | | | | | |
| Cierva, Juan de la | dic-01 | 1035 | ene-feb-09 | 220 | jun-11 | 626 | oct-21 | 863 | | |
| Cierva Gómez Acebo, Juan de la (IA) | jul-ago-13 | 628* | | | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Claudin Moncada, Eduardo | jul-ago-03 | 638 | | | | | | | | |
| Clemente Ezquerro, José | ene-feb-05 | 154 | | | | | | | | |
| Coig, José Mª | ene-feb-07 | 152 | jun-07 | 558 | | | | | | |
| Coig González Olivares, José Mª | ene-feb-13 | 130 | ene-feb-18 | 123 | | | | | | |
| Collar, Joaquin | jun-08 | 563 | ene-feb-09 | 220 | | | | | | |
| Comas Altadill, Isidro "Bobito" | jun-08 | 563 | may-12 | 490 | dic-16 | 1112 | jun-20 | 463* | | |
| Comas Borras, Juan | nov-03 | 938 | | | | | | | | |
| Compagny, José | dic-16 | 1113 | | | | | | | | |
| Conradi Pariente, Carlos | mar-16 | 251 | | | | | | | | |
| Cordón, Fulgencio | dic-17 | 1033 | | | | | | | | |
| Correa de Arcos, Fernando | mar-16 | 251 | | | | | | | | |
| Coterillo y Llano, Francisco | sep-13 | 731 | | | | | | | | |
| Crespi Fornari, Juan | jul-ago-22 | 652* | | | | | | | | |
| Cruz Jiménez, Gabriel de la | may-12 | 491 | | | | | | | | |
| Cruzate Espiel, José Mª | nov-15 | 1004 | | | | | | | | |
| Cuadra Lores, Mariano $ | dic-18 | 986 | | | | | | | | |
| Cuadra Medina, Alfonso | abr-19 | 315 | jul-ago-19 | 634 | | | | | | |
| Cuadra Medina, Mariano | jul-ago-08 | 697 | ene-feb-09 | 221 | jun-10 | 591 | abr-17 | 331 | sep-19 | 730 |
| Cuesta, Santiago de la | nov-99 | 954 | | | | | | | | |
| Curso Paracaidas | dic-02 | 1034 | | | | | | | | |
| Curso Polimotores (grupo) | jun-01 | 514 | | | | | | | | |
| Curso pilotos Alemania fin 1939 grupo | ene-feb 19 | 122* | | | | | | | | |
| Chamorro García, Ángel | jun-00 | 531 | jun-12 | 594 | | | | | | |
| Chamorro Chapinal, Alfredo "El chacha | jun-12 | 595 | jun-22 | 527* | jul-ago-22 | 652* | | | | |
| Chaos Iglesias, Antonio | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Chavarri y Pintor, Ruperto | sep-05 | 758 | | | | | | | | |
| Chinchilla | ene-feb-00 | 129 | | | | | | | | |
| Dáneo Palacios, Emilio | jun-21 | 542 | | | | | | | | |
| Dávila Ponce de León , Luis | abr-00 | 322 | jun-22 | 526* | | | | | | |
| Dávila Ponce de León Pérez, Luis $ jr | mar-18 | 217 | nov-19 | 922* | | | | | | |
| Delgado Barea, Mercedes (madrª 1ªeslla | dic-18 | 986 | | | | | | | | |
| Delgado Brackembury Olivares,G | oct-14 | 901 | | | | | | | | |
| Delgado Sánchez Arjona, Luis | jul-ago-04 | 650 | | | | | | | | |
| Delgado José Antonio IA | may-12 | 491 | | | | | | | | |
| Delgado Ruiz, José Hipólito | jun-18 | 507 | | | | | | | | |
| Delpón, José | jul-ago-07 | 768 | | | | | | | | |
| De Pablos | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Díaz de Lizana, Felipe | jul-ago-07 | 768 | | | | | | | | |
| Diaz Fernández, Hermógenes | jul-ago-16 | 715 | | | | | | | | |
| Diaz Sanchez Guardamino, J.A | dic-04 | 1043 | | | | | | | | |
| Díaz Sánchez, Tomás | jun-06 | 547* | | | | | | | | |
| Díaz Sandino, Felipe | jul-ago-00 | 650 | jun-10 | 590 | jun-16 | 538 | | | | |
| Díaz Trechuelo, Francisco | jul-ago-06 | 657 | | | | | | | | |
| Díaz Trechuelo León, Diego | ene-feb-04 | 146 | | | | | | | | |
| Díez de León. Matilde (de Serrano de Pa | oct-15 | 907 | | | | | | | | |
| Domené Moris, Tessa (de R Suevos) | ene-feb-15 | 156 | | | | | | | | |
| Domínguez Aguado, Alvaro | ene-feb-13 | 131 | | | | | | | | |
| Domínguez Palacín, | mar-05 | 243 | may-17 | 428* | | | | | | |
| Durán, Juan Manuel | ene-feb-01 | 130 | jul-ago-01 | 633 | | | | | | |
| Dúrcal, Rocio (actríz) | dic-13 | 1087 | | | | | | | | |
| Echagüe Y Santoyo, Francisco | mar-14 | 264 | jun-22 | 526 | | | | | | |
| Echegaray Sala, Alfonso | may-12 | 491 | | | | | | | | |
| Echevarría Arteche José Mª Villagodio | may-21 | 444 | | | | | | | | |
| Egea Ramirez, Manuel | dic-17 | 1033 | | | | | | | | |
| Eguiguren, Elías (piloto civil) | nov-16 | 1002 | | | | | | | | |
| Equipo Gº 23 Vta España 1932 | abr-07 | 362 | | | | | | | | |
| Equipo Español Vuelo Acro 1966 | jul-ago-15 | 698 | | | | | | | | |
| Equipo Rugby Ac. Aviación 1947 | dic-17 | 1035 | | | | | | | | |
| Elder, Ruth | nov-17 | 938 | | | | | | | | |
| Eléxpuru Colsa, Alfonso | jul-ago-07 | 770 | | | | | | | | |
| Elvira César | dic-98 | 1019 | | | | | | | | |
| Encinias, Miguel USAF | jun-09 | 603 | | | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Enrech Macho, José | sep-10 | 799 | | | | | | | | |
| Entrena Klett. Miguel | jul-ago-22 | 654 | | | | | | | | |
| Erce Diez, Antonio | sep-09 | 794 | sep-09 | 795 | | | | | | |
| Escalante, Gerardo | abr-07 | 364 | jul-ago-13 | 627 | | | | | | |
| Escario Bosch, Joaquin | dic-09 | 1090 | sep-19 | 729 | | | | | | |
| Escario Núñez del Pino, Ramón | oct-14 | 900 | | | | | | | | |
| Escribano y Aguirre, Francisco | dic-03 | 1035 | mar-15 | 252 | dic-20 | 1023 | | | | |
| Escuadrilla Azul 2ª | ene-feb-02 | 130 | | | | | | | | |
| Esclla Bristol Llorente 1921 | xxx | xxxx | | | | | | | | |
| Esclla Havilland | mar | 233 | | | | | | | | |
| Escudé Gisbert | jul-ago-07 | 769 | | | | | | | | |
| Esteban Rodriguez Sedano Jose Miguel ' | oct-08 | 890 | dic-11 | 1138 | dic-21 | 1055* | | | | |
| Estébanez, Luis | jun-20 | 463* | | | | | | | | |
| Etayo Elizondo, José Mª | sep-18 | 697 | | | | | | | | |
| Eyeralar, Vicente | ene-feb-07 | 152 | | | | | | | | |
| Ferrándiz Arjonilla. Carlos | jul-ago-08 | 697 | mar-04 | 243 | | | | | | |
| Fernández Bárcena, Tomás | jul-ago-05 | 644 | | | | | | | | |
| Fernández Iglesias, José I | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Fernández Longoria, Francisco | sep-02 | 747 | mar-12 | 307 | may-12 | 491 | | | | |
| Fernández Mulero, Pío | jun-17 | 525 | abr-19 | 314 | | | | | | |
| Fernández Pérez, Gerardo | dic-13 | 1086 | jul-ago-18 | 634 | | | | | | |
| Fernández Roca, Luis | oct-07 | 991* | | | | | | | | |
| Fernández Sambeat, José Luis | jul-ago-10 | 702 | nov-16 | 1001* | | | | | | |
| Fernández Sequeiros, Ramón | nov-06 | 947 | oct-08 | 890 | oct-09 | 893 | jun-22 | 527* | | |
| Fernández de Tudela, Jesús | ene-feb-10 | 209 | ene-feb-20 | 138 | | | | | | |
| Ferreiro, Antonio | may-12 | 490 | mar-20* | 233 | | | | | | |
| Ferrer de Armas, Alfonso | ene-feb-19 | 121 | | | | | | | | |
| Ferrer de Armas, Mª Luisa (herm Alfons | oct-11 | 943 | | | | | | | | |
| Ferrer, Fdez de Caleya Ricardo | oct-09 | 892 | | | | | | | | |
| Figueroa Fdez Liencres , Antonio | mar-08 | 275 | | | | | | | | |
| Flechas del Aire | oct-09 | 893 | | | | | | | | |
| Flores Solis, Fernando | dic-00 | 1034 | oct-01 | 843 | nov-01 | 939 | | | | |
| Fons Sebastia, Juan Ramón | dic-09 | 1091 | | | | | | | | |
| Fozo, Josef (Legión Cóndor) | sep-19 | 731 | | | | | | | | |
| Franco Bahamonde, Francisco (Generalº | jun-00 | 530 | oct-00 | 842 | jul-ago-01 | 634 | jul-ago-06 | 657 | dic-06 | 1043 |
| " " " " | jun-07 | 559 | sep-08 | 794 | may-11 | 515 | dic-11 | 1139 | abr-14 | 369 |
| " " " " | oct-15 | 907 | abr-17 | 330 | | | | | | |
| Franco Bahamonde, Ramón | nov-00 | 939 | ene-feb-01 | 130 | jul-ago-03 | 637 | jul-ago-04 | 648 | abr-06 | 346 |
| " " " " | sep-08 | 794 | oct-08 | 890 | abr-11 | 402 | jul-ago-11 | 735 | jul-ago-11 | 735 |
| " " " " | nov-11 | 1043 | sep-13 | 730 | ene-feb-16 | 151 | mar-16 | 250 | jun-18 | 505 |
| " " " " | jul-ago-19 | 634 | | | | | | | | |
| Franco Fdez Reinoso, Ricardo | ene-feb-05 | 154 | | | | | | | | |
| Franco Iribarnegaray, Carlos | dic-20 | 1023 | | | | | | | | |
| Frutos Juan de | ene-feb-02 | 130 | | | | | | | | |
| Fuente Blanco, Andrés de la | ene-feb-06 | 154 | | | | | | | | |
| Fuentes Aguilera, Simeón | jun-06 | 547* | | | | | | | | |
| Fulco, Fabio (actor "Alas rotas") | sep-17 | 748 | | | | | | | | |
| Gabaldon Velasco, Luis | abr-07 | 363 | | | | | | | | |
| Gabriel Seoane, José I de | jun-06 | 547* | | | | | | | | |
| Galán | ene-feb-04 | 148 | | | | | | | | |
| Galán Alonso, Eloy | abr-15 | 364 | | | | | | | | |
| Galarza Sánchez, Felipe | jul-ago-02 | 649 | mar-13 | 219 | | | | | | |
| Galbe Pueyo, Antonio "Cucurucho" | ene-feb-05 | 154* | may-06 | 451 | jul-ago-22 | 652 | | | | |
| Galera Segura, Lorenzo | ene-feb 22 | 143* | | | | | | | | |
| Galland, Adolf | nov-21 | 959* | | | | | | | | |
| Gallego Suárez- Somonte , Manuel | jul-ago-09 | 698 | | | | | | | | |
| Gallego, Luis | jun-18 | 506 | | | | | | | | |
| Galindez Zavala. Manuel "Zavalón " | may-03 | 434 | | | | | | | | |
| Galvez Josefina vda de Carlos Haya | jun-14 | 573 | | | | | | | | |
| Galvez Mª Carmen vda G. Morato | jul-ago | 690 | | | | | | | | |
| Gancedo Sáenz, José | nov-02 | 936 | | | | | | | | |
| García Aixa, Felipe | ene-feb-20 | 137 | | | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| García Bermudez, Carlos | ene-feb-09 | 222 | | | | | | | | |
| García Calle. Andrés "Lacalle" | ene-feb-99 | 154 | abr-08 | 370 | | | | | | |
| García Carretero, Antonio | mar-09 | 315 | | | | | | | | |
| García Conde Ceñal, Emilio | dic-12 | 1083 | nov-18 | 889 | | | | | | |
| García De la Chica, José | dic-04 | 1042 | mar-05 | 243 | | | | | | |
| García de Juan, Rogelio | mar-19 | 220 | | | | | | | | |
| García de Sola Pérez Seoane, Pablo | may-11 | 514 | jun-20 | 463* | | | | | | |
| García Delgado, Antonio | nov-19 | 922 | jun-20 | 463* | | | | | | |
| García Díez, Manuel | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| García Diez, Francisco | nov-11 | 1043 | abr-12 | 403 | | | | | | |
| García-Fontecha Mato, Antonio | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| García-Fontecha Mato, José | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| García González, Alberto "El tororo" | nov-16 | 1001* | | | | | | | | |
| García Gisbert, Joaquin | dic-13 | 1086 | mar-15 | 253 | | | | | | |
| García Gutiérrez, Gerardo "El mons | ene-feb-20 | 139 | | | | | | | | |
| García Herguido, Jesús "Dimoni Roig" | ene-feb-17 | 1113 | | | | | | | | |
| García López Rengel, Arístides | may-03 | 435 | mar-04 | 242 | sep-07 | 766 | | | | |
| García López Rengel, Barsen | jun-01 | 514 | abr-11 | 403 | sep-18 | 698* | oct-19 | 825 | ene-feb 22 | 141 |
| " " " " " " | mar-22 | 238 | | | | | | | | |
| García Lozano, Antonio | nov-20 | 927 | | | | | | | | |
| García Matres, José | dic-05 | 1046 | oct-19 | 825 | | | | | | |
| García Morato, Joaquín | abr-99 | 347 | jun-00 | 531 | dic-00 | 1035 | mar-03 | 235 | may-03 | 434 |
| " " " " " " | jul-ago-03 | 638 | nov-03 | 938 | dic-03 | 1034 | may-04 | 434 | jul-ago-05 | 646 |
| " " " " " " | sep-07 | 766 | mar-o8 | 275 | abr-09 | 410 | jul-ago-10 | 700 | may-12 | 514 |
| " " " " " " | oct-11 | 943 | mar-14 | 264 | mar-14 | 265 | abr-14 | 369 | jul-ago-14 | 690 |
| " " " " " " | abr-15 | 365 | abr-18 | 1035 | jun-20 | 462 | | | | |
| García Morato, Ricardo | jul-ago-14 | 691 | | | | | | | | |
| García Paez, Manuel | dic-13 | 1086 | | | | | | | | |
| García Pardo, Miguel | sep-07 | 766 | nov-07 | 1086 | abr-09 | 410 | mar-19 | 219 | sep-19 | 729 |
| García Rodriguez Carracido | jul-ago-03 | 638 | | | | | | | | |
| García Rosalrs, Antonio | jun-06 | 547* | | | | | | | | |
| García Sanchiz, Federico (escritor) | oct-18 | 793 | | | | | | | | |
| Grant, Gary (actor cine) | jul-ago-17 | 652 | | | | | | | | |
| Garret Rueda. Federico "El chanquete" | may-99 | 443 | jul-ago-03 | 638 | jul-ago-08 | 697 | jul-ago-17 | 650 | jun-18 | 506* |
| Garrido Jiménez, Ricardo | jun-06 | 547* | | | | | | | | |
| Gautier Larrainzar, Heraclio | jul-ago-08 | 697 | | | | | | | | |
| Gautier Larrainzar, Luis | jul-ago-14 | 692 | | | | | | | | |
| Gavilán Ponce de León, Jose Ramón | mar-08 | 274 | nov-08 | 987 | ene-feb-19 | 123 | abr-19 | 315 | jun-22 | 527* |
| Gil Delgado | jul-ago-99 | 651 | | | | | | | | |
| Gil de Montes, Agustín | abr-09 | 411 | dic-18 | 987* | | | | | | |
| Girona Godó, Ramón | oct-12 | 891 | | | | | | | | |
| Glez Careaga Urigüen, José Miguel "M | mar-19 | 219 | | | | | | | | |
| Goizueta Guallart, Agustín | oct-13 | 835 | | | | | | | | |
| Goizueta Eladio | nov-21 | 959* | | | | | | | | |
| Gómez Carretero, Francisco "Paco" | mar-17 | 235 | dic-18 | 987 | | | | | | |
| Gómez Clarós, José | ene-feb-11 | 208 | | | | | | | | |
| Gómez Jordana Levison, Carlos F. | abr-09 | 411 | jul-ago-18 | 633 | | | | | | |
| Gómez Jordana y Souza, Rafael | jul-ago-18 | 633 | | | | | | | | |
| González de Aledo, Manuel | ene-feb-03 | 137 | | | | | | | | |
| González Conde, Javier | may-07 | 463 | | | | | | | | |
| Gonzalez Gallarza Iragorri, Eduardo | may-02 | 419 | jul-ago-99 | 650 | oct-99 | 859 | abr-00 | 323 | oct-00 | 842 |
| " " " " " " | abr-01 | 323 | ene-feb-02 | 130 | mar-03 | 235 | jul.ago-04 | 648 | nov-04 | 946 |
| " " " " " " | jun-05 | 526 | oct-05 | 854 | abr-07 | 363 | jun-07 | 559 | jul-ago-07 | 769 |
| " " " " " " | sep-08 | 795 | nov-08 | 986 | abr-10 | 399 | jun-10 | 590 | jul-ago-10 | 701 |
| " " " " " " | ju-ago-11 | 735 | mar-12 | 307 | abr-16 | 346 | may-16 | 442 | abr-17 | 330 |
| " " " " " " | may-17 | 428 | ene-feb-18 | 123 | jun-18 | 505 | nov-18 | 891 | jul-ago-19 | 634 |
| Gonzalez Gallarza Iragorri, Joaquin "Cau | jun-13 | 506 | may-19 | 413 | sep-19 | 731 | jun-21 | 543* | | |
| González Gallarza Morales, Eduardo | mar-05 | 243 | jun-07 | 559 | abr-09 | 411 | ene-feb-12 | 208 | jun-12 | 595 |
| " " " " " " | may-17 | 428* | | | | | | | | |
| Gonzalez Gil, Arturo | dic-01 | 1034 | dic-06 | 1042 | nov-09 | 986 | | | | |
| Gonzalez Marcos | dic-02 | 1034 | | | | | | | | |
| González Sánchez, Joaquin | oct-07 | 991 | | | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Gonzalo Vitoria. Luis | abr-09 | 410 | jul-ago-16 | 715 | | | | | | |
| Gomez Jordana, Lewison Carlos | abr-09 | 411 | jul-ago18 | 633 | | | | | | |
| Gómez Jordana, Rafael | jun-02 | 514 | dic-02 | 1034 | jul-ago18 | 633 | | | | |
| Gómez Mira, Carlos "El buzo" | dic-98 | 1019 | | | | | | | | |
| Gómez Muñoz, Mariano | may-19 | 412 | | | | | | | | |
| Gómez Spencer, Alejandro | oct-04 | 850 | mar-12 | 307 | sep-14 | 804* | | | | |
| Gómez Trenor, Francisco | abr-04 | 338 | jun-18 | 506 | | | | | | |
| Gómez Trenor. José Manuel | mar-06 | 251 | dic-14 | 1093 | jun-20 | 463* | | | | |
| Gonzalo Ciruelo, Agustín | jul-ago-01 | 633 | | | | | | | | |
| Gorostiza Paredes, José Manuel | oct-18 | 794 | jun-20 | 463 | | | | | | |
| Gill Mendizabal Vicente "Gilito" | oct-01 | 843 | | | | | | | | |
| Grandal Segade, Carlos | jul-ago-04 | 650 | ene-feb-05 | 154 | jun-22 | 527* | | | | |
| Grecia, Sofia de. Reina | abr-18 | 315 | | | | | | | | |
| Gross Huertas, Eugenio "El nene" | ene-feb-10 | 208 | sep-18 | 699 | | | | | | |
| Grupo avia esp y franc Alhucemas | sep-15 | 794 | | | | | | | | |
| Grupo DH. Rolls | mar-20 | 233 | | | | | | | | |
| Grupo XXVCurso Helicopt Príncipe | jul-ago-14 | 692 | | | | | | | | |
| Guallar, Luis | mar-05 | 243 | | | | | | | | |
| Guerrero García, Miguel | dic-98 | 1019 | jun-02 | 515 | sep-07 | 766 | ene-feb-09 | 220 | oct-10 | 910 |
| " " " " | may-14 | 469 | abr-17 | 331 | jul-ago-18 | 635 | dic-19 | 635 | mar-20 | 234 |
| Guibert Amor, Javier | jun-05 | 527 | mar-06 | 250 | jul-ago-13 | 628 | may-17 | 428* | dic-20 | 1023 |
| Guil Pijuán, Jesús | ene-feb-17 | 1113 | | | | | | | | |
| Guil Pijuán, Jose Pablo | mar-05 | 243 | | | | | | | | |
| Gutiérrez Lanzas, Amtonio | ene-20 | 233* | | | | | | | | |
| Gutiérrez López, Alfredo | may-05 | 442 | abr-08 | 370 | | | | | | |
| Gutiérrez Martínez, Ramón | mar-06 | 251 | dic-06 | 1043 | dic-17 | 1035 | | | | |
| Gutierrez Soto, Luis | may-03 | 434 | | | | | | | | |
| Haya González de Ubieta, Carlos de | oct-00 | 843 | dic-00 | 1035 | may-01 | 418 | ene-feb-02 | 129 | ene-feb-02 | 226 |
| " " " " " | dic-02 | 1034 | oct-05 | 854 | nov-05 | 951 | jul-ago-07 | 768 | may-08 | 466 |
| " " " " " | sep-10 | 798 | nov-12 | 987 | sep-13 | 730 | abr-17 | 330 | jul-ago-19 | 634 |
| Haya Galvez, Carlitos | jun-14 | 573 | jun-19 | 506 | | | | | | |
| Haya Gálvez, Hector de | oct-17 | 843 | | | | | | | | |
| Haya Galvez Mirentxu de | dic-08 | 1086 | | | | | | | | |
| Hemricourt. Rodolfo | may-01 | 418 | | | | | | | | |
| Heptener Mújica María (de M.Guerrero) | dic-19 | 635 | | | | | | | | |
| Heras Andrés , Felix de las | sep-05 | 759 | | | | | | | | |
| Hernández López, Fernando tte | jul-ago-19 | 635 | | | | | | | | |
| Herráez, sgto mecº | dic-18 | 987 | | | | | | | | |
| Herraiz Diaz Merry Carlos | jul-ago-18 | 635 | dic-21 | 1055* | | | | | | |
| Herráiz y Llorens, César | may-16 | 440 | | | | | | | | |
| Herrera Linares, Emilio | jul-ago-08 | 698 | ene-feb-14 | 166 | may-19 | 412 | | | | |
| Herrera | jun-20 | 463* | | | | | | | | |
| Herrera Martí, José Antonio | may-17 | 428 | | | | | | | | |
| Herrero de Teresa, Luis | ene-feb-18 | 122 | | | | | | | | |
| Hevia Álvarez Quiñones, Gonzalo | mar-99 | 251 | jun-01 | 514* | mar-04 | 243 | abr-10 | 398 | sep-11 | 839 |
| " " " " " | jun-22 | 527 * | | | | | | | | |
| Hidalgo de Cisneros, Ignacio | sep-18 | 698 | abr-19 | 314 | | | | | | |
| Horcada Rubio, Loreto | may-12 | 491 | | | | | | | | |
| Horcada Villar, Ignacio | jul-ago-09 | 698 | | | | | | | | |
| Hormaechea "Chomin" | sep-18 | 699 | | | | | | | | |
| Huarte Mendicoa, Pedro | abr-05 | 338 | dic-21 | | | | | | | |
| Hussein de Jordania | mar-10 | 303 | nov-20 | 927 | | | | | | |
| Ibarra Montis, Jose Mª | ene-feb-08 | 176 | sep-10 | 798 | | | | | | |
| Ibarreche Arriaga, Esteban | sep-03 | 731 | oct-06 | 851 | ene-feb-08 | 175 | sep-10 | 799 | nov-13 | 946 |
| " " " " " | jul-ago-16 | 715 | abr-19 | 314 | | | | | | |
| Iglesias Brage , Francisco | ene-feb-03 | 136 | abr-03 | 338 | mar-04 | 242 | dic-15 | 1101 | | |
| Iglesias, Fausto Arturo | jul-ago-00 | 651 | | | | | | | | |
| Iglesias, Emilio | jul-ago-07 | 768 | | | | | | | | |
| Infante Tena, Eugenio | oct-02 | 842 | jun-07 | 558 | | | | | | |
| Isasi Isasmendi, Carlos | jul-ago-08 | 697 | | | | | | | | |
| Iturrate Unzueta, Guillermo de | oct-17 | 843 | | | | | | | | |
| Jauregui Epalza, Jaime | dic-07 | 1238 | sep-18 | 698 | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Jimenez Benamú, Rafael | dic-16 | 1113 | abr-19 | 314 | | | | | | |
| Jiménez Freile, José | abr-13 | 314* | | | | | | | | |
| Jiménez Garrido, Rafael | ene-feb13 | 132 | | | | | | | | |
| Jiménez Martín José Luis | jul-ago-18 | 634 | | | | | | | | |
| Jiménez Martin, Ignacio | mar-01 | 227 | jun-01 | 515 | nov-01 | 939 | nov-01 | 939 | abr-02 | 322 |
| " " " " | ene-feb-03 | 136 | abr-03 | 338 | mar-04 | 242 | jul-ago-04 | 648 | abr-09 | 410 |
| " " " " | jun-19 | 505 | | | | | | | | |
| Jiménez Millas y Cano, Emilio | jun-17 | 524 | abr-19 | 315 | | | | | | |
| Jiménez Millas y Martinez Sollet | may-22 | 431 | | | | | | | | |
| Jiménez Ugarte y Millas,Emilio , "El palo | jul-ago-05 | 646 | sep-07 | 766 | oct-08 | 889 | | | | |
| Jofre Jaudenes. Ramiro | oct-09 | 893 | | | | | | | | |
| Josa Dïaz, Juan Antonio | jun-11 | 626 | | | | | | | | |
| Ju-52 Cruz Roja bendición 9-1925 | sep-00 | 747 | | | | | | | | |
| Juan Valiente, Fernando de | mar-05 | 243 | nov-06 | 947 | | | | | | |
| Juberias Celso | dic-04 | 1043 | oct-20 | 831 | | | | | | |
| Juega Boudon, José | ene-feb-07 | 152 | | | | | | | | |
| Juez, Luis Vicente | jul-ago-15 | 700 | | | | | | | | |
| Juste Iraola, José "Pepín" | jun-07 | 559 | sep-08 | 795 | | | | | | |
| Kindelán Camp, Alfredo | dic-04 | 1043 | | | | | | | | |
| Kindelán Duany, Alfredo | abr-01 | 322 | oct-02 | 843 | sep-02 | 747 | jul-ago-03 | 636 | nov-06 | 947 |
| " " " " " | jun-14 | 573 | sep-15 | 794 | nov-15 | 1004 | ene-feb-16 | 150 | jun-16 | 538 |
| " " " " " | jul-ago-16 | 715 | jun-18 | 505 | nov-18 | 891 | mar-19 | 219 | | |
| Kindelán Nuñez del Pino, Manolo | abr-19 | 315 | | | | | | | | |
| Kindelán Núñez del Pino, Ultano | oct-14 | 900 | nov-21 | 959* | | | | | | |
| Krug, Jhoan | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Lacalle Larraga, José | sep-02 | 747 | oct-04 | 851 | | | | | | |
| Lacalle Orellana, Pedro "Perico" | dic-98 | 1019 | ene-feb-03 | 136 | jun-18 | 506* | | | | |
| Lacour, José Andrés de | ene-feb-08 | 175 | abr-08 | 371 | dic-12 | 1082 | | | | |
| Laporte Sanz, Pablo | sep-15 | 795 | | | | | | | | |
| Lapuente De Miguel | jul-ago-03 | 638 | oct-14 | 901 | | | | | | |
| Larios, José | dic-02 | 1034 | nov-15 | 1005 | oct-19 | 825 | | | | |
| Larrauri Mercadillo , José de | jun-07 | 558 | dic-12 | 1083 | nov-21 | 959* | | | | |
| Lartigue Astier, Juan José | jun-16 | 538 | | | | | | | | |
| Lastra | dic-00 | 1034 | | | | | | | | |
| Latonda Puig, Jorge | jun-06 | 547* | | | | | | | | |
| Laucirica Eduardo | nov-04 | 947 | | | | | | | | |
| Lecuona, Emilio | oct-05 | 855 | | | | | | | | |
| Legórburu, José | may-08 | 466 | sep-10 | 798 | | | | | | |
| Le May Curtiss | nov-04 | 947 | | | | | | | | |
| Lens Fernando | may-02 | 418 | jun-03 | 539 | sep-19 | 729 | | | | |
| León Pajares, Daniel | oct-10 | 911 | | | | | | | | |
| León Pajares, José | oct-20 | 831 | | | | | | | | |
| Lerdo de Tejada, Luis | ene-feb-03 | 138 | | | | | | | | |
| Lerma León, Juán | nov-19 | 922 | | | | | | | | |
| Lezama -Leguizamón, Fernando | sep-18 | 699 | | | | | | | | |
| Linares Maza, Juan | abr-07 | 363 | | | | | | | | |
| Liniers Pidal, Alejandro | jun-o6 | 547* | oct-07 | 991* | | | | | | |
| Lombo López, Juan | abr-99 | 347 | | | jun-12 | 595 | | | | |
| Lombarte Serrano, Luis | ene-feb-15 | 155 | jun-20 | 463 | | | | | | |
| López de Ayala, Luis | dic-02 | 1034 | | | | | | | | |
| López de Haro, Antonio | jul-ago-09 | 697 | | | | | | | | |
| López de Haro, Isidoro | jun-99 | 518 | dic-03 | 1035 | sep-11 | 839 | | | | |
| López Juliá, Rafael | jul-ago-08 | 697 | | | | | | | | |
| López Manteola, Manuel "Manolo" | jun-06 | 546* | sep-14 | 804 | jul-ago-22 | 652* | | | | |
| López Marquez, Enrique | may-05 | 443 | | | | | | | | |
| López Sáez, Encarna de Gerardo Fdez Pe | nov-08 | 986 | | | | | | | | |
| López Sobral, Lázaro | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| Lorenzo Vellido, Rafael "El peludo" | jun-05 | 527 | abr-07 | 363 | may-22 | 430 | | | | |
| Lorenzo Torres, Juan I "El cabra" | jul-ago-00 | 650 | | | | | | | | |
| Loriga, Taboada, Joaquín | abr-16 | 346 | jul-ago-02 | 649 | ene-feb-05 | 152 | jul-ago-17 | 651 | | |
| Losantos Comas, Cándido "El chorras" | nov-19 | 923 | | | | | | | | |
| Lozano Tejada, Matias "Matiti" $ | nov-99 | 954* | ene-feb-07 | 152 | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Luca de Tena y Lazo, Ramón | oct-19 | 826 | | | | | | | | |
| Lucas Fdez Peña, Lorenzo | ene-feb-00 | 130 | ene-feb-16 | 149 | | | | | | |
| Luengo Rojo, Matías | nov-13 | 947 | | | | | | | | |
| Llaca, Daniel | jun-12 | 595 | | | | | | | | |
| Llaca José | mar-04 | 242 | may-15 | 477 | | | | | | |
| Llave y Sierra, Joaquín de la | mar-20 | 234* | | | | | | | | |
| Llobet Arteman, José Mª "el Turuta" | jul-ago-10 | 701 | mar-17 | 233 | abr-19 | 315* | | | | |
| Llodra, Asunción de Mariano Uriarte | nov-08 | 986 | | | | | | | | |
| Llop Lamarca , Antonio | may-14 | 469 | | | | | | | | |
| Llorente,Sola, Rafael | dic-01 | 1034 | | | | | | | | |
| Mac Crohon, Ramón | dic-14 | 1093 | | | | | | | | |
| Machuca Ruiz, Juan | jun-06 | 547 | jun-18 | 507 | | | | | | |
| Maestro Cabezas, Jesús | oct-07 | 991* | | | | | | | | |
| Maldonado, Eugenio | sep-21 | 767* | | | | | | | | |
| Manrique Garrido,Antonio | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Manzaneque Feltrer, Luis | ene-feb-00 | 129 | | | | | | | | |
| Marañon, Manuel | dic-04 | 1042 | | | | | | | | |
| Marqués Maristany, Luis | jun-13 | 507 | | | | | | | | |
| Martí García, Javi | sep-16 | 810 | | | | | | | | |
| Martin Alomso, Félix "Pater" | jul-ago-08 | 698 | ene-feb-13 | 130 | | | | | | |
| Martín Cervera, José Luis | may-17 | 428* | | | | | | | | |
| Martín Llamas, Manuel | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Martín Prat, Francisco | sep-021 | 766 | | | | | | | | |
| Martinez Baños, Ángel | nov-09 | 986 | nov-14 | 996 | may-99 | 443 | sep-14 | 805 | sep-22 | 750 |
| Martínez Bordiu Franco,Carmen | sep-21 | 767* | | | | | | | | |
| Martínez Delgado, Luis | oct-99 | 858 | may-99 | 443 | sep-14 | 805 | | | | |
| Martínez de Irujo, Pedro | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Martínez de Pisón y Nebot, Juan | oct-08 | 889 | sep-15 | 796 | | | | | | |
| Martínez de Pisón y Nebot, Rafael | dic-19 | 634 | | | | | | | | |
| Martinez Esteve, Rafael | jul-ago-11 | 735 | abr-16 | 346 | | | | | | |
| Martínez Gil, Esteban | jun-18 | 506 | | | | | | | | |
| Martinez Martinez, Juan | jul-ago-13 | 628* | nov-16 | 1001* | | | | | | |
| Martínez Mata, Gabriel | nov-12 | 986 | nov-19 | 922 | | | | | | |
| Martínez Merino, Manuel | may-99 | 443 | | | | | | | | |
| Martínez Munáiz, Antonio | dic-10 | 1127 | | | | | | | | |
| Martinez Pesquera, Elías | dci-10 | 650 | abr-07 | 363 | | | | | | |
| Martínez Ramírez, Félix | sep-99 | 765 | mar-01 | 227 | oct-02 | 936 | jul-ago-08 | 696 | oct-08 | 888 |
| Martínez San Vicente, Eugenio | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Martínez Vara de Rey, Carlos | mar-14 | 265 | may-99 | 442 | | | | | | |
| Martínez Vara de Rey, Fernando | nov-21 | 959* | | | | | | | | |
| Martorell Bailén , Jaime Pelayo | nov-16 | 1001* | | | | | | | | |
| Matanza Vázquez, Felipe | jul-ago-02 | 648 | jul-ago 22 | 651 | | | | | | |
| Maura Pieres, Hernando | jun-20 | 462 | | | | | | | | |
| Maura Pieres, Jaime | jun-01 | 514 | jun-20 | 462 | | | | | | |
| M.A.U. (desfile 27 en fondo) | sep-17 | 748* | | | | | | | | |
| Mazarredo Trenor, Rafael de | dic-10 | 1126 | | | | | | | | |
| Medallas Militares, primeros | ene-feb-05 | 152 | | | | | | | | |
| Medallas Militares, Sevilla 1939 | ene-feb-07 | 153 | | | | | | | | |
| Medallas Militares Valencia 1939 | ene-feb-07 | 153 | | | | | | | | |
| Medrano de Pedro,, Luis "Colima" | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Méndez Iriarte | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Méndez Parada, J.A. | sep-99 | 764 | oct-02 | 843 | dic-02 | 1034 | mar-05 | 242 | | |
| Mendía Ruiz de Arcaute, Enrique | jun-18 | 506* | abr-19 | 315 | | | | | | |
| Mendiola Leocadio | sep-08 | 795 | | | | | | | | |
| Mendizabal y Amézaga, Rafael | ene-feb-04 | 148 | | | | | | | | |
| Mendoza, Ángel | may-03 | 435 | oct-06 | 851 | ene-feb-08 | 175 | | | | |
| Menéndez Fdez, Hermenegildo "Paco e | ene-feb-13 | 132 | dic-13 | 1087 | | | | | | |
| Meneses , Bernardo | mar-14 | 265 | jul-ago-19 | 635 | nov-19 | 922 | | | | |
| Mesa Mesa, Juan | nov-17 | 939 | | | | | | | | |
| Messerschmitt, Willy | mar-11 | 307 | oct-22 | | | | | | | |
| Messia Lesseps | may-03 | 435 | ene-feb-08 | 175 | | | | | | |
| Miaja, general | mar-18 | 219 | | | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Michavila Federico | mar-00 | 227 | ene-feb-05 | 154 | | | | | | |
| Mir Astrie. Francisco | dic-18 | 985 | | | | | | | | |
| Mira, Asterio | abr-09 | 411 | | | | | | | | |
| Mölders, Werner | nov-21 | 959* | | | | | | | | |
| Molina Igartua-Leopoldo | abr-09 | 411 | | | | | | | | |
| Molleda Benjumeda, Sinforiano | mar-16 | 251 | | | | | | | | |
| Monasterio | abr-13 | 314* | | | | | | | | |
| Montel Toucet, Arturo | jun-12 | 595 | | | | | | | | |
| Montero Mera, Manrique | sep-10 | 798 | | | | | | | | |
| Montesinos Bueno, Jesús | sep-13 | 731 | | | | | | | | |
| Monti | jun-14 | 573 | | | | | | | | |
| Montoya Garnica, Martín | mar-13 | 218 | jul-ago-16 | 714 | | | | | | |
| Mora Baño, Jorge | nov-99 | 954 | ene-feb-07 | 152 | jul-ago-10 | 701 | mar-16 | 251 | | |
| "Moratos" grupo boda Mª José | oct-00 | 843 | | | | | | | | |
| Moratos audiencia Caudillo | abr-09 | 411 | | | | | | | | |
| Morenas, Carmelo de las | jul.ago.10 | 700 | jul-ago-12 | 699 | abr-19 | 315 | | | | |
| Morenes Carvajal, Carlos | oct-99 | 858 | jun-02 | 514 | | | | | | |
| Morenes y Carvajal, Fernando | dic-03 | 1034 | | | | | | | | |
| Moreno Abella, Luis | ene-feb-11 | 207 | jul-ago-15 | 700 | mar-20 | 233* | | | | |
| Morenza, Severino sgto bombardero | mar-19 | 219 | | | | | | | | |
| Muerza Amatrain, | ene-feb-19 | 121 | | | | | | | | |
| Munáiz de Brea, Antonio | sep-20 | 734 | | | | | | | | |
| Munáiz de Brea, Enrique | ene.feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Muntadas, Carlos Mª | sep-02 | 747 | | | | | | | | |
| Muntadas, Jorge Luis "Muntaditas" | nov-00 | 939 | may-03 | 435 | jul-ago-09 | 697 | oct-17 | 842 | | |
| Muntadas, José Vicente | sep-02 | 747 | sep-17 | 748 | ene-feb 22 | 143* | | | | |
| Muñoz Jiménez , José "El corto" | nov-01 | 939 | jul-ago-06 | 656 | jul-ago-07 | 768 | sep-07 | 766 | may-09 | 507 |
| " " " " " " | may-14 | 469 | | | | | | | | |
| Murcia Rubio, Javier | sep-02 | 747 | jul-ago-03 | 638 | jul-ago-06 | 658 | sep-07 | 766 | may-08 | 466 |
| " " " " " " | ene-feb-09 | 221 | may-14 | 469 | jun-16 | 539 | abr-17 | 331* | may-17 | 428* |
| " " " " " " | oct-21 | 862 | | | | | | | | |
| Nagore, brigada | oct-08 | 890 | | | | | | | | |
| Navarro Garnica, Luis "El plumas" | nov-01 | 938 | mar-04 | 242 | nov-09 | 1090 | mar-13 | 218 | jul-ago-16 | 714 |
| " " " " " " | sep-19 | 729 | | | | | | | | |
| Navarro Pérez, Antonio | jul-ago-02 | 650 | | | | | | | | |
| Negrón de las Cuevas, Manuel | ene-feb-02 | 128 | ene-feb-08 | 174 | | | | | | |
| Negrón Pezzi, Angel | mar-05 | 243 | jun-06 | 527 | abr-16 | 347 | sep-19 | 731 | | |
| Nelson Jerry. L | mar-17 | 235 | | | | | | | | |
| Nieto Puime, Vicente Mario | jun-18 | 506 | | | | | | | | |
| Nieto Rodriguez, Enrique | oct-06 | 851 | | | | | | | | |
| Nobili, Guido | jul-ago-08 | 697 | | | | | | | | |
| Nombela, Antonio | sep-00 | 747 | | | | | | | | |
| Noreña Cisneros. José Antonio | abr-19 | 314 | | | | | | | | |
| Noreña Echevarría , Federico | oct-13 | 835 | may-19 | 413 | | | | | | |
| Noriega Delgado. Eduardo | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Normand Bergamín, Enrique | dic-10 | 1127 | | | | | | | | |
| "Numancia" trips 1928 | jul-ago-03 | 637 | | | | | | | | |
| Núñez del Pino, Dolores de Kindelán | ene-feb-16 | 150 | | | | | | | | |
| Nuñez Maza, Carlos | sep-09 | 794 | | | | | | | | |
| Núñez Robres, Jose Antonio | dic-14 | 1093 | | | | | | | | |
| O`Connor, Emilio | ene-feb-08 | 175 | sep-16 | 811 | | | | | | |
| Ochando y Serrano Ramón | sep-99 | 764 | may-18 | 410 | | | | | | |
| Olaya Pina, José Luis | nov-06 | 947 | | | | | | | | |
| Oliver Barceló, Antonio (XII-AGA) | abr-09 | 411 | sep-20 | 735 | | | | | | |
| Ontañon, Joaquin | jun-05 | 527 | | | | | | | | |
| Ordiales, Senén | ene-feb-99 | 155 | | | | | | | | |
| Ordovás González , José | may-05 | 442 | | | | | | | | |
| Orduna López, Ángel | sep-99 | 765 | sep-09 | 704 | sep-19 | 731 | | | | |
| Orduna López, José | oct-00 | 842 | | | | | | | | |
| Orleans Borbón, Alfonso | oct-00 | 843 | nov-00 | 939 | ene-feb-02 | 130 | nov-05 | 946 | oct-05 | 854 |
| " " " " " " | mar-06 | 251 | jun-06 | 547 | jul-ago-06 | 658 | ene-feb-08 | 174 | jul-ago-08 | 696 |
| " " " " " " | mar-09 | 314 | jun-10 | 591 | jul-ago-11 | 736 | may-13 | 411 | oct-13 | 835 |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| " " " " " " | nov-13 | 946 | | | | | | | | |
| Orozco, José | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Ortiz Arana, Ignacio "El chino" | abr-13 | 314* | | | | | | | | |
| Ortiz Echagüe, José | jun-99 | 539 | oct-13 | 834 | ene-feb-14 | 166 | | | | |
| Ortiz, Rosa (de Luis Azqueta) | nov-15 | 1005 | | | | | | | | |
| Osborne Vázquz, José Mª | may-07 | 463 | | | | | | | | |
| Ostos González, Fernando | ene-feb-12 | 208 | mar-16 | 251 | | | | | | |
| Oyarzabal, Álvarez, Manuel | abr-13 | 314 | | | | | | | | |
| Ozores Ochoa, Ruy "El barón" | jun-17 | 524 | | | | | | | | |
| Pagola Barandiarán, Javier | oct-18 | 793 | | | | | | | | |
| Palanca Morales, Guillermo | mar-09 | 314 | jun-14 | 573 | dic-14 | 1092 | jun-20 | 463 | | |
| Pallejá Ricart, José Felipe | abr-19 | 315* | | | | | | | | |
| Pardo Albarello, Luis | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Pardo Albarello, Rafael | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Pardo García, Joaquín | nov-20 | 927 | | | | | | | | |
| Pardo Prieto, Luis "El herulo" | mar-00 | 226 | abr-00 | 322 | nov-01 | 938 | sep-02 | 747 | mar-06 | 251 |
| " " " " " " | sep-06 | 755 | jun-07 | 558 | mar-09 | 314 | jul-ago-11 | 736 | abr-14 | 368 |
| " " " " " " | ene-feb-16 | 150 | jun-17 | 525 | nov-21 | 959* | | | | |
| Paredes, Eusebio | mar-19 | 219 | mar-20* | 233 | | | | | | |
| Parés de la Rosa, José | mar-05 | 243 | oct-08 | 890 | oct-15 | 908 | | | | |
| París Granados, Antonio | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Pascual Rodriguez, Ramiro | Jul-ago 21 | 670* | | | | | | | | |
| Pascual Sanz, Ramiro | ene-feb-05 | 152 | mar-09 | 314 | mar-10 | 302 | jul-ago 21 | 670* | | |
| Pastor Ibáñez Mª Carmen (de M. Rubio) | sep-18 | 697 | | | | | | | | |
| Pastor Krauel, Carlos | jul-ago-11 | 735 | | | | | | | | |
| Pastor Velasco Ángel | dic-02 | 1034* | abr-11 | 403 | | | | | | |
| Paternina Bono, José Mª | jul-ago-22 | 652* | | | | | | | | |
| Paternina Iturriagagoitia, José Mª | ene-feb-20 | 137 | | | | | | | | |
| Patiño Elena. Marquesa del Mérito | may-09 | 507 | sep-19 | 730 | | | | | | |
| Patrulla Sabres /"Ascua" | jun-01 | 514 | jul-ago-13 | 628 | | | | | | |
| Pazó Montes, José | ene-feb-12 | 207 | jul-ago-15 | 700 | may-17 | 428 | | | | |
| Pedrosa , Jacobo | ene-feb-05 | 154 | oct-12 | 891 | | | | | | |
| Peña Moulié, José Antonio | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| Peña Sánchez, Manuel | nov-11 | 1042 | | | | | | | | |
| Peñaranda | jul-ago-10 | 700 | | | | | | | | |
| Peralba, José Santos | mar-07 | 251 | oct-09 | 893 | oct-15 | 908 | | | | |
| Pérez-Cruz Sánchez , Rafael | abr-11 | 403 | | | | | | | | |
| Pérez Cruz José | ene-feb-12 | 708 | jul-ago 22 | 651 | | | | | | |
| Pérez de Guzmán , Joaquin | jul-ago-04 | 650 | oct-15 | 908 | | | | | | |
| Pérez García Francisco | mar-20 | 235 | | | | | | | | |
| Pérez Jaraiz | jul-ago-04 | 650 | abr-07 | 363 | | | | | | |
| Pérez Núñez, Antonio | nov-13 | 947 | | | | | | | | |
| Pérez Pardo, Fernando | abr-05 | 339 | | | | | | | | |
| Pérez Pardo, José | jul-ago-17 | 651 | | | | | | | | |
| Pérez Pardo, Lorenzo | jun-15 | 572 | | | | | | | | |
| Pérez Porro. Buenaventura $ | abr-00 | 323 | mar-11 | 307 | may-17 | 428* | mar-20 | 363 | | |
| Perez-Zamora y Lecuona, Arturo | mar-09 | 315 | | | | | | | | |
| Perza Alba, Rafael | oct-15 | 908 | | | | | | | | |
| Pidal | ene-feb-08 | 175 | | | | | | | | |
| Pilotos Alas Caza Concurso | mar-02 | 227 | | | | | | | | |
| Pilotos 2º curso VSV-1932 | abr-02 | 322 | | | | | | | | |
| Pilotos 1ª prom Infanteria | may-05 | 442 | | | | | | | | |
| Pilotos 12 Pr AGA en Matacan | sep-05 | 759 | | | | | | | | |
| Pilotos curso Phantom USA | ene-feb-11 | 208 | | | | | | | | |
| Pilotos 141 Escon (Albacete) xmas | dic-11 | 1139 | | | | | | | | |
| Pilotos 33 Regto desfile 1943 | abr-13 | 314 | | | | | | | | |
| Plaza Barrio, Fernando | jul-ago-12 | 698 | | | | | | | | |
| Pombo Alonso Juan Ignacio | dic-10 | 1127 | | | | | | | | |
| Pombo Alonso, Teodosio | ene-feb-10 | 208 | oct-16 | 906 | | | | | | |
| Pombo Balbas, Juan | oct-16 | 906 | | | | | | | | |
| Pombo Bannatine, Rafael | nov-16 | 1001* | | | | | | | | |
| Pombo Somoza, Carlos | sep-00 | 746 | jun-05 | 526 | Jul-Ago-05 | 644 | abr-06 | 347 | jul-ago-06 | 658 |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| " " " " " " | jul-ago-07 | 770 | nov-08 | 987* | may-10 | 495 | | | | |
| Pombo Ibarra, Juan | oct-16 | 906 | | | | | | | | |
| Presa Alonso, Manuel | dic-04 | 1042 | abr-19 | 314 | | | | | | |
| Primo de Rivera, Miguel | jul-ago-11 | 735 | | | | | | | | |
| Publicidad niños ante F-18 | may-16 | 441 | | | | | | | | |
| Puente Bahamonde, Enrique de la "El p | jul-ago 21 | 668 | | | | | | | | |
| Pueyo, Luis (IA) | oct-09 | 893 | | | | | | | | |
| Puigcerver, Gonzalo | ene-feb-05 | 154 | | | | | | | | |
| Quintana, Ignacio | oct-04 | 851 | jun-06 | 547 | sep-08 | 795 | sep-19 | 731 | | |
| Rada, Pablo | abr-06 | 346 | ene-feb-07 | 152 | | | | | | |
| Ragosin, Nicolas | abr-19 | 314 | | | | | | | | |
| Rambaud, Luis | jul-ago-00 | 651 | oct-02 | 843 | dic-02 | 1034 | sep-09 | 794 | oct-18 | 794 |
| Ramos Crespo, José | dic-21 | 1055* | | | | | | | | |
| Rebello, José Adrián Peqito | jun-14 | 573 | | | | | | | | |
| Recasens Queipo de Llano, Manuel | sep-17 | 747 | | | | | | | | |
| Recio de la Serna, Fidel | jun-22 | 526 | | | | | | | | |
| Recio de la Serna, Lucio | mar-09 | 314 | | | | | | | | |
| Recuenco, Manuel | jun-20 | 463 | | | | | | | | |
| Rein Loring, Fernando | sep-02 | 746 | jul-ago-17 | 652 | | | | | | |
| Remondino, Aldo | may-19 | 413 | | | | | | | | |
| Reus Olivera, Juan | may-09 | 506 | | | | | | | | |
| Rexach Fdez Parga, Antonio | sep-15 | 796 | | | | | | | | |
| Rey Stolle, Carlos Mª | nov-09 | 987 | nov-14 | 997 | mar-18 | 219 | abr-18 | 1035 | | |
| Riaño Herrero, Luis | may-03 | 434 | may-18 | 410 | | | | | | |
| Rico Uribarri, José | jun-05 | 527 | | | | | | | | |
| Rio Crespo, Felipe del | abr-02 | 322 | | | | | | | | |
| Río Cumbreras, Antonio del | abr-22 | 334* | | | | | | | | |
| Rio y Sánchez del Villar, Alfonso del "E | nov-16 | 1001* | | | | | | | | |
| Rio Bolado , Manuel del | jul-ago-11 | 736 | | | | | | | | |
| Rio del . Pedro (E.T.) | may-14 | 460 | | | | | | | | |
| Rios Angüeso, Julio | jul-ago-11 | 734 | mar-12 | 306 | | | | | | |
| Ripollés , Jose Mª | ene-feb-02 | 130 | ene-feb-15 | 154 | | | | | | |
| Rivas Monroy, Antonio "La pava" | jun-18 | 506 | jun-22 | 527* | | | | | | |
| Roa Labra, Enrique | sep-15 | 795 | | | | | | | | |
| Roa Labra. Vicente | oct-15 | 908 | | | | | | | | |
| Roa Lineros, | sep-o2 | 747* | abr-07 | 363* | | | | | | |
| Roa Lineros, Carlos | may-21 | 445 | | | | | | | | |
| Roa Miranda. Luis "El alpargata" | may-03 | 747 | may-18 | 410 | | | | | | |
| Roa Miranda, Vicente | oct-16 | 906 | | | | | | | | |
| Robles, Andrés | jul-ago-03 | 434 | | | | | | | | |
| Robles, Rodolfo | oct-11 | 942 | | | | | | | | |
| Rodriguez, Emilio | jun-20 | 463* | | | | | | | | |
| Rodriguez, Pilar de Ramiro Pascual Sanz | jul-ago 21 | 670* | | | | | | | | |
| Rodriguez Barrueco, Sebastián | oct-08 | 638 | | | | | | | | |
| Rodriguez Carmona, Antonio | oct-21 | 862 | | | | | | | | |
| Rodriguez Caula, Francisco | ene-feb-16 | 151 | mar-20 | 233* | jun-21 | 543 | | | | |
| Rodriguez Díaz, Cipriano "Cucu" | oct-00 | 889 | ene-feb-02 | 129 | may-03 | 434 | ene-feb-04 | 146 | oct-05 | 854 |
| " " " " " " | oct-08 | 889 | jun-09 | 602 | oct-09 | 892 | oct-18 | 793 | | |
| Rodriguez Diaz Lecea. José | dic-99 | 843 | ene-feb-00 | 129 | nov-01 | 938 | dic-02 | 1034 | nov-06 | 947 |
| " " " " " " | may-11 | 515 | mar-12 | 307 | | | | | | |
| Rodriguez López, J "Fuciño" | mar-05 | 1048 | | | | | | | | |
| Rodriguez Martín Arroyo, José | ene-feb-05 | 243 | | | | | | | | |
| Rodriguez Pardo, Antonio | jul-ago-05 | 154 | | | | | | | | |
| Roldán, Juan | ene-feb-17 | 1113 | | | | | | | | |
| Romagosa Durán. José | dic-18 | 985 | | | | | | | | |
| Romero Baltasar, Eduardo | oct-06 | 646 | jun-09 | 603 | | | | | | |
| Romon Mateo. José Luis | oct-08 | 851 | | | | | | | | |
| Ros, Lazaro | may-17 | 428* | | | | | | | | |
| Rosado, José | jul-ago-07 | 889 | | | | | | | | |
| Roundtree (USAF) | jul-ago-10 | 701 | | | | | | | | |
| Ruano Luis | mar-20 | 233* | | | | | | | | |
| Rubio Larrañaga, Miguel | jul-ago-07 | 768 | dic-09 | 1090 | jul-ago-11 | 735 | sep-18 | 697 | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Rubio López, Julián | nov-99 | 768 | jul-ago-07 | 768 | mar-08 | 275 | oct-08 | 889 | abr-17 | 330 |
| Rubio Paz. Jesús | sep-07 | 954 | mar-14 | 265 | dic-18 | 987 | | | | |
| Rubio Villamayor, Ricardo | abr-16 | 246 | | | | | | | | |
| Ruiz de Alda, Eustaquio | jun-16 | 539 | sep-21 | 766 | | | | | | |
| Ruiz de Alda, Julio | ene-feb-01 | 766 | jul-ago-04 | 648 | may-08 | 466 | abr-13 | 314 | jun-17 | 525 |
| " " " " " " | jun-19 | 507 | jul-ago-19 | 634 | | | | | | |
| Ruiz de Alda Val, Mariano | sep-17 | 748 | | | | | | | | |
| Ruiz Hermosilla, Enrique | abr-19 | 313 | | | | | | | | |
| Ruiz Jiménez Cortés, José | ene-feb-08 | 130 | oct-14 | 900 | abr-19 | 315 | | | | |
| Ruiz Martínez, Teresa (Sra. A Carrillo) | jun-17 | 525 | | | | | | | | |
| Ruiz Nicolau. Miguel | mar-01 | 175 | | | | | | | | |
| Rullan Frontera, Ramón | mar-18 | 219 | | | | | | | | |
| Rute Vilanova, Carlos | nov-04 | 226 | mar-06 | 251 | jul-ago-11 | 736 | may-17 | 428* | jun-20 | 463* |
| Sacanelles, Francisco | mar-09 | 315 | | | | | | | | |
| Saenz de Buruaga, Apolinar | may-03 | 947 | ene-feb-16 | 150 | | | | | | |
| Sáez Esteban, Victoriano | jul-ago-20 | 621 | | | | | | | | |
| Salas Larrazabal, Ángel | sep-02 | 434 | sep-03 | 731 | oct-06 | 850 | abr-13 | 315 | may-14 | 469 |
| " " " " " " | abr-16 | 347 | | | | | | | | |
| Salas Larrazabal, Ramón | ene-feb-18 | 123 | | | | | | | | |
| Salazar Cútoli, José Antonio | jun-01 | 514* | | | | | | | | |
| Salgado, Bernardo | jul-ago-03 | 636 | | | | | | | | |
| Salinas Asenjo. Alberto | jun-20 | 463* | | | | | | | | |
| Salto Peláez, Ramón | dic-14 | 1093 | | | | | | | | |
| Salvador Diaz Benjumea, Julio | nov-00 | 636 | may-05 | 442 | ene-feb-09 | 222 | may-10 | 494 | may-11 | 514 |
| " " " " " " | abr-12 | 403 | may-13 | 410 | oct-14 | 901 | oct-20 | 831 | sep-22 | 750 |
| " " " " " " | sep-22 | 526 | | | | | | | | |
| Salvador Martínez, Julio | abr-13 | 315 | | | | | | | | |
| Sampil Fernández, Félix | jun-19 | 505 | | | | | | | | |
| San Miguel, "Pilarón" de J.A. Ansaldo | sep-16 | 811 | | | | | | | | |
| Sánchez Arjona Courtoy , Fernando | nov-03 | 954 | dic-14 | 1093 | may-16 | 441 | | | | |
| Sánchez Barranco, Ángel | jul-ago-07 | 938 | | | | | | | | |
| Sánchez Corral. Enrique | jul-ago-06 | 770 | | | | | | | | |
| Sánchez Lanuza, Antonio | oct-07 | 657 | | | | | | | | |
| Sánchez López, Eduardo | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| Sánchez Mena, Rafael | abr-11 | 403 | sep-18 | 698* | | | | | | |
| Sánchez Rosique, Diego (paisano) | jun-09 | 603 | | | | | | | | |
| Sánchez Soto. Juan Diego | mey-17 | 428* | | | | | | | | |
| Sánchez Vizcaino, Ricardo | may-12 | 491 | | | | | | | | |
| Sanchiz y Alvarez de Quindos, J | ene-feb-07 | 991 | | | | | | | | |
| Sancho Hortigosa, Ignacio | abr-13 | 314* | | | | | | | | |
| Sancho Rodriguez, Carlos | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| Sanjurjo Sacanell, José | jul-ago-00 | 152 | dic-05 | 1046 | abr-14 | 368 | jul-ago-16 | 715 | jul-ago-19 | 634 |
| Sanjurjo, Justo | dic-15 | 1100 | | | | | | | | |
| Sansano | mar-00 | 651 | | | | | | | | |
| Santacruz Barceló, Pedro | sep-07 | 227 | oct-07 | 990 | ene-feb-12 | 208 | abr | | | |
| Santandreu, Lorenzo | mar-00 | 767 | | | | | | | | |
| Santisteban, Abad, Manuel | dic-04 | 227 | dic-13 | 1086 | | | | | | |
| Sastre Navarro, Jose | ene-feb-04 | 1942 | | | | | | | | |
| Sanz Garcia Veas | ene-feb-16 | 150 | | | | | | | | |
| Sánz Piñal, Ángel | dic-06 | 148 | dic-07 | 1238 | | | | | | |
| Sanz Prieto, Juan | nov-06 | 1043 | ene-feb-15 | 154 | | | | | | |
| Saura, José | jun-12 | 595 | | | | | | | | |
| Segurola, Estanislao | ene-feb-09 | 221 | | | | | | | | |
| Senrra, Ramón | sep-11 | 838 | | | | | | | | |
| Sepúlveda, Benjamín | oct-15 | 908 | | | | | | | | |
| Serna y Espina, Luis de la | mar-03 | 946 | dic-17 | 1035 | abr-19 | 315* | | | | |
| Serra Alorda, Salvador | nov-07 | 235 | oct-08 | 888 | mar-14 | 265 | oct-15 | 906 | | |
| Serra Capó (hijo cte Serra Alorda) | nov-18 | 891 | | | | | | | | |
| Serra Hamilton, | jul-ago-18 | 633 | | | | | | | | |
| Serra Pablo Romero, Carlos | mar-12 | 306 | | | | | | | | |
| Serrano de Pablo Jiménez, n Luis | sep-08 | 1086 | jun-11 | 627 | may-15 | 477 | sep-15 | 907 | | |
| Servert | may-17 | 428* | | | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Sirvent. José (Artilleria) | may-14 | 469 | | | | | | | | |
| Sopeña Iriondo, Fernando | dic-10 | 1127 | | | | | | | | |
| Soriano Escudero, Jorge | ene-feb-99 | 154 | ene-feb-06 | 152 | jul-ago-20 | 620 | | | | |
| Sousa Peco, Luis | ene-feb-18 | 121 | | | | | | | | |
| Steinhoff Joannes | jul-ago-10 | 701 | | | | | | | | |
| Suarez Campos, Carlos | nov-16 | 1001 | | | | | | | | |
| Suarez Ochoa, Alfredo | dic-16 | 1114 | | | | | | | | |
| Suevos Domené, Rafael | ene-feb-15 | 156 | | | | | | | | |
| Suevos Orduna, Rafael | ene-feb-15 | 156 | | | | | | | | |
| Taboada Martinez de Irujo ,Ignacio "E | abr-12 | 403 | | | | | | | | |
| Taboada Gonzalo | may-17 | 428* | | | | | | | | |
| Taillefer,Francisco. "Paco" | mar-22 | 239 | | | | | | | | |
| Talavera, Gaya, Salvador | jun-19 | 506 | | | | | | | | |
| Tarazona | oct-07 | 990 | | | | | | | | |
| Tasso, Joaquin | ene-feb 22 | 142 | | | | | | | | |
| Tauler, Jaime | nov-17 | 939 | | | | | | | | |
| Tauler, Pedro | sep-02 | 746 | | | | | | | | |
| Tejada, Pío | jun-18 | 506* | | | | | | | | |
| Tellechea, Gaspar | abr-02 | 323 | | | | | | | | |
| Toll-Messia y Valiente | nov-16 | 1001* | | | | | | | | |
| Tomé, Andrea ( de L. Perez Pardo) | jun-15 | 572 | | | | | | | | |
| Tordesillas Calbeton, Fermín | mar-07 | 251 | mar-15 | 253 | | | | | | |
| Tornos Espelius, Juan de | abr-05 | 338 | dic-12 | 1082 | | | | | | |
| Tornos Zubiría, Fernando | mar-10 | 303 | | | | | | | | |
| Torrente López Antonio | dic-04 | 1043 | | | | | | | | |
| Torrens Galvan , Juan | mar-18 | 219 | | | | | | | | |
| Torres Prol, Ángel | jun-17 | 523 | dic-21 | 1055* | | | | | | |
| Tourné | dic-02 | 1034 | | | | | | | | |
| Turrión Álvarez, Emilio | nov-07 | 1087 | | | | | | | | |
| Ugarte, Pedro Luis "Plo" | sep-16 | 810 | | | | | | | | |
| Ugarte Riu. Manuel | jul-ago-13 | 628* | | | | | | | | |
| Ugarte Riu. Társilo | mar-10 | 303 | | | | | | | | |
| Ugarte, Ruiz, José Mª | sep-03 | 730 | sep-08 | 794 | sep-19 | 729 | | | | |
| Ugarte Ruiz, Manuel | sep-15 | 796 | sep-19 | 731 | | | | | | |
| Ureta Zavala, José Luis | dic-07 | 1239 | jun-10 | 590 | | | | | | |
| Uriarte Martín, Mariano | sep-06 | 754 | dic-13 | 1086 | | | | | | |
| Urtubi, Félix | sep-16 | 811 | | | | | | | | |
| Val Núñez, Andrés del | abr-04 | 338 | | | | | | | | |
| Val Núñez, Jose Antonio | mar-08 | 274 | | | | | | | | |
| Val Núñez , Julián del | jul-ago-07 | 893 | | | | | | | | |
| Valdés Jacobo (IA) | oct-09 | 768 | | | | | | | | |
| Valero Avezuela, Fernando | o0ct-19 | 827 | | | | | | | | |
| Valiente Zárraga, Francisco "Pacho" | mar-19 | 218 | | | | | | | | |
| Valle Dulanto, Benjamín | may-05 | 443 | | | | | | | | |
| Vallés, Vicente | sep-00 | 746 | | | | | | | | |
| Valles Gil Dolz, Federico | dic-10 | 1126 | sep-18 | 699 | | | | | | |
| Vazquez Figueroa Glez (acc) | dic-99 | 1049 | nov-09 | 986 | | | | | | |
| Vázquez Sagastizabal, Manuel | ene-feb-99 | 155 | oct-10 | 910 | dic-17 | 1035 | | | | |
| Veiga, Angel | sep-18 | 698* | | | | | | | | |
| Velerde Siió, Jaime | abr-18 | 315 | | | | | | | | |
| Velasco Fernández-Nespral | abr-14 | 369 | | | | | | | | |
| Vélaz de Medrano, José | jun-12 | 595 | abr-19 | 315* | jun-22 | 527* | | | | |
| Vento Pearce. José | jun-07 | 558 | | | | | | | | |
| Vera, Ana | may-12 | 491 | | | | | | | | |
| Vigueras Murube, Diego | ene-feb-17 | 1112 | | | | | | | | |
| Vigón, Juan | ene-feb-02 | 986 | nov-10 | 1011 | jun-20 | 463 | | | | |
| Vilar Sancho. Rafael | nov-08 | 130 | | | | | | | | |
| Villar López, Enrique | sep-15 | 795 | | | | | | | | |
| Vinuesa Lóez, Enrique | dic-10 | 1127 | | | | | | | | |
| Vives Camino, Francisco | may-03 | 434 | oct-05 | 854 | ene-feb-10 | 209 | jun-10 | 590 | may-12 | 491 |
| " " " " " " | ene-feb-16 | 150 | | | | | | | | |
| Vives Plaza, Fernando | jul-ago-11 | 736 | | | | | | | | |

| aviador | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag | Fecha | pag |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Vives Vich, Pedro | ene-feb-00 | 128 | | | | | | | | |
| Wareham, Samuel USAF | oct-15 | 908 | | | | | | | | |
| Welsh, Mark (USAF) | oct-15 | 908 | | | | | | | | |
| Williams, Neil | dic-02 | 1035 | | | | | | | | |
| White, Robert. M. | abr-08 | 371 | mar-12 | 307 | | | | | | |
| Ximenez de Sandoval | dic-02 | 1034 | mar-05 | 243 | | | | | | |
| Yagüe Blanco, Juan | jul-ago-99 | 651 | dic-04 | 1043 | abr-05 | 339 | ene-feb-10 | 210 | oct-19 | 825 |
| " " " " " " | nov-19 | 922 | | | | | | | | |
| Yllera García Lago, Ángel | jul-ago-20 | 621 | | | | | | | | |
| Yllera Garcia Lago, Jaime | ene-feb-18 | 122 | | | | | | | | |
| Zamarripa Gamboa, Dionisio | ene-feb-03 | 138 | jun-14 | 573 | jul-ago-17 | 652 | dic-20 | 1022 | abr-22 | 334* |
| Zamarripa Martinez, Eduardo | abr-16 | 347 | dic-20 | 1023 | | | | | | |
| Zambudio, Miguel | dic-18 | 986 | | | | | | | | |
| Zapardiel y Caro, Victoriano | jul-agp-06 | 658 | | | | | | | | |
| Zaragoza, Enrique | abr-19 | 314 | | | | | | | | |
| Zarauza Clavero, Francisco | oct-17 | 843 | | | | | | | | |
| Zatarain, Augusto | sep-21 | 767* | | | | | | | | |
| Zavala Igartua, Luis de | jul-ago-15 | 698 | nov-19 | 922 | | | | | | |
| Zorita Alonso, Demetrio | nov-01 | 939 | jul-ago-06 | 658 | jun-06 | 546 | mar-14 | 265 | | |
| Zorita Riekers, Demetrio | dic-04 | 1043 | jun-18 | 506* | | | | | | |
| Zotti, Andrea | mar-20 | 235 | | | | | | | | |
| Zubiaga Aldecoa, Manuel | sep-18 | 699 | | | | | | | | |
| Zubiaga Azaola, Enrique (cte IB) | abr-16 | 347 | | | | | | | | |

# EL VIGÍA FE DE ERRATAS

| año | mes | pag | col | titulo | dice | debe decir |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 1.998 | nov | 923 | | Accidente | aquello | aquellos |
| 1.999 | jul-ago | 651 | | Flechas del Aire | años y Oiguran | y figurán |
| 1.999 | jul-ago | | | Concurso | Getafe 4 julio 1924 | id 1934 |
| 1.999 | jul-ago | | | Periplo | Los Alcazares 16.julio 1924 | id 1934 |
| 1.999 | nov | 955 | | Exigencia | Esteban Anzuela (28) | id (32) |
| 2.000 | ene-feb | 130 | | Publicidad | S.E.C Naval y BEA | sustituir por noticias |
| 2.000 | jul-ago | 650 | | Refuerzos | Si a fin | A fin |
| 2.001 | sep | 747 | | Alarde | "pasada" del rasante DH | "pasada" rasante del DH |
| 2.001 | nov | 939 | | Enseñanza | Emblema A.C. Aldalucía | esfera en rojo |
| 2.002 | jun | 514 | | Desgracia | Melilla 25 junio | Melilla 23 junio |
| 2.003 | abr | 338 | | Inauguración | Gutierrez Delgado | Gutiérrez López |
| 2.003 | nov | 938 | | Deserción | CA-109 | Ca-108 |
| 2.004 | ene-feb | 146 | | Nacimiento | retrato "Cucufate" | se repite en oct 2.008, sustituir |
| 2.004 | mar | 243 | | Acción heroica | Se repite marzo 1.999 Valentía | anular uno dfe los dos |
| 2.004 | abr | 338 | | Salto | la cima del Farman | la cabina del Farman |
| 2005 | may | 442 | | Documental | Nobile | Nobili |
| 2005 | jun | 527 | | Peregrinos | Alvarez, Castaño y Rico | Rico, Castaño y Alvarez |
| 2005 | sep | 759 | | Bienvenida | Madrid septiembre 1960 | Madrid Septiembre 1970 |
| 2005 | oct | 855 | | (Cartel aeromodelismo) | (cielo verde claro) | (cielo azul claro) |
| 2005 | nov | 951 | | Impaciencia | regresar de vuelo | regresar en vuelo |
| 2.005 | dici | 1047 | | Clásico y fiel | (ilustración oscura) | (ilustración aclarar) |
| 2006 | mar | 250 | | Camaradería | *Bristol* | AME-VIA |
| 2.006 | sep' | 946 | | Prácticas | Nota de "El Vigía" | repetir en cursiva y rojo |
| 2.007 | ene-feb | 152 | | Repatriación | Eyaralar, Sanchiz y Coig | Eyaralar, Coig y Sanchiz |
| 2.007 | ene-feb | 153 | | Recompensas | Sevilla -Valencia 10 diciembre 1939 | id id 1941 |
| 2.007 | ene-feb | 153 | | Recompensas | >>>>>>>>>>>>>>>>>>>> | En Valladolidel teniente Lopez Valdivielso |
| 2.007 | mar | 251 | | Odisea | >>>>>>>>>>>>>>>>>>>

| año | mes | pag | col | titulo | dice | debe decir |
|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.013 | ene-feb | 132 | | Error | foto boda ene-feb 2013 pag 132 | foto boda dici |
| 2.013 | may | 411 | | Homenaje | Sevilla 2 | Sevilla 24 |
| 2.013 | may | 411 | | Al aire | foto F-5 sustituir por mejor ..ñ | |
| 2.013 | jul-ago | 627 | | La Gloriosa | Hace 75 años Salas IV (47) | Hace 75 años |
| 2.013 | dici | 1087 | | Imprudencia | Escatrón 19 diciembre 1939 | Escatrón 19 diciembre 1938 |
| 2.014 | jun | 573 | | Recompensas | <<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<<< | se repite notcia |
| 2.014 | jul-ago | 690 | | cartel Expo Sevilla | >>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>>> | anularlo se repite en junio 2.014 |
| 2.014 | Jul-Ago | 692 | | Tropezón fatal | retrato Heraclio Gautier | retrato Luis Gautier |
| 2.014 | Sept | 805 | | Flechas aladas | una formación de Mystére III | una formación de Mirage III |
| 2.016 | Ene-Feb | 151 | 1ª | Salvados por pares | III | III |
| 2.016 | sep | 810 | | Merchandising | "Plo" | "Plu" |
| 2.016 | sep | 810 | | Nacimiento | (2ª col) se veían importantisimo | se veían importantisimos |
| 2.017 | ene-Feb | 138 | 1ª | Nacimiento | ¡dieciochoavo! | ¡decimooctavo! |
| 2.017 | abr | 331 | | Veteranos ases | por S.M el Rey | por S.A.R. el Príncipe de España |
| 2.017 | oct | 843 | | Agresion | Unzeta | Unceta |
| 2.017 | oct | 843 | | Accidente | Francisco Zarauza | Manuel Zarauza |
| 2.017 | oct | 843 | | Accidente | ser envestido su punto | ser envestido por su punto |
| 2.017 | nov | 939 | | Ave Fenix | foto muy oscura | aclararla |
| 2.017 | dici | 1035 | | Salvado | foto muy oscura | aclararla |
| 2.018 | jul-ago | 635 | | Bautismo del aire regio | Santander 26 agosto 1928 | Santander 26 agosto 1929 |
| 2.019 | ene-feb | 121 | | nacimiento | xxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxxx | mantener retrato, repetido ene-feb 2.019 |
| 2.019 | jun | 634 | | Dificil de asimilar | Ricardo Bartolomé | Nicanor Bartoomé |

No hubo articulo de el Vigia en el nº 727 ni en el nº 918