



# Rescate

REVISTA DE HISTORIA Y CULTURA AERONÁUTICA

CO.COM   **Liberbank**   **EL ARCO**   **Liberbank**   **EL ARCO**    **EJÉRCITO DEL AIRE**   **Caser SEGUROS**   



*Los Breguets de León en la Revolución de Asturias*

MANUEL GONZÁLEZ ÁLVAREZ  
Doctor en Historia. Profesor del IES Juan de la Enzina  
Docente Asociado en la Universidad de León

Pág. 3



*Historias de aviadores: los tripulantes del «puchero»*

CARLOS LÁZARO ÁVILA  
Socio de la ADAR  
Miembro de número del SHYCEA

Pág. 27



*Los cursos de observador de aeroplano 1926-1930 años de excelencia*

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO  
General del EA (Ret.)  
Miembro del CASHYCEA

Pág. 11



*Primera Guerra Mundial (1914-18): L'armistice*

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA

Pág. 32



*El Ejército del Aire en la Filatelia Española (Sexta entrega)*

CARLOS AGUILERA MARIN  
Coronel de Aviación  
Secretario General del SHYCEA

Pág. 24

[www.circuloaeronautico.com](http://www.circuloaeronautico.com)

CO.COM   **Liberbank**   **EL ARCO**   **Liberbank**   **EL ARCO**    **EJÉRCITO DEL AIRE**   **Caser SEGUROS**   

**Liberbank**   **EL ARCO**    **EJÉRCITO DEL AIRE**   **Caser SEGUROS**    [www.circuloaeronautico.com](http://www.circuloaeronautico.com)   **Liberbank**

CO.COM   **Liberbank**   **EL ARCO**   **Liberbank**   **EL ARCO**    **EJÉRCITO DEL AIRE**   **Caser SEGUROS**   



## Contenido de este ejemplar

Es un honor y una satisfacción, poder abrir este número de rescate con un artículo de MANUEL GONZALEZ ALVAREZ, Doctor en Historia por la Universidad de León, profesor del IES Juan del Enzina, y docente asociad, en la mencionada universidad. Su esfuerzo investigador se ha centrado en la aviación militar, la Guerra Civil, especialmente, en la actividad en España de una unidad alemana de la Luftwaffe conocida como Legión Cóndor, sobre la que publica artículos en prestigiosas revistas y presenta ponencias en congresos de ámbito nacional e internacional. Es autor de algunas monografías cardinales, entre ellas *El Aeródromo de León y la Revolución de Asturias de 1934* (2008). Su vocación divulgativa se salda con numerosos artículos en publicaciones periódicas del campo de la Historia y con un buen puñado de conferencias. Es un perseverante y silencioso cultivador de la narrativa.

En estas páginas nos relata con amenidad y rigor histórico, la importancia que tuvieron las escuadras de aviones BREGUET XIX, del Aeródromo de León, para restablecer el Orden republicano ante la sublevación revolucionaria.

Para nosotros FEDERICO YANIZ VELASCO, *Insignia de Oro* y medalla *Alas de Gratitude* de esta Asociación no solo es un buen amigo y magnífico investigador y articulista, sino que le sentimos como un gran protector de la continuidad de esta revista. En este ejemplar nos recuerda aquellos cursos que en tiempos singulares de la aviación militar española, dotó a ésta de prestigiosos profesionales para tan arriesgado y difícil oficio como el de *Observador de aeroplano*.

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA retoma su serie Centauros del Aire en su XII selección, con la historia de un piloto-cazador, un *As de Ases* en la Primera Guerra Mundial, *Geoge Guynemer*, que aún hoy, más de cien años después, nada se sabe sobre su suerte tras no haber regresado a su base después del combate.

En páginas centrales a color, publicamos dos nuevas páginas dedicada a *La aviación militar española* en la FILATELIA, cedida por el Coronel CARLOS AGUILERA MARÍN.

El disimulado puesto, original en las versiones españolas del *Junker JU-52*, para el *Observador y ametrallador*, conocido popularmente (especialmente por los aviadores de este avión) como «el puchero», es comentado, con su acierto de brillante articulista, por CARLOS LÁZARO ÁVIL.

Poco conocido o divulgado, quizás por su fracaso como acuerdo de Paz; de *cuánto supuso para Alemania y la aviación la firma del Armisticio en Versalle*, ANTHONY FOKKER, en sus memoria de 1931 que resumíamos en número anteriores, nos cuenta, en adaptación en exclusiva para RESCATE de nuestro Director, la suerte que siguieron sus famosos aviones de caza y nos detalla, en boca del propio Fokker, importantes actos de contrabando y corrupción, por Fokker vividos, e incluso protagonizados, para «rescatar» tales equipos.

Esta Revista ofrece sus páginas a cuantas personas tengan que contarnos algo de la Historia de la aeronáutica en general y de la aviación en particular. Los artículos que no deberán exceder de cinco folios no tienen retribución económica alguna.

Ni el Consejo de Redacción de la revista RESCATE, ni sus miembros asesores, ni sus patrocinadores, se responsabilizan del contenido de los artículos aquí publicados, siendo sus autores los únicos que con sus firmas adquieren la responsabilidad de tales contenidos.

### CONSEJO DE REDACCIÓN

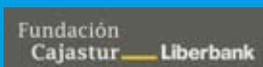
#### Miembros del Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA, *Presidente de Honor, Investigador histórico, Director de la Revista RESCATE, Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco.*  
JOSÉ MANUEL DÍAZ GONZÁLEZ, *Licenciado en Filología Románica.*

#### Asesores externos:

BAYARDO JOSÉ ABÓS COTO, *General de División (r) del E. A., miembro del CIHCA.*  
FEDERICO YANIZ VELASCO, *General de Aviación (r), Investigador histórico, Miembro del Consejo del IHCA.*  
DAVID LAVÍN BORDÁS, *Investigador histórico, escritor y editor de PIONEROS. Insignia de Oro del Círculo Aeronáutico.*

Edita: CÍRCULO AERONÁUTICO JESÚS FERNÁNDEZ DURO  
Gregorio Áurte, 7 - 1.º / 33930 La Felguera (Asturias) / info@circuloaeronautico.com / www.circuloaeronautico.com  
Realización: Imprenta Mercantil Asturias, S. A. / Dep. Leg.: As. 4.910-2010



# Los Breguets de León en la Revolución de Asturias

MANUEL GONZÁLEZ ÁLVAREZ

*Doctor en Historia*

*Profesor del IES Juan de la Enzina*

*Docente Asociado en la Universidad de León*

*«Bien puede decirse que el 90 % de la derrota ha sido producto de la aviación. Esto ha sido lo que más ha introducido el pánico y la desmoralización entre los medios revolucionarios imposibilitados de luchar eficazmente contra ella»*

*Manuel Grossi Mier*

EN 1934 LA AVIACIÓN ESPAÑOLA participará de un protagonismo elevado al acometer dos misiones de especial relevancia, me refiero fundamentalmente a la ocupación de Ifni y a la revolución de octubre en Asturias. En el segundo episodio iba a resultar muy importante la participación del Grupo de Reconocimiento y Bombardeo N° 21 de León así como la Base de la Virgen del Camino. De hecho la intervención en la revuelta asturiana sería el «*bautismo de fuego*» de la Base, sus primeras acciones bélicas y por supuesto las primeras acciones bélicas dentro de España en cuanto al arma aérea se refiere.

A finales del mes de septiembre de 1934 se palpaban en el ambiente político y social de España una serie de tensiones poco halagüeñas que enrarecían el normal devenir de lo cotidiano, un buen escaparate de ello era la prensa. La tensión política crecía día a día con la posibilidad de la entrada en el gobierno de la CEDA. El «*affaire Turquesa*» tuvo también sus repercusiones en la provincia de León. Hasta los oídos del gobernador civil llegaron confidencias, en su opinión fidedignas, pero que la realidad resultaron ser rumores sin consistencia, en el sentido de que armas del alijo del «*Turquesa*» se trasladaban en camiones con destino a Boñar<sup>1</sup>. De inmediato se establecieron los pertinentes controles de carretera que arrojaron como resultado inocentes víctimas<sup>2</sup> y ningún rastro de armas.

Para contrarrestar las posiciones de fuerza de la izquierda y desde el Ministerio de la Guerra con su titular al frente, Diego Hidalgo Durán, se diseñaron para el mes de septiembre de 1934 unas maniobras militares en los Montes de León, donde de forma abierta se mostrara la eficacia y preparación



*Grupo 21 formación Breguet XIX.*

del Ejército. En ese sentido dice el propio Diego Hidalgo:

*«...Uno de los asuntos que yo acogí con más cariño fue el de la celebración de las maniobras militares, pues estimo que son absolutamente necesarias si se quiere que nuestros generales tengan costumbre de mandar y mover grandes unidades; que nuestros jefes y oficiales tengan prácticamente, cada año, un simulacro guerrero...»<sup>3</sup>.*

Para algunos autores, como es el caso de Vicente Palacio Atard<sup>4</sup>, además de una finalidad estrictamente militar se debe buscar una intencionalidad política a estas maniobras, sobre todo para contrarrestar la sombra de la insurrección armada por parte de la izquierda. En esa misma línea se expresa García-Saúco<sup>5</sup> al considerar las maniobras como «*medida preventiva*».

Estas maniobras se anunciaron al país en la sesión de las Cortes del día 24 de mayo de 1934<sup>6</sup>. Las fuerzas de izquierdas realizaron una intensa campaña en contra de la realización de las maniobras, propaganda, periódicos y hojas volanderas clandestinas se repartían entre los soldados y se introducían en los cuarteles y en los vagones de ferrocarril que iban a conducir a las tropas al campo de maniobras. La campaña no

<sup>3</sup> Hidalgo Durán, D., *¿Por qué fui lanzado del ministerio de la guerra?*, Madrid, 1934, pp. 145-146.

<sup>4</sup> Palacio Atard, V., «La revolución de 1934» en *La Guerra Civil Española en León*, León, 1988, p. 98.

<sup>5</sup> Sánchez y García-Saúco, J. A., *La rebelión de 1934 en Asturias*, Madrid, 1974, p. 71.

<sup>6</sup> Diario de Sesiones de las Cortes, 24 de mayo de 1934, p. 45.

<sup>1</sup> Véase sobre este particular jugosos datos en Álvarez Oblanca, W., y otros, *Historia del anarquismo leonés*, León, 1993, p. 124.

<sup>2</sup> Entre ellos dos jóvenes de 19 y 21 años.

surtió efecto y muchos de los soldados entregaron a sus superiores las hojas que encontraban.

Las maniobras se desarrollaron durante doce días, desde el 22 de septiembre al 3 de octubre, con la asistencia de importantes unidades pertenecientes a la séptima y octava División, y por fuerzas de Cuerpo de Ejército, entre ellas el Regimiento de Infantería N° 36 «Burgos» asentado en León. No participó en el ejercicio el Regimiento de Infantería N° 3 con sede en Oviedo, las delicadas circunstancias por las que atravesaba Asturias aconsejaron al ministro de la Guerra no dejar Oviedo desguarnecido<sup>7</sup>.

Las maniobras contaron con la participación de numerosos efectivos, en total participaron 23.000 hombres de todas las armas y servicios, desglosados de la siguiente manera: 1.006 entre generales y oficiales; 235 del cuerpo auxiliar; 1.480 suboficiales; 17.919 entre cabos y soldados; 6.750 caballos y mulos; 496 vehículos, 91 motocicletas; 598 carros y 88 camiones-aljibes y carros-cuba<sup>8</sup>. La concentración y dislocación de las fuerzas se realizó en trenes especiales que transportaron a León sin ningún incidente a todos los efectivos participantes.

En dichas maniobras se desarrolló el supuesto táctico con extraordinaria precisión; funcionaron, de manera perfecta, todos los servicios, especialmente los de Sanidad e Intendencia; se ensayaron por primera vez dos nuevos servicios: el de Información y el de Arbitraje.

Entre las acciones llevadas a cabo por el cuerpo de zapadores durante estas maniobras destacó el amejoramiento del camino entre las localidades de Turienzo y Andiñuela, y como recuerdo de este acto se dejó constancia en forma de un pequeño monolito que aún hoy puede verse al lado de la carretera de Andiñuela.

Todo ello fue perfectamente coordinado por el jefe de Estado Mayor de la Tercera Inspección General del Ejército, el general maragato, Toribio Martínez Cabrera<sup>9</sup>, perfecto conocedor de la zona y uno de los hombres de confianza del general Eduardo López Ochoa, Jefe de la Tercera Inspección General del Ejército.

<sup>7</sup> Hidalgo Durán, D., *O. c.*, Madrid, 1934, p. 148.

<sup>8</sup> Para más información véase: *Manual de las Maniobras de los Montes de León. Idea general de su desarrollo*, Madrid, 1934.

<sup>9</sup> Toribio Martínez Cabrera (1874-1939) General de Brigada nacido en León, desde muy joven se decantó por la carrera militar. En 1931 fue nombrado jefe de Estudios de la Escuela Superior de Guerra. Con el advenimiento de la República prometió fidelidad y adhesión al régimen republicano al que nunca traicionó. Por la perfecta organización de estas maniobras se le concedió la Gran Cruz del Mérito Militar con distintivo blanco.

Entre los asistentes a este ejercicio estuvo el propio ministro Diego Hidalgo Durán acompañado del general Francisco Franco Bahamonde, al cual había invitado en calidad de su asesor personal, como veremos más adelante fruto de esta colaboración entre ambos nacerá una admiración mutua de vital importancia en los sucesos de octubre de 1934, también estuvo presente el general Eduardo López Ochoa.

Para aumentar su repercusión mediática estas maniobras se clausuraron de forma solemne en Astorga, el día 29 de septiembre, asistiendo al acto el presidente de la República, D. Niceto Alcalá Zamora<sup>10</sup>, no faltando como colofón el efusivo e inevitable elogio castrense a cargo del general Eduardo López Ochoa, en el sentido de alabar el «*alto espíritu demostrado por las tropas*».

El movimiento revolucionario se estuvo preparando durante la primavera y verano de 1934. Tuvo su desenlace en octubre con dos teatros principales de operaciones, Cataluña y Asturias. El gobierno radical-cedista no convenía a las izquierdas españolas y U.G.T. aprovechó su constitución para declarar una huelga general que sería el aldabonazo para iniciar la revuelta.

En Cataluña, Companys, proclamó el Estado de Cataluña dentro de la República federal española, pero el gobierno actuó con rapidez suspendiendo el Estatuto y deteniendo a todos los miembros del Consejo de la Generalitat. El general Batet controló la situación con «*gran tranquilidad y moderación*»<sup>11</sup>.

Mucho más graves fueron, sin duda, los sucesos en Asturias y provincias limítrofes, para muchos sería un ensayo de lo que ocurriría veinte meses más tarde. La huelga comenzó el día 4 de octubre, C.N.T. y U.G.T. se unieron agrupando también a comunistas y trotskistas. Los mineros, armados se apoderaron rápidamente de la cuenca minera desde Mieres a Oviedo.

Gijón y Avilés cayeron en poder de los revolucionarios y acto seguido pusieron sitio a la guarnición de Oviedo. El gobierno civil se vio totalmente superado y declinó el mando en el comandante militar de Oviedo, que declaró inmediatamente el estado de guerra.

Diego Hidalgo, Ministro de la Guerra, al contemplar la gravedad de la situación, llamó al general

<sup>10</sup> Del 24 al 29 de septiembre D. Niceto Alcalá-Zamora y un grupo de ministros realizó un viaje institucional por Castilla la Vieja y León, viaje que culminó con el homenaje a D. Miguel de Unamuno en Salamanca con motivo de su jubilación. Para más de talles véase Aguado Sánchez, F., *La revolución de octubre de 1934*, Madrid, 1972, p. 94.

<sup>11</sup> Cardona, G., *El poder militar en la España contemporánea hasta la guerra civil*, Madrid, 1983, p. 202.



Aeródromo de León.

Francisco Franco para que le asesorase personalmente<sup>12</sup>.

Para restablecer el orden se designó al general López Ochoa, jefe de la Tercera Inspección General del Ejército<sup>13</sup>. Fue requerido también el Director General

<sup>12</sup> Francisco Franco era en esos momentos comandante militar de Baleares. Esta elección es explicada por Diego Hidalgo en su libro: *¿Por qué fui lanzado del Ministerio de la Guerra?*, publicado en Madrid en 1935. Concretamente en la página 77 dice: «Conocí a este general en Madrid, en febrero de 1934. Lo traté por primera vez en mi viaje a Baleares y en aquellos cuatro días pude convencerme de que su fama era justa. (...) Es uno de los pocos hombres de cuantos conozco que no divaga jamás. Las conversaciones sostenidas con él sobre temas militares durante mi estancia en aquellas islas me revelaron además sus extraordinarios conocimientos. (...) El estudio ha dado sus frutos y hoy bien puede afirmarse que no hay secretos para este militar en el arte de la guerra...»

Hidalgo le llamó al Ministerio, sin cargo oficial y le entregó la dirección de las operaciones, dejando a un lado al Jefe de Estado Mayor Central, el general Masquelet. Esta decisión fue criticada por todo el Estado Mayor Central. Pero está claro que la figura de Franco dejó honda huella en Hidalgo y este solo confiaba en Franco para solucionar la revuelta asturiana.

<sup>13</sup> López Ochoa, E., *Campaña militar de Asturias en octubre de 1934*, Madrid, 1946, p. 62.

«Me presenté entonces en el despacho del ministro a las 13 horas del día 6 de octubre y me dieron la orden de incorporarme a Oviedo por el medio más rápido, para lo cual se habían preparado tres aviones para salir al primer aviso, pero en Oviedo no había disponible campo de aterrizaje. Partimos de Getafe a las 16 horas, aterrizamos en León y continué a Lugo, donde estaban las tropas a mi mando, y de allí marchamos por carretera a Oviedo».

de Aeronáutica, Ismael Warleta<sup>14</sup> puesto que la misión necesitaba apoyo aéreo, no en vano la cooperación entre Ejército y Aviación había dado buenos resultados, ahí estaban los ejemplos de Marruecos. Franco sabía de su necesidad en esta campaña y no dudó en aconsejárselo así a Diego Hidalgo.

Por su proximidad geográfica, el aeródromo encargado de proporcionar el apoyo aéreo no podía ser otro que el de La Virgen del Camino y el Grupo que debía llevar el peso de las operaciones debía ser el Nº 21 de Reconocimiento y Bombardeo de León, sito en dicho aeródromo.

No obstante existía cierta desconfianza hacia el comandante Ricardo de la Puente Bahamonde, jefe del Grupo 21 y curiosamente, primo de Francisco Franco. Sus ideas simpatizaban con las que habían desencadenado la revuelta, sin ir más lejos Palacio Atard en un trabajo suyo sobre la revuelta de 1934 en León dice:

«...se destacaron varios grupos armados hacia León, en cuyas afueras debían reunirse con las milicias socialistas de la capital. Aquí esperaban verse apoyados por las fuerzas de aviación del aeródromo

<sup>14</sup> El capitán de Artillería y aviador, Ismael Warleta de la Quintana era desde julio de 1934 el jefe de la Dirección General de Aeronáutica. Había estado en Marruecos como observador de globo y avión. Antes de desempeñar este cargo había sido profesor de la escuela de tiro y bombardeo y director general de la aeronáutica civil.

leonés, cuyo jefe Ricardo de la Puente, se suponía que simpatizaba con los revolucionarios...»<sup>15</sup>.

Además también se tenían ciertas dudas sobre si el Grupo N° 21 de León y la Escuadra N° 1 a la que pertenecía serían capaces de acatar las órdenes de atacar a los mineros asturianos, recordemos la proximidad geográfica de ambas provincias. Por eso Ismael Warleta optó por entrevistarse con el teniente coronel Antonio Camacho<sup>16</sup>, jefe de la Escuadra N° 1 y con sus jefes de grupo, escuadrillas y observadores y exponerles el asunto sin ambages.

La respuesta de los aviadores fue que «a todos les repugnaba combatir contra otros españoles» no obstante acatarían las órdenes<sup>17</sup>. Warleta comunicó todo esto al ministro Diego Hidalgo y a su asesor personal en asuntos militares Francisco Franco.

Así pues para acometer esta misión a las tres escuadrillas del Grupo N° 21 de León dotadas con Breguets XIX, se les unió una escuadrilla del Grupo N° 31 de Getafe dotado también con Breguet XIX. Legaron también a La Virgen del Camino los dos trimotores que poseía la aviación militar española en esos momentos, un Junkers K.30 y un Fokker F.VIIB/3m<sup>18</sup>. Estos se vieron reforzados por seis más que el gobierno requisó a la compañía L.A.P.E.<sup>19</sup>.

<sup>15</sup> Palacio Atard, V., «La revolución de 1934» en *La Guerra Civil Española en León*, León, 1988, p. 108.

<sup>16</sup> Antonio Camacho Benítez era un veterano de la Guerra de Marruecos, fue condecorado con la Medalla Militar individual por su actuación en el ataque a Ain Rapta el 10 de octubre de 1924. Obtuvo dos ascensos por méritos de guerra a comandante en 1925 y a teniente coronel en 1927. Participó el 15 de diciembre de 1930 en los sucesos de Cuatro Vientos al lado de Ramón Franco, por lo que causó baja en Aviación. Con la llegada de la República volvió de nuevo al arma aérea desempeñando varios destinos como jefe de Grupo y Escuadra. Siempre simpatizó con las ideas republicanas al estallar la Guerra Civil optó por ese bando, murió en México en 1975.

<sup>17</sup> Salas, J. y Warleta, J., «Setenta y cinco años de la Aviación Militar Española», en revista de *AERONÁUTICA Y ASTRONÁUTICA*, julio, 1986, p. 730.

<sup>18</sup> Pérez San Emeterio, C., Salas Larrazábal, J. y Warleta Carrillo, J., O. c., Madrid, 1988, pp. 136-156. El Junkers K.30 era un trimotor de bombardeo, llevaba para su defensa dos torretas de ametralladoras superiores y una inferior retráctil. Su tripulación era de cinco hombres. Fue fabricado en Suecia, en Alemania no podía ser debido a las sanciones impuestas por los aliados después de la I.G.M.. En 1928 España adquirió uno y estuvo en un primer momento adscrito a la Escuadra de Instrucción pasando más tarde a la Escuadra N°1 de Getafe. El Fokker F.VIIB-3m era un trimotor de transporte comercial pero que podía fácilmente desempeñar la función de un bombardero. Fue fabricado en Holanda. Llegó a España en 1934 y sus primeras acciones se desarrollaron sobre Asturias durante la revuelta de ese mismo año.

<sup>19</sup> La L.A.P.E. (Líneas Aeropostales Españolas) disponía en 1934 de ocho trimotores, de los cuales el gobierno requisó cinco Fokker F.VIIB-3m y un Ford 4-AT.

Para misiones de enlace se emplearon cuatro Tiger Moth y uno de los dos autogiros C.30 de la aviación naval<sup>20</sup>.

El plan elaborado para acabar con la sublevación, pasaba por la liberación de Oviedo que era prácticamente el único núcleo de resistencia ante los revolucionarios. Así el día 6 de octubre se formaron tres fuerzas con el objetivo de penetrar en Asturias y romper el cerco de las fuerzas sublevadas, compuestas básicamente por mineros. La primera partiría de Lugo al mando del general López Ochoa compuesta por un batallón de Infantería, su objetivo era llegar a Oviedo. Al mismo tiempo otro batallón se embarcaba en La Coruña con el objetivo de desembarcar en el puerto gijonés del Musel. La tercera y más numerosa de las fuerzas saldría desde la capital leonesa al mando del general Carlos Bosch, comandante militar de León, con el objetivo de llegar a Oviedo, pero apenas superó el puerto de Pajares se encontró con una dura oposición en Campomanes, no pudiendo alcanzar Pola de Lena.

La aviación estacionada en León entró en acción realizando múltiples misiones de reconocimiento y bombardeo pero según las fuentes no fueron muy efectivas debido en parte al mal tiempo y también por las deficiencias del material empleado. Además de estas misiones de ataque reseñadas, los aviones de la base de León realizaron lanzamientos de octavillas sobre toda Asturias conminando a la rendición inmediata. Hubo varios modelos pero el más extendido fue este:

«*Rebeldes de Asturias ¡Rendíos!*»

Es la única manera de salvar vuestras vidas. La rendición sin condiciones y la entrega de las armas antes de veinticuatro horas.

España entera, con todas sus fuerzas, va contra vosotros, dispuesta a aplastaros sin piedad, como justo castigo a vuestra criminal locura.

La Generalidad de Cataluña se rindió a las tropas españolas en la madrugada del domingo. Companys y sus cómplices esperan en la cárcel el fallo de la justicia.

<sup>20</sup> Ídem. pp. 154-155.

El autogiro C.30 era un aparato biplaza de enlace y observación, fue el más difundido de los aparatos ideados por La Cierva. El creador de estos aparatos era español pero como en tantas ocasiones había ocurrido tuvo que desarrollar su idea fuera de nuestras fronteras, en este caso en Gran Bretaña. Según las fuentes, la Aviación naval encargó dos aparatos y la Aviación Militar otros dos. Fueron los navales los que intervinieron en los sucesos de octubre en Asturias. En diciembre de 1934 llegaron los adquiridos por la Aviación Militar y fueron destinados a la Escuela de Observadores y al Grupo N°21 de León.



*Cuartel de Infantería de Oviedo durante las operaciones. Nótese la sombra del avión sobre el tejado y el mensaje de los aviadores «ocupar iglesia y casas próximo a fábrica».*

No queda una huelga en toda España. Estáis solos y vais a ser las víctimas de la revolución vencida y fracasada.

Todo el daño que os han hecho los bombardeos del aire y las armas de las tropas, son nada más que un simple aviso del que recibiréis implacablemente, si antes de ponerse el sol no habéis depuesto la rebeldía y entregado las armas. Después, iremos contra vosotros hasta destruirlos, sin tregua ni perdón.

**¡RENDIOS AL GOBIERNO DE ESPAÑA!  
¡VIVA LA REPUBLICA!** <sup>21</sup>

Ese mismo día llegaba a León el general Pedro de La Cerda para establecer el mando divisionario y reafirmar el valor estratégico de León en las operaciones militares sobre Asturias. Según refleja el general en su Diario de Operaciones al llegar a León la situación en la ciudad era de «*depresión moral entre sus habitantes*»<sup>22</sup>. Se temía que los mineros de la provincia invadieran la ciudad, que estaba poco

protegida, por eso esa misma noche se declaró el estado de guerra<sup>23</sup>.

Durante la madrugada se registró algún incidente y se supo que mineros procedentes de Villablino, Villaseca, Sabero, Fabero y Santa Lucía se dirigían hacia León en cuyas afueras se unirían con las milicias socialistas de la capital, incluso como antes he mencionado esperaban contar con alguna ayuda entre los militares, en concreto con las fuerzas del aeródromo leonés, pero no fue así<sup>24</sup>.

El día 7 de octubre, que a la sazón era domingo, se produjo un incidente importante y que vino a corroborar la desconfianza de Diego Hidalgo y Francisco Franco hacia el Grupo N<sup>o</sup> 21 con sede en La Virgen del Camino. Según relata el Diario de Operaciones realizadas en la 8<sup>a</sup> División, redactado por el general Pedro de La Cerda, se produjo en el aeródromo un conato subversivo. Al cumplimentar el Jefe del aeródromo la orden del general de La Cerda para que los aviones despegasen en apoyo de las operaciones militares en Asturias: «*un grupo de soldados trató de impedirlo. Parece ser que un*

<sup>21</sup> Thomas, H., *La Guerra Civil Española (1936-1939)*, Vol. I, Barcelona, 1976, p. 154.

<sup>22</sup> Sánchez y García Saúco, J.A., *La revolución de 1934 en Asturias*, Madrid, 1974, p.117.

<sup>23</sup> Palacio Atard, V., «La revolución de 1934» en O. c., 1988, p.108.

<sup>24</sup> Ídem.

*sargento y cuarenta soldados de origen asturiano fueron los protagonistas del incidente. Los oficiales consiguieron dominar la situación»<sup>25</sup>.*

Este hecho provocó la destitución fulminante del comandante de la Puente Bahamonde<sup>26</sup>. Al día siguiente llegó de Madrid el teniente coronel Camacho para hacerse cargo de la jefatura de aviación y comunicó al general de La Cerda: «...*que restablecida la disciplina, podía emplear los servicios del arma sin ningún recelo»<sup>27</sup>.*

Mientras tanto el general Bosch fue sustituido por el general Balmes al frente de las fuerzas que habían salido de León y habían quedado bloqueadas en Campomanes, pero este tampoco pudo alcanzar inmediatamente Mieres, sede del cuartel general de los revolucionarios. La aviación no pudo apoyar demasiado puesto que el mal tiempo, frecuente en la zona, impedía la precisión de los vuelos. No obstante el efecto psicológico sobre el adversario fue muy importante, Grossi, uno de los dirigentes de la revuelta declaró: «... *bien puede decirse que el 90% de la derrota ha sido producto de la aviación. Ha sido lo que más ha introducido el Pánico y la desmoralización entre los medios revolucionarios imposibilitados de luchar eficazmente contra ella»<sup>28</sup>.*

Además cabe destacar la actuación que desde León tuvo el autogiro C.30, gracias a su capacidad de aterrizaje y despegue en pequeños terrenos realizó diversas misiones que los aviones convencionales nunca podían haber hecho. Un ejemplo bien claro se produjo el día 10 de octubre cuando el autogiro transportó al teniente coronel Yagüe desde León a Gijón para que pudiese tomar el mando de las tropas procedentes de Marruecos<sup>29</sup>. En sus diversas misiones hizo precisos reconocimientos de las zonas ocupadas por los revolucionarios y sobre la posición de las tropas gubernamentales y así poder informar de lo que estaba ocurriendo en el frente. Fue la primera

ocasión en que se utilizó en operaciones bélicas un aparato dotado de alas giratorias<sup>30</sup>.

La mejoría de las condiciones climatológicas hizo posible que la aviación operase al cien por cien y esto coincidió con el avance de las columnas del Ejército, así el día 11 López Ochoa llegaba a las afueras de Oviedo y el día siguiente se le unía Yagüe con sus tropas, a la vez que los Breguets XIX de la escuadra N<sup>o</sup> 1 bombardeaban a los revolucionarios que se habían hecho fuertes en la fábrica de armas de Oviedo.

Mientras tanto se seguía combatiendo en las cuencas mineras de León y Palencia<sup>31</sup> pero con más suerte ya que en ellas el número de grupos revolucionarios era más reducido<sup>32</sup>. Así las cosas, el jueves día 11 estaba liquidada la huelga revolucionaria en León y provincia.

La aviación continuó actuando durante los días 13 y 14 de octubre, tanto sobre Oviedo como sobre la cuenca. El día 17, la columna mandada por el general López Ochoa ocupó la fábrica de cañones de Trubia con lo que al día siguiente la revuelta se podía dar por terminada.

Cuando todo hubo terminado llegaron las oportunas reflexiones sobre la actuación de la aviación en el conflicto y así el día 26 de octubre la Jefatura de Aviación emitió un informe titulado «*Consideraciones acerca de la Actuación del Arma en las Operaciones de Asturias»<sup>33</sup>.*

El informe no fue muy halagüeño y se ponía de manifiesto la precariedad del material y la falta de preparación adecuada de los integrantes del arma aérea. Se decía que los motores de los aviones de la Escuadra N<sup>o</sup> 1 que habían corrido con el peso de las acciones aéreas<sup>34</sup> habían respondido (los Breguets

<sup>25</sup> Ídem, p.109.

<sup>26</sup> González Betes, A., *Franco y el Dragón Rapide*, Madrid, 1987, p. 38. «El día 7 de octubre de 1934, restablecida la eficacia, 18 aviones de reconocimiento y 12 de bombardeo atacaron Oviedo».

<sup>27</sup> Palacio Atard, V., «La revolución de 1934», en *O. c.*, León, 1988, p. 109.

<sup>28</sup> Grossi, M., *La insurrección de Asturias*, Valencia, 1933, p.82. Véase también en Hidalgo, D., *¿Por qué fui lanzado del Ministerio de la Guerra?*, Madrid, 1935, p.404.

<sup>29</sup> Warleta Carrillo, J., *El autogiro*, Madrid, 1977, pp. 251-252. Franco confió en el ejército de Marruecos, al que conocía bien y en el teniente coronel Yagüe al que «sacó de su descanso en un pueblo de la provincia de Soria y le ordenó ir a León donde le esperaba un autogiro que le situó en los muelles de Gijón ...»

<sup>30</sup> Salas, J. y otros, *O. c.*, Madrid, 1986, p.180.

<sup>31</sup> Malerbe, P., Tuñón de Lara, M., García Nieto, M<sup>o</sup>.C., y Mainer Baqué, J.C., *La crisis del Estado: Dictadura, República, Guerra. (1923-1939)*, vol. IX, de la colección Historia de España, Barcelona, 1981, p. 199. «León y Palencia tienen sus cuencas mineras. Hubo, pues, verdadera insurrección; tres días de «República socialista» en Guardo, Barruelo (Palencia), Cistierna, Villablino, Riaño, Matallana, etc., de León, tomados todos por asalto por las milicias mandadas por A. Nistal y A. Marcos, que no pudieron dominar la capital».

<sup>32</sup> Palacio Atard, V., «la revolución de 1934» en *O. c.*, León, 1988, p. 110.

<sup>33</sup> Salas, J. y otros, *O. c.*, Madrid, 1986, p.181.

<sup>34</sup> Las unidades que soportaron el peso de las misiones de observación y bombardeo fueron: El Grupo de reconocimiento y bombardeo N<sup>o</sup> 21 de León (al completo ya que sus tres escuadrillas participaron en el conflicto) equipado con Breguets XIX. El Grupo de reconocimiento estratégico N<sup>o</sup> 31 de Getafe, que aportó una de sus dos escuadrillas de Breguet XIX. Ambos Grupos pertenecían a la Escuadra N<sup>o</sup> 1.

XIX portaban motores del tipo Lorraine de 450 cv. fabricados en España por Elizalde) pero el armamento presentaba grandes fallos. Así el número de lanzabombas era insuficiente para la capacidad de los Breguet XIX, las bombas que se arrojaron fallaron con demasiada asiduidad, no explotaban debido a su largo período de almacenamiento y por último, las ametralladoras se encasquillaban con relativa frecuencia, según las fuentes, eran del tipo DARNE, que habían sido ya retiradas del servicio y que sólo se usaban en caso de emergencia<sup>35</sup>.

En cuanto al personal, el informe decía que se apreciaba falta de entrenamiento en los observadores. Esto según mi opinión, sería hasta cierto punto discutible, puesto que he consultado los Diarios de operaciones de las tres escuadrillas del Grupo N° 21 de León correspondientes a los años 1932 y 1933 y todos los días, salvo que fuese festivo o la climatología lo impidiese, se volaba y entrenaba. De ahí deduzco que salvo negligencia de los mandos o falseamiento de los Diarios, el personal, tanto pilotos como observadores de los Breguets debían de estar perfectamente adiestrados. Por otro lado el informe también incide en la falta de coordinación y escasa o nula instrucción y práctica de las comunicaciones necesarias para la cooperación aeroterrestre<sup>36</sup>.

Con el paso de los días estas deficiencias se paliaron pero como las operaciones apenas duraron dos semanas, no se pudo rendir el cien por cien esperado.

Algunos autores como Antonio González Betes, achacan todas las deficiencias al personal o a sus mandos más directos según él, debido a la simpatía o cercanía de estos con las ideas de los revolucionarios, al ser destituidos como en algunos casos ocurrió (ahí está el caso de Ricardo De la Puente Bahamonde, jefe del Grupo N° 21 de León) todo mejora rápidamente<sup>37</sup>.

Personalmente pienso que la eficacia de las operaciones aéreas sobre Asturias no alcanzaron la máxima efectividad debido fundamentalmente a las deficiencias del material y a la falta de experiencia de los aviadores en acciones de combate real, no por falta de entrenamiento. También la climatología en los primeros días del conflicto fue del todo adversa y de ahí los fallos. Estas carencias estarían presentes

en los primeros meses de la Guerra Civil, pero fueron subsanadas debido a la duración del conflicto que permitió acumular experiencia y también por la llegada de material de primera línea procedente del extranjero.

Al concluir el conflicto hubo condecoraciones para las más destacadas y valerosas acciones. El día 14 de abril con motivo de la conmemoración del IV aniversario de la II República Española, tuvo lugar en la plaza de la armería del Palacio Nacional, la solemne ceremonia de imposición de condecoraciones.

La Escuadra N° 1 de Aviación recibió la Medalla Militar<sup>38</sup>. El acto fue presidido por su excelencia el jefe del Estado, D. Niceto Alcalá Zamora, al que acompañaban el jefe del gobierno, D. Alejandro Lerroux, ministros y demás autoridades civiles y militares.

Después de haber sido condecorados por su Excelencia los generales Domingo Batet y Eduardo López Ochoa y los jefes y oficiales galardonados con la Cruz laureada de San Fernando, el general Miguel Cabanellas<sup>39</sup>, previa venia del Presidente de la República para efectuar las imposiciones de la Medalla Militar, se situó junto a la bandera de la Escuadra N° 1 de Aviación y ordenó la lectura de la Orden Circular de 21 de enero por la que se concedía la recompensa.

Una vez terminada la lectura del documento, el general Miguel Cabanellas impuso la condecoración a la bandera de la Escuadra N° 1 con la siguiente fórmula:

*«Su Excelencia el Presidente de la República en nombre de la Patria, y con arreglo a la ley, os concede la Medalla Militar como premio a vuestro distinguido comportamiento frente al enemigo».*

<sup>38</sup> Según se asegura en la *Historia de la Aviación Española* publicada por el I.H.C.A., esta concesión de la Medalla Militar a la Escuadra N° 1 por su actuación en Asturias en octubre de 1934, no fue bien recibida en el ambiente de la aviación española. Dice textualmente :

*«... los sentimientos fueron encontrados. No era posible dudar del espíritu, valor y entrega de las tripulaciones, pero resultaba inevitable la comparación con la Medalla Militar obtenida por las escuadrillas de Marruecos en 1923, tras su formidable esfuerzo en la recuperación de lo perdido en el desastre de 1921.»*

<sup>39</sup> Miguel Cabanellas (1862-1938) Desarrolló su carrera militar en el arma de caballería, sobre todo en tierras africanas, donde destacó durante la guerra de Marruecos. Durante la Dictadura de Primo de Rivera pasó a la reserva y al llegar la II República fue recuperado para la vida militar n activo ostentando el cargo de director de la Guardia Civil. El 18 de julio de 1936 se unió a la sublevación en Zaragoza. En los primeros momentos de la guerra civil tendría un destacado cargo ya que fue elegido como jefe de la Junta de Defensa Nacional, con sede en Burgos, cargo que desempeñaría hasta el 1 de octubre de 1936.

<sup>35</sup> Salas, J. y otros, *O. c.*, p.181

<sup>36</sup> Ídem.

<sup>37</sup> González Betes, A., *Franco y el Dragón Rapide*, Madrid, 1987, pp.37-38. «... Ante la poca eficacia que demostró la base de León en sus misiones de observación y ataque, fue destituido fulminantemente su jefe, el comandante De la Puente Bahamonde, primo del general». Personalmente no creo que esa sola «circunstancia» incidiera de forma determinante sobre la eficacia de las misiones.



Grupo 21 formación Breguet XIX.

A continuación y después de leer la relación de nombres y los hechos de armas de los distinguidos con la Medalla Militar, el citado jefe de la División colocó en el pecho las insignias al Teniente coronel D. Juan Yagüe Blanco. A los Tenientes pilotos de Aviación D. Manuel Tomé Laguna y D. Carlos Rute Villanova condecorados a título individual por su comportamiento en las acciones de abastecimiento a los cuarteles de Oviedo, llevadas a cabo el día 11 de octubre<sup>40</sup>. Al Teniente observador de Aviación D. Mariano González Cutre y Villaverde, que al enterarse en Campomanes que las fuerzas de Vega del Rey se encontraban en situación muy apurada por carecer de víveres y municiones y haber fracasado varios intentos para municionarlos, se presentó voluntario para conducir un camión con dichos elementos y consiguió, por su valor y serenidad, llegar al citado pueblo, a pesar del intenso fuego de fusil y ametralladora que, especialmente en la última parte del recorrido, les hacían los rebeldes. Al soldado de Aviación D. Antonio Castro Adelantado por su valor

y serenidad en su intento de socorrer a las fuerzas de Vega del Rey batidas por el fuego rebelde.

También les fue concedida la Medalla Militar a otros numerosos jefes y oficiales de distintas Armas por méritos contraídos en los mismos sucesos de Asturias. Durante este acto y el desfile que a continuación tuvo lugar en el Paseo de la Castellana, varias escuadrillas de Aviación evolucionaron sobre el Palacio Nacional y otros puntos de Madrid<sup>41</sup>.

Como colofón diremos que el desarrollo del conflicto demostró que el aeródromo de la Virgen del Camino funcionaba a la perfección y tuvo «*el honor*» por decirlo de alguna manera, de convertirse en la primera plataforma bélica de la Aviación Española en la península.

Tras los sucesos de Asturias, se produjeron cambios en la cúpula de Aviación, de esta manera el 13 de octubre de 1934 el teniente coronel Apolinar Sáenz de Buruaga se convirtió en el nuevo Jefe de Aviación, sustituyendo al hasta entonces jefe, Ángel Pastor Velasco. ■

<sup>40</sup> Manuel Tomé Laguna pilotaba un Breguet XIX y resultó herido de gravedad, por lo que Carlos Rute Villanova desde su puesto de observador, pilotó el avión hasta el aeródromo de la Virgen del Camino, introduciendo un asta de una bandera de señales en el alojamiento de la inexistente palanca de mando del puesto posterior.

<sup>41</sup> Más detalles véanse en REVISTA DE AERONÁUTICA, mayo, 1935, p. 250.

Fuente imágenes: Archivo Histórico del E.A.- SANTOS, F. y NEGRÓN, J. M.: «Aeródromo Militar de León 80 años de historia» Ministerio de Defensa, 2009.

# Los cursos de observador de aeroplano

1926-1930 años de excelencia

DR. FEDERICO YANIZ VELASCO

*General del EA (Ret.)*

*Miembro del CASHYCEA*

LA AVIACIÓN MILITAR ESPAÑOLA había alcanzado en 1920 una madurez notable conseguida en los 9 años transcurridos desde que se realizó el primer curso de pilotos en Cuatro Vientos. Aquel curso fue seguido por otros y pronto los aviones militares surcaron los cielos de España compartiendo el espacio aéreo con globos aerostáticos y dirigibles. Para regular la situación se creó el Servicio de Aeronáutica

militar por Real Decreto de 28 de febrero de 1913 (C.L. núm.32) que fue seguido por la publicación del Reglamento para el Servicio de Aeronáutica militar aprobado por Real Orden Circular de 16 de abril de 1913. De acuerdo con lo legislado, el coronel Don Pedro Vives Vich asumió el cargo de Director de Aeronáutica con atribuciones de Jefe de Cuerpo. Tanto el Decreto de creación del Servicio de Aeronáutica militar como el Reglamento del Servicio fueron bases sólidas que permitieron a la Aviación militar desarrollarse rápidamente. Tras el primer despliegue operativo de una escuadrilla en el Protectorado de Marruecos realizado en octubre de 1913, el 2 de noviembre se realizó desde el aeródromo de Tetuán el que se considera el primer vuelo en misión de guerra. El piloto era el teniente Alonso, el observador el alférez de navío Sagasta y el avión un Nieuport IV-G. Poco después despegaba un Lohner Pfeilflieger para efectuar un reconocimiento; el piloto era el Infante don Alfonso y el observador capitán Kindelán.

## Primeros cursos de Observador

Hace ya más de un siglo, en los primeros años de la Aviación militar, los cursos de Observador de aeroplano se realizaron en distintas instalaciones situadas en Guadalajara, Cuatro Vientos y otros aeródromos. La primera Escuela de Observadores fue creada con carácter oficial en agosto de 1917. Antes de esa fecha, las prácticas consistían en la realización de un número de horas de vuelo realizando ejercicios de localización y preparación de croquis según determinaba el jefe de cada curso. En esos años las convocatorias para realizar los cursos de



Cartilla militar del Capitán Barberán, 1924.  
(Fuente SHYCEA).

pilotos y de observadores se convocaban por promociones. En muchos casos, los oficiales que obtenían uno de los títulos eran destinados a las unidades destacadas en el Protectorado en Marruecos y cuando las necesidades del Servicio lo permitían, realizaban el curso correspondiente para obtener el otro título. La compenetración que mostraron en combate pilotos y observadores era

gran parte fruto de una formación paralela y de un mismo espíritu aeronáutico<sup>1</sup>. El equipo formado por piloto y observador en las acciones de guerra en el Protectorado fue un ejemplo de coordinación y buena comunicación en los combates. El heroísmo derrochado por pilotos y observadores<sup>2</sup> en las campañas de África está escrito con letras de oro en la historia de la Aviación Militar española.

## Nueva etapa y nuevo emblema

El Real Decreto de 18 de septiembre de 1920, modificó el mencionado Reglamento de Aeronáutica Militar aprobado el 16 de abril de 1913. El decreto de 1920 estaba articulado en cinco partes: Organización, Instrucción de pilotos, Instrucción de observadores, Situaciones y Emblemas. Se recogen a continuación en cursiva algunos párrafos esenciales del Real Decreto en el que se señalaba que el personal de la Aviación militar quedaría constituido con las siguientes clases:

*Pilotos aviadores oficiales*

*Oficiales observadores*

*Pilotos aviadores de tropa*

*Tendrá, además, afecto el personal administrativo y pericial necesario para el mejor desempeño de los cometidos que a aquellos se encomienden y del que atañe a la construcción, entretenimiento y reparación de los aeroplanos y motores y a la fotografía.*

<sup>1</sup> Ver artículo «Observadores desde el Aire» página 12. *Aeroplano* n.º 28.

<sup>2</sup> Ver página 11 del artículo mencionado en la nota anterior.

El Real Decreto detallaba aspectos relacionados con la instrucción del personal: *Los ametralladores-bombarderos recibirán la instrucción necesaria a su cometido en escuelas de tiro y bombardeo.* Para la instrucción de pilotos se contemplaba la existencia de las siguientes escuelas: *Elementales. - Dos o más para oficiales, según las necesidades, y una para la tropa..... De clasificación y transformación. - Existirá una sola, por la que han de pasar todos los pilotos al terminar su instrucción en las escuelas elementales.* Se contemplaba además la existencia de dos escuelas de aplicación: *una de combate y tiro aéreo y otra de bombardeo.* También se regulaba la formación de los mecánicos y de operadores fotógrafos.

Respecto a los observadores: *Para la Instrucción de observadores se crea una sola escuela de observación en Madrid o en sus inmediaciones. En ella se adquirirán los conocimientos imprescindibles a un buen observador militar y el necesario de la técnica del vuelo y de los motores empleados en la Aviación. Adquirirán también los oficiales: prácticas en el manejo de las ametralladoras, de los aparatos fotográficos, de los de lanzamiento de bombas y de la recepción, transmisión y funcionamiento de los aparatos de radiotelegrafía y radiotelefonía, de los sextantes aeronáuticos y demás sistemas de orientación y situación en vuelo. Al terminar los observadores este periodo de instrucción, pasarán a la escuela de combate y tiro aéreo, ejercitándose en luchas aéreas contra aeronaves y contra tropas; pasando, por último, a practicar en las escuadrillas de África, que para tales efectos constituirán una verdadera escuela de ampliación, o bien serán destinados a escuadrillas de observación y reconocimiento.*

En el apartado dedicado a los emblemas se creaba *una insignia de Observador de aeroplano consistente en una estrella dorada de cinco puntas, inscrita en el círculo rojo central del emblema de Aeronáutica militar*<sup>3</sup>.

El Real Decreto de 1920 exigía a los observadores unos conocimientos muy amplios de todo lo relacionado con el vuelo y con el manejo de los instrumentos y equipos de a bordo, cada vez más presentes en los nuevos modelos de aviones. Además, se hacía hincapié en las prácticas de combate y en la ampliación de conocimientos en las unidades aéreas destacadas en África. En Los Alcázares (Murcia) funcionó entre 1920 y 1921 una «Escuela Elemental de Pilotos». Entre 1921 y 1936 las instalaciones se utilizaron para realizar una segunda fase del Curso de Observador que completaba con prácticas la primera



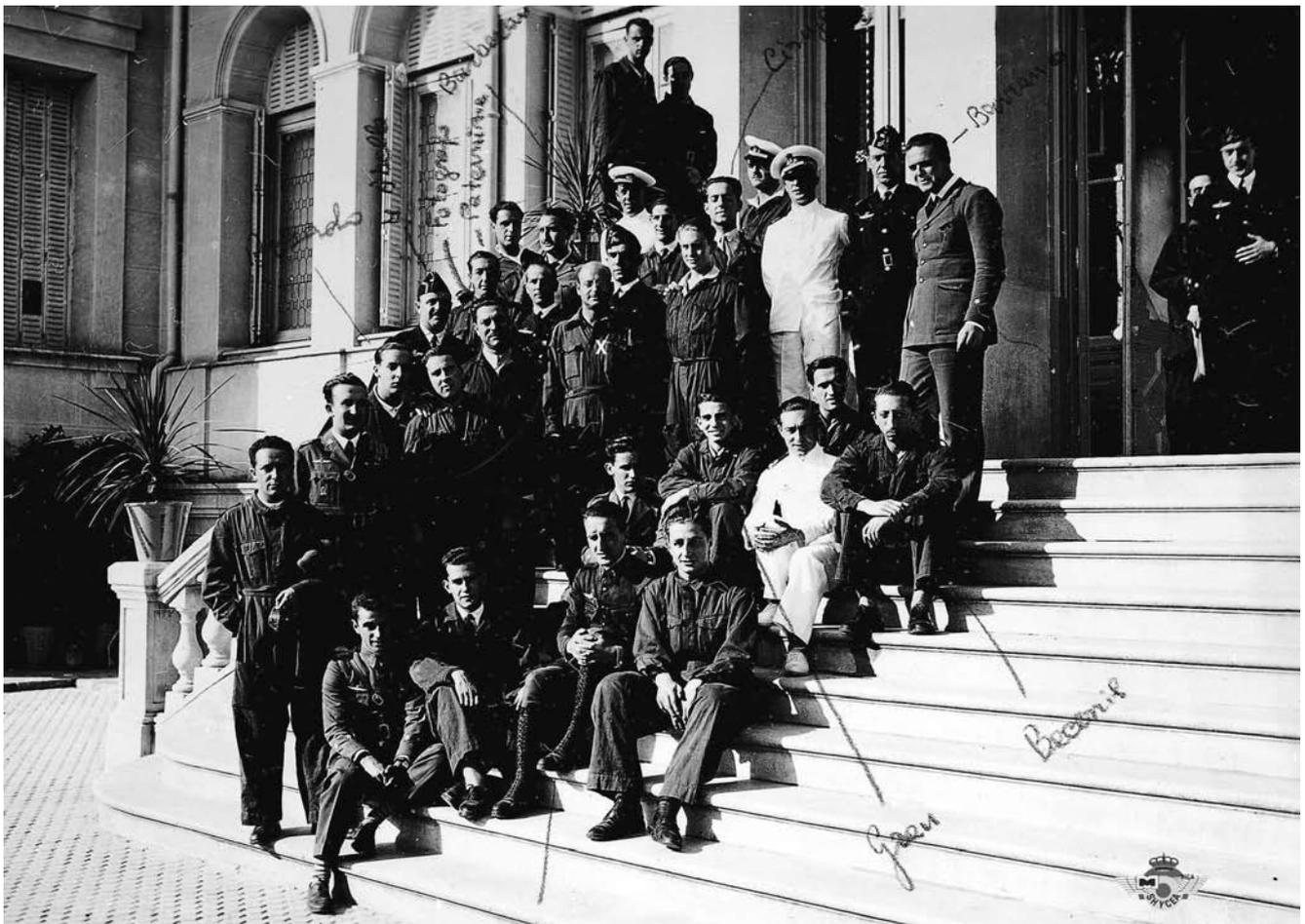
1928 Curso de Observadores. El Capitán Barberán, en el centro de la fila superior. (Fuente SHYCEA).

fase realizada en Cuatro Vientos. En un principio el Centro se denominó «Escuela de Ametralladores y Bombarderos», en una segunda etapa pasó a llamarse «Escuela de Combate y Bombardeo Aéreos» para, al final, denominarse «Escuela de Tiro y Bombardeo Aéreos». La Escuela de Los Alcázares fue dotada de los más avanzados equipos de enseñanza. En esa Escuela se iniciaron los primeros ensayos mundiales de las comunicaciones aire-tierra. Por su parte, la sala de bombardeo de la Escuela disponía de visores e instrumentos de navegación precisos para conducir a los aviones hasta el objetivo marcado, realizar su identificación y efectuar un bombardeo simulado.

La promoción convocada para realizar el curso de Observadores durante el año 1921 fue la primera en completar la instrucción recibida en Cuatro Vientos con prácticas de tiro y bombardeo en Los Alcázares. Al finalizar el curso, algunos oficiales fueron destinados como observadores en prácticas a las escuadrillas destacadas en África prestando la mayoría de ellos un servicio excelente.

Tras un corto período en que el comandante Kindelán fue jefe de la Escuela de Observadores, el comandante Gonzalo Vitoria ocupó el puesto hasta 1922 en que fue relevado por el también comandante de Estado Mayor José María Aymat Mareca. El comandante Gonzalo se hizo cargo de nuevo de la Jefatura de la Escuela en 1923 siguiendo al frente de la misma hasta 1926. Durante esos años, la Escuela de Observadores recibió un gran impulso y se alcanzó un alto nivel en la enseñanza. Los aviones disponibles fueron mejorando sus capacidades permitiendo realizar nuevas misiones. Entre esos aviones la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos contó con aviones Bristol F2B –bombardeo y tiro–, Spad 13 –caza– y para remolque de blancos el Aircro DH.6. En Los Alcázares se emplearon los hidroaviones: FBA tipo H, el Macchi M.7, el Macchi M.9 y para las prácticas de bombardeo se utilizó el Savoia S.16.

<sup>3</sup> Se modificaba así el Reglamento de 1913 en el que se indicaba que los observadores llevarían solamente el emblema de la Aeronáutica.



1929 Curso de Observadores. El Capitán Barberán, con mono, señalado con una X blanca. (Fuente SHYCEA).

Un curso destacable en el periodo 1920-1926 fue el que terminaron en enero del año 1924 dos coroneles y cinco tenientes coroneles del Ejército. La convocatoria del curso, anunciada por Real Orden Circular de 16 de julio de 1923, tenía por objeto proveer, en su día los cargos de jefes superiores de Aviación. A la terminación de la parte teórica del curso, el coronel Don Juan Méndez de Vigo de la jefatura de la Sección de Aeronáutica elevó una moción a la superioridad pidiendo se concediese a los citados jefes el título de Observador de aeroplano con la condición de que a la terminación del curso hicieran las prácticas exigidas con carácter general. La moción fue aceptada el 22 de enero de 1924 y se les concedió *el título de Observador de aeroplano a reserva de que al terminar el curso que siguen, efectúen las prácticas exigidas con carácter general para el desempeño de la especialidad, sin cuyo requisito se declarará nulo dicho título y sin ninguno de los derechos que a él van afectos*<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Tres de los oficiales que realizaron el ese curso ocuparon la Jefatura de la Aeronáutica militar: Don Miguel Núñez de Prado y Susbielas, Director General de Aeronáutica en 1936; don Luis Lombarte Serrano, jefe de la Sección y Dirección Aeronáutica en

De 1921 a 1926 los cursos de Observador se convocaron dos veces al año. Las convocatorias podían ser abiertas o restringidas a quienes hubiesen pedido antes el curso o tuviesen reconocido algún derecho para hacerlo. Los aspirantes admitidos pasaban un reconocimiento médico en el Hospital Militar de Carabanchel y un examen teórico en Cuatro Vientos. Los declarados útiles y aprobados comenzaban el curso que constaba de las dos fases que se han mencionado. En la Escuela se hacía un seguimiento del progreso de los alumnos y se preparaban listados en los que se recogían las calificaciones de las dos fases del curso. La media de las dos notas obtenidas servía para clasificar a los alumnos. Esa clasificación se elevaba al Jefe de Sección de Aeronáutica Militar para la posterior concesión de los títulos a los alumnos acreedores al mismo. En el informe se señalaba aquellos oficiales que por enfermedad se les aplazaba el curso o a los que por falta de celo u otras causas se consideraba *inapto para el servicio de observación*<sup>5</sup>.

1931; Don Amado Balmes Alonso, jefe superior de Aeronáutica Militar en 1930.

<sup>5</sup> Tomado del informe firmado el 13 de febrero de 1922 por el comandante Don Luis Gonzalo sobre los asistentes al

### Nueva normativa

En el año 1926 se había consolidado el papel de la Aviación militar y era reconocido su papel relevante en las operaciones que estaban logrando la pacificación del Protectorado. Para responder a una realidad innegable, el Decreto-Ley de 23 de marzo de 1926 se creó la Jefatura Superior de Aeronáutica que sustituyó a la existente Sección del mismo nombre. La Aeronáutica seguía comprendiendo la Aerostación y la Aviación y dentro de la Aviación se establecían dos ramas, de aire y de tierra. En la de aire se encuadraban todos los oficiales y tropa del Ejército con los títulos de piloto, observador, bombardero y mecánico. Para completar lo señalado en el Decreto-Ley de marzo de 1926, se aprobó el Reglamento orgánico de la Aeronáutica Militar, Aviación y Aerostación por el Real Decreto de 13 de julio de 1926. La recién creada Jefatura Superior de Aeronáutica quedó constituida por tres negociados: Aerostación, Aviación y Contabilidad. En el Reglamento se fijaban plantillas, se daban misiones y se integraba en las escalas creadas al efecto al personal sirviendo en Aviación. Simultáneamente se publicaron las escalas del Servicio de Aviación en todas las categorías. Para clasificar al personal se asignaban puntos de acuerdo con una fórmula que valoraba los méritos de cada uno. Como resultado de esa valoración se establecía el empleo y puesto en el escalafón o escalilla de la escala correspondiente. Los empleos de los oficiales eran: *Jefe de Base, Jefe de Escuadra, Jefe de Grupo, Jefe de Escuadrilla y Oficial aviador*. En el Reglamento se trataba también sobre personal, recompensas, uniformidad, insignias, reclutamiento, enseñanza y muchos otros aspectos de la vida y funcionamiento de las unidades. El procedimiento para el reclutamiento de la oficialidad y de todo el personal de Aviación (pilotos, observadores, mecánicos y radiotelegrafistas) fue modificado y por ello cambiaron también los planes de estudio. En el artículo 17 del Reglamento se señalaban las condiciones en que se debía efectuar el reclutamiento de los oficiales del Ejército para su ingreso en Aviación: *Los oficiales se reclutarán entre los que, contando menos de veintisiete años de edad, pertenezcan a las escalas activas de Estado Mayor, Infantería, Caballería, Artillería e Ingenieros, mediante concurso que se anunciará de Real Orden, con tres meses de anticipación a la fecha en que debe dar principio y en el*

---

*curso de Observadores que empezó el 1 de diciembre de 1921. En ese informe se proponía: que 21 oficiales siguieran el curso en la Escuela de Tiro y Bombardeo; que un oficial que había estado enfermo largo tiempo continuase el próximo curso para recuperar el tiempo perdido por enfermedad; finalmente a otro oficial por falta de celo y asiduidad a los trabajos y conferencias lo considero inapto para el servicio de observación y consiguientemente propongo su baja en el curso.*

*que se harán constar los programas y condiciones a que hayan de someterse los aspirantes, así como el número de plazas que hayan de ser cubiertas.*

### Centro de excelencia

El nuevo Reglamento se aplicó por primera vez en el curso convocado el 17 de agosto de 1926. En la convocatoria se indicaba que las pruebas de la oposición se harían en Cuatro Vientos donde se desarrollarían también los seis primeros meses del curso. La segunda fase se haría en Los Alcázares aplicando los conocimientos teóricos a las prácticas de tiro y bombardeo. La Escuela de Observadores adquirió un gran prestigio y en ella, además de la primera parte del curso de Observador, se realizaron diferentes cursos de Aplicación de las Armas del Ejército<sup>6</sup>. El capitán Mariano Barberán Tros de Ilarduya, obtuvo el título de Observador el año 1919 y voló heroicamente como tal. Participó en el Desembarco de Alhucemas y poco después dejó voluntariamente el Servicio de Aviación en 1925. Tras su reingreso en 1927, fue nombrado profesor de la Escuela de Observadores y de 1928 a 1931 fue jefe de la Escuela. Barberán siguió ligado a la enseñanza al pasar destinado en la Jefatura de Aviación donde ocupó diversos puestos relacionados con la formación y la instrucción. El capitán Barberán había sido condecorado con la Medalla Militar por su heroísmo en la campaña de África, donde combatió como observador y como piloto pues en 1924 había obtenido también ese título. Sus conocimientos de navegación eran muy amplios habiendo preparado en 1924 el vuelo del Plus Ultra y en 1933 el destacado vuelo del Cuatro Vientos de trágico final. Durante su mando realizó una labor encomiable dando al curso de Observador un carácter científico y consiguiendo que los alumnos recibiesen las enseñanzas de navegación más completas de la época. Desde la entrada en vigor del Reglamento orgánico de 1926 y hasta los nuevos cambios de normativa iniciados a finales de 1930, la Escuela de Observadores de Cuatro Vientos tuvo una gran actividad y se realizaron numerosos cursos con un alumnado de procedentes de la Aviación militar, de las armas del Ejército, de la Marina y de la Infantería de Marina, así como alumnos extranjeros. En esos años se convocaron varias promociones de aviadores cuya instrucción comenzaba con la primera parte del curso en Cuatro Vientos y seguía con las prácticas de tiro y bombardeo en Los Alcázares. En aquel periodo, muchos pilotos veteranos se hicieron observadores por

---

<sup>6</sup> Durante varios años los alumnos de esos cursos y de los cursos de mando superior (coroneles) pasaban por la Escuela de Cuatro Vientos para recibir información sobre temas relacionados sobre el uso militar de la Aviación.



1930 Curso de Observadores. El Capitán Barberán, sentado en el centro, señalado con una X blanca. (Fuente SHYCEA).

ser necesario, durante un tiempo, estar en posesión de los títulos de piloto y observador para permanecer en la escala del Servicio de Aviación.

Los pasos para el nombramiento de los alumnos de los cursos de Observador y para la obtención del título se realizaban de una manera reglada y de forma rigurosa. Acompañando al artículo se presenta una muestra de la documentación de aquellos cursos que se puede consultar en el Archivo Histórico del Ejército del Aire. La documentación existente en el Archivo sobre los cursos de Observador permite comprobar la seriedad y esmero con que se preparaban y realizaban los cursos, así como el detalle con que se evaluaba a los asistentes a los mismos. Además, la Junta Técnica del Servicio de Aeronáutica Militar se reunía periódicamente para examinar los expedientes de los alumnos que solicitaban la concesión del título de Observador por haber realizado las prácticas en la campaña de África u otras causas<sup>7</sup>. La Escuela de Observadores de Cuatro Vientos alcanzó aquellos años un gran prestigio en todo el mundo.

\* \* \*

<sup>7</sup> Conviene recordar que por necesidades del servicio algunos oficiales convocados a cursos no podían completar alguna de las fases. Terminadas las circunstancias que motivaron su exclusión del curso solicitaban bien terminar el curso o la convalidación de esa fase por su experiencia en combate. La Junta Superior de Aeronáutica se reunía con periodicidad para decidir sobre esas peticiones y sobre cualquier situación que exigiese su dictamen.

Con independencia de las ilustraciones que aquí se reproducen con el texto, el autor del artículo ha adjuntado otros documentos interesantes y que por problemas de su reducción de tamaño y resultado de baja legibilidad en la adaptación a los espacios de RESCATE, omitimos y reseñamos aquí:

a) Documento en el que se recogen los veinte oficiales que participaron y orden en que superaron, las pruebas en los cursos Dic 1921 y Enero 1922, de las Escuelas para Observadores y para Combate, desarrollados en Los Alcázares.

b) Documento que certifica que por el Tribunal presidido por Tcol. Kindelán supera la prueba como observador don Francisco Iglesias Brage.

c) Documento en papel cuadrado en que se hacen figurar los trece oficiales que han superado el curso de Combate y Bombardeo en la Escuela de Los Alcázares.

d) Documento de 31 de diciembre de 1927 en el que se da cuenta de los Oficiales Piloto que realizaron y superaron el Curso de Observador en la Escuela de Cuatro Vientos.

e) Documento que recoge la asistencia y superación de dos Tenientes del Ejército de Perú, a los cursos de Reentrenamiento.

f) Documento en el que se notifica la superación de los cursos de Observador de los miembros de la Infantería de Marina: Cte. Ambrosio Ristori; Tte. Julián Arana; Tte. Juan León; Tte. Carlos García Bermudez y Tte. Fernando de la Cruz. ■

## «Los Centauros del Aire (XII)»

### Georges Guynemer y el Spad VII

### 53 victorias y el amor de toda Francia

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA

*Director de la Revista RESCATE*

*Guynemer est la figure la plus sublime  
qu'il m'ait été permis de vois,  
l'une des âmes les plus généreuses  
et les plus fines que j'aie rencontrée.  
Capitaine COLCOMB.*

- Guynemer no regresó...
- Guynemer no regresó...
- Guynemer no regresó...

«En la mañana del 11 de septiembre de 1917, el capitán Guynemer, que había realizado un reconocimiento en la región de Flandes, se encontró, en el curso de una persecución a un avión enemigo, separado de su compañero de la patrulla y no ha vuelto a aparecer desde entonces».

La noticia corría, volaba de un escuadrón a otro, de la fuerza aérea a las tropas, de la zona del frente a la de la retaguardia. Y fue en todo el ejército, en toda Francia, un torbellino de dolor, como si, entre tantos soldados expuestos a la muerte, uno solo tuviera que ser inmortal.

Guynemer solo comandaba su avión. Era un punto perdido en el inmenso espacio que ocupaba la guerra. Este joven capitán, si no tiene igual en el cielo, no lidera la batalla en la tierra. ¿De dónde viene, que solo él, como uno más de los jefes del ejército, tiene el poder de dejar atrás una tristeza colectiva? Un niño francés de once años en 1918, nos dejaría dicho desde la escuela de un pequeño y perdido pueblo:

«Guynemer es el Roland de nuestro tiempo; como Roland fue muy valiente, y al igual que Roland, murió por Francia. Antes de morir, en nuestra escuela cada vez que derribaba un avión, lo festejábamos, nos sentíamos orgullosos y felices. Pero cuando nos enteramos de su muerte, fue un dolor como si el miembro más querido de nuestra familia hubiera fallecido».

Georges-Marie-Ludovic-Jules Guynemer nació en París, una víspera de Navidad, el 24 de diciembre de 1894. Vió desde ese momento y como siempre vería en su vida tres rostros de mujeres, su madre y sus dos hermanas mayores, atentas para procurarle felicidad. Su padre, Paul Guynemer, un oficial (miembro de la promoción del año 1880 del Saint-Cyr), había renunciado en 1890 a la milicia. Orgulloso de su pertenencia a la



Sociedad Histórica de Com-Compiègne, documentó que los orígenes de su familia, se remontaban hasta los reyes Luis XIII y Luis XIV con la Duquesa de Enghien y Princesa de Condé, por medio.

Un nuevo Guynemer era pues la flor, su botón o capullo de una antigua familia francesa. Un botón o capullo muy débil y enfermo desde esa lustrosa cuna, Georges Guynemer, nuestro protagonista, se embebió de las historias épicas de su Francia, durante sus largas temporadas en cura. Con ellas crecería su orgullo francés y su acendrado patriotismo.

Ya muy pronto, sus padres tuvieron que llevarlo a Suiza, luego a Hyères, y componerle un ambiente de invernadero. Mimado, cuidado por mujeres, ¿no mantendría toda su vida la huella de una educación demasiado debilitada? Allí estaba él con su pelo rizado, un bonito vestido de buen corte, demasiado bonito, demasiado frágil. Su padre tiene la sensación de que se está haciendo un curso falso con él, que debe imponerse en el acortar de tal exceso de ternura. Una escena de nada, una escena decisiva sucederá:

- Casi quiero llevarte conmigo a donde voy.
- ¿A dónde vas, papá?
- Donde voy, solo hay hombres.
- Quiero ir contigo.

El padre parece dudar y tomar la decisión como una fiesta.



– Después de todo, mejor demasiado pronto que tarde, piensa su padre. Ponte tu sombrero. ¡Te llevo!

Lo conduce a la peluquería.

– Me cortarán el pelo?

– Si el corazón te lo pide.

– Quiero hacer como los hombres.

El niño está sentado en un taburete. En el alboroz blanco de peluquería, con su pelo rizado, se ve como un ángel de los primitivos italianos. Su padre, por un momento, piensa que es un bárbaro, y el peluquero se detiene, con unas tijeras en el aire, como antes de un crimen. Intercambian un signo de inteligencia: el padre se puso rígido, dio la orden. Y los hermosos rizos cayeron.

Pero... ¡tenían que irse a casa!

La madre de George, al verlo, derramó lágrimas. ¡Soy un hombre!, dijo el chico perentoriamente.

A la edad de seis o siete años, comenzó a estudiar bajo la dirección del maestro de sus hermanas. Reunión conveniente, pero es una falda más (Se lamentaba el padre). La delicadeza de sus sentimientos, el temor de haber herido a un camarada que lo inspirará más adelante con gestos conmovedores, provendrá de esta educación femenina. Las caminatas con su padre, ya volcado con él, provocarán reacciones útiles, que compensarán aquélla.

El Sr. Paul Guynemer, después de haber sido educado en el Stanislas College, deseaba criar a su hijo allí. Georges tenía entonces doce años. Más adelante, en la Universidad, registrarían datos de su personalidad: *tiene una inteligencia clara, viva, justa, pero al mismo tiempo es liviano, rudo, desordenado, despreocupado; no trabaja mucho, es indisciplinado pero sin rencor; muy orgulloso, tiene la ambición de un primer rango*: preciosa indicación para entender el carácter de aquél que se convertiría en un *as de ases*. En los recreos, practicaba principalmente patinaje sobre ruedas, con gran estilo y perfección.

Fue también un jugador de ajedrez de formidable poder de combinación. Ningún estudiante puede competir con él. Nadie puede sorprenderlo. Si un profesor le gana, no se detiene hasta que se venga. Él tiene una voluntad muy superior a su edad, y este deseo necesita relajación repentina. Seguir una clase e incluso ponerse a la cabeza no sería nada para una inteligencia de su vivacidad, pero... esa delicada salud. Aparece con abrigos, guantes, bufandas

o impermeables, desaparece en la enfermería. Este niño que no teme golpes, golpes o caídas, debe estar protegido contra corrientes de aire y seguir dietas. Nadie lo ha escuchado quejarse; nadie lo escuchará. A menudo tiene que interrumpir su trabajo, y a veces durante largos meses. El año de su bachillerato, una recaída de su **enteritis infantil** lo detiene.

En Navidad, el doctor comunica a su padre que debe guardar tres meses de reposo.

– *Volverás a hacer tu retórica el próximo año* –le dice su padre cuando va a buscarlo–.

– ¡Para nada: los compañeros no me superarán!

Es la réplica de un niño con orgullo y responsabilidad.

Después de tres meses descansando y caminando en Compiègne, el niño afirma:

– Los tres meses han expirado, tengo la intención de presentarme en julio.

– No tienes tiempo. Es imposible.

– Él insiste. Descubrieron sus padres, en Compiègne, la institución *Pierre d'Ailly* en un edificio que más adelante sería demolido por un proyectil. Como esta era su idea, asistirá a este curso, externamente, como oyente. En casa, seguirá cuidándose. Y en el mes de julio, a la edad de quince años, recibió su licenciatura, con honores.

Al otoño siguiente, regresa al Stanislaus y retoma la continuación de los cursos de su escuela.

Licenciado, se volvió a la ciencia, aspira a ingresar en la *École Polytechnique*, asiste a la clase de matemáticas especiales. Se había manifestado en él una excepcional aptitud mecánica, un espíritu de invención. Todo sobre la ciencia era de particular interés para él. Su gran placer fue ir a los laboratorios de la física y de la química; allí se involucró en todo tipo de experimentos que su imaginación le sugirió.

Alguien, sin embargo, ejercerá sobre esta naturaleza impresionable, inquieta, casi demasiado ardiente, una influencia que determinará su dirección. Así, Jean Krebs se convirtió en el compañero habitual de Georges Guynemer. El padre de Jean Krebs era el Coronel Krebs, cuyo nombre permanece unido al primer progreso del automovilismo, de la aeronáutica y de la aviación misma. Era entonces el director de las fábricas de Panhard; sus dos hijos estudiaban en Stanislas College.

Jean Krebs, hijo, sabe muy bien lo que es un automóvil. Lleva a su amigo Georges un domingo a Ivry

y le enseña cómo sostener un volante. Y lo comparte generosamente con su amigo todo su conocimiento técnico. George, sin embargo, está yendo a toda velocidad en esta nueva materia. Pronto conoce todas las marcas, todo tipo de motores. Durante las caminatas hacia o desde la escuela, si la columna de estudiantes en la que va, sube o baja por los Campos Elíseos, se refiere a los automóviles:

– Eso es una Lorena.

– Eso es un Panhard.

– Este tiene muchos caballos, etc. ¡Ay de aquel que lo contradiga! Él mira al insolente y lo aplasta con una palabra.

Jean Krebs guió la vocación de Georges Guynemer. Estudió y desarrolló el gusto por la mecánica. Él lo sacó de abstracciones vagas para precipitarlo hacia logros materiales, para hacerle desear la ampliación de la vida que les atraía. Krebs merece ser citado en toda biografía que se escriba de Guynemer. Antes, sin embargo, debemos anticipar y deplorar su pérdida prematura. Era un aviador, que encontró en la observación el uso de sus sólidas y seguras facultades y conocimientos. La caza no le atraía, pero sabía cómo mirar. **Fue muerto en un accidente de aterrizaje casi al mismo tiempo que Guynemer desapareció.** Uno de sus compañeros de escuadrón juzgaba así a Krebs:

– De una inteligencia notable, de un carácter siempre igual, había sabido imponerse a sus jefes por su frialdad, su mirada, el conocimiento exacto de los servicios que podría prestar. Cada vez que se le confiaba una misión, se daba por seguro que regresaría, una vez que la hubiera cumplido, sin importar las condiciones en que fuera necesario llevarla a cabo. A menudo había tenido, como observador ametrallador, que enfrentarse a aviones enemigos mejor armados que él, e incluso había sido herido durante un vuelo por proyectiles de metralla en el muslo. Sin embargo, siguió volando y no regresó hasta mucho después, cuando ya había terminado su tarea.

Así, el inmoderado Guynemer tuvo un amigo suyo que sabía exactamente cuáles eran sus límites. Pudo liberar a Jean Krebs de un exceso de probidad realista, derramarle el encanto de sus propias ilusiones, pero Jean Krebs con las alas fijas de sus jóvenes ambiciones le proporcionó el motor. Sin las lecciones técnicas de Jean Krebs, ¿podría haber sido Guynemer contratado posteriormente en el aeródromo de Pau y aprobado su licencia de piloto tan fácilmente? ¿Estaría tan interesado en las herramientas y mejoras de su aparato? La guerra era para cubrir de fama y éxitos a ambos aviadores. Ambos cayeron del cielo, uno en plena gloria, el otro casi oscuro

Toda la juventud de aquellos tiempos deseaba volar. Guynemer iba avanzando hacia la nueva

invención con su ardor habitual, ¿estaba haciendo algo más que entregarse a la locura general? Sus camaradas soñaron, como él, en el mismo edificio y en habitaciones contiguas. Sin embargo, el teniente Constantine juzga lo contrario: «Cuando un avión sobrevoló el vecindario, Georges le siguió con sus ojos y se quedó a contemplar el cielo después de su desaparición. Su habitación contenía una colección de volúmenes y fotografías relacionadas con la aviación. Su resolución fue escapar un día para volar, y como estaba extremadamente dispuesto, lo intentó por todos los medios: ¿No conoces a nadie que pueda llevarme un domingo?

Más tarde, mucho más tarde, ya que tuvo que interrumpir de nuevo sus estudios –este es el año de preparación al Polytechnique– su padre, deseoso de verlo tomar reposo, le permite quedarse en París con su abuela materna. Él está tomando cursos en ciencias sociales. Completa una educación estrictamente francesa, de la que ningún día fue entregado a un extraño. Su madre, vagamente preocupada por las frecuentes interrupciones de los estudios y la rentabilidad de sus esfuerzos, le preguntó sobre la carrera que deseaba seguir, temiendo una de esas respuestas indecisas con las que se muestran tantos jóvenes. Y Georges, como si fuera la cosa más natural del mundo, como si no pudiera haber otra respuesta, responde:

– ¡¡Aviador!! La palabra causa sorpresa. ¿De dónde puede venir esta determinación, que se creen que es repentina?

– ¡Eso no es una carrera!, –dice ella–. ¡La aviación solamente es un deporte!

*Correrás por el aire, como un automovilista por las carreteras. Y, después de algunos años dedicados a tal placer, ¿pagarás los salarios de un constructor?... No, mil veces no.*

Entonces le dice a su padre lo que nunca le ha contado a nadie, lo que solo su camarada Constantino podía sospechar:

– *No tengo otra pasión. Una mañana, desde el patio del Stanislaus, vi volar un avión. No sé lo que pasó en mí. Sentí una emoción tan profunda, casi una emoción religiosa. Tienes que creerme cuando te pida que subas a un avión.*

– *No sabes lo que es. Nunca has visto un avión excepto desde abajo. (le dice con cierto enfado su padre).*

– *Estás equivocado: ¡fui a Corbeaulieu!* Corbeaulieu era un aeródromo cerca de Compègne

En julio de 1914, Georges Guynemer está con su familia en Biarritz, *Villa Delphine*, al norte de la playa de Anglet.

Ahora está, tranquilo. Al día siguiente está en Bayona, jugando con las formalidades necesarias.

En la prueba del examen médico: ¡¡suspende!! Los doctores lo encontraron demasiado largo, demasiado delgado: no hay tara fisiológica, pero es un cuerpo de niño que necesita fortalecerse y expandirse. En vano les suplicaba: eran despiadados. Vuelve a casa triste, humillado, furioso. *Villa Delphine* pasará días de incomodidad: conocida su obstinación, comienzan a temer por él. Y él vuelve a la carga, insiste ante su padre, como si su padre fuera todopoderoso y pudiera a su discreción, contratar a la Patria.

– Si me ayudas, no seré suspendido.

– ¿Y cómo?

– Un ex oficial tiene relaciones en el ejército. ¿Tú hablarías por mí?

– Sí, lo haré.

El Sr. Guynemer le acompaña en el viaje a Bayona. Desde esa fecha, desde el primer día de la guerra, se prometió a sí mismo nunca frustrar el servicio militar de su hijo, favorecerlo incluso en cada ocasión. Y cumplirá su palabra. El comandante de reclutamiento escucha su petición. Es hora de entusiasmos rápidos: ha sufrido muchos asaltos, ha calmado muchas exaltaciones no bienvenidas o imposibles:

– «Señor», responde, «te escucho, te creo, ¿todos pueden servir? Es al ex oficial a quien me dirijo: en tu alma y conciencia, ¿estimas que tu hijo puede llevar el saco y formar un soldado de infantería?»

– No puedo decirlo.

– ¿Sería él un jinete?

– No puede soportar el caballo debido a su antigua enteritis.

– Entonces, verá, es aconsejable posponerlo. Fortalecerlo: más tarde lo tomaremos, la guerra aún está empezando.

Por segunda vez, Georges que asistió a la entrevista fue rechazado. Volvió con su padre a Biarritz, pálido, silencioso, doloroso, en un estado de ira y amargura que su cara reflejaba. Nada lo consuela. En cualquier caso, también sus padres están desgarrados. Ni una sola vez desde el día de la movilización, Guynemer no tenía otro pensamiento que esto: poder servir.

Desde las provincias más lejanas, los hijos de Francia han venido corriendo a alistarse. El enemigo ha entrado en Compiègne. Sus camaradas, sus amigos se han ido o les piden que se vayan. ¿Es posible que se quede allí, sólo, cuando toda Francia ha resucitado? Y aquí está él, otra vez triste y desconcertado, en la playa de Anglet.

Un suceso inesperado va a jugar a su favor. Un avión se ve obligado a posarse sobre la arena de aquella playa. Pero, ¿no creíamos que su antigua



*Jules Vedrines, pionero de la aviación francesa, con varios records en aeroplano y vencedor de la primera París-Madrid fue el gran amigo y mentor de Georges Guynemer en su incorporación al arma de aviación.*

pasión está muerta, que murió su sueño? Desde el 2 de agosto, ya no anida en él tal pensamiento. Sin embargo, él entabla una conversación con el piloto que es sargento. Y de repente una idea se apodera de su mente. La vieja pasión florece en una nueva forma. El sueño resucita

– ¿Cómo puedo participar en la aviación?

– Arréglole con el capitán: vaya a Pau.

George fue inmediatamente a *la Villa Delphine*. Sus padres ya no reconocen sus pasos, su rostro de días anteriores. Él regresó a los viejos tiempos. El niño es salvado.

– Papá, quiero ir a Pau mañana.

– ¿Por qué este viaje a Pau?

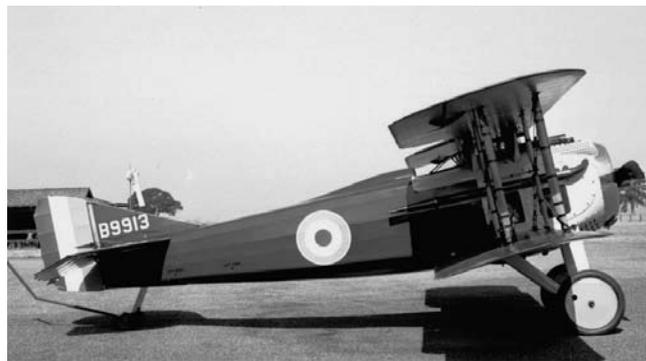
– Para participar en la aviación. Antes de la guerra, no queríais que fuera un aviador, pero en la guerra, la aviación ya no es un deporte. En la guerra, es otra cosa, de hecho.

Al día siguiente, llega a Pau. El capitán Bernard-Thierry dirige el campamento de aviación. Él fuerza «la puerta del armario» de Bernard-Thierry que los subordinados quieren evitar. Él explica su caso, él defiende su caso con tal fuego en sus ojos que el oficial queda deslumbrado y fascinado. En el tono con el que el Capitán Bernard-Thierry objeta los dos aplazamientos sucesivos, Georges Guynemer lo adivina. De repente, el niño reaparece, suplica, llora.

– Capitán, concédame esta gracia. Capitán, úseme. ¡Úseme en cualquier cosa! ¡ponte de pie, limpia esos aviones que están allí, lo que quiera». Es mi último recurso. ¡Por usted, que finalmente pueda hacer algo en la guerra!



*Su alta preparación y conocimiento de mecánica, le permitían examinar su avión antes de iniciar cada vuelo.*



*En este avión francés, SPAD VII, consiguió Guynemer la mayoría de sus 53 victorias.*

El capitán, serio, piensa. Adivinó el poder que habitaba en aquél delgado cuerpo. Él no pospondrá a semejante suplicante:

- Puedo aceptarte como estudiante mecánico.
- Eso es, eso es: yo sé de automóviles.

Guynemer se regocija: las lecciones técnicas de Jean Krebs están frescas en su memoria y facilitarán su tarea. El oficial le dio una carta para la oficina de reclutamiento de Bayona. Regresa a Bayona por tercera vez. Esta vez será registrado, lo toman, él firma un compromiso voluntario. Es el 21 de noviembre de 1914. No es necesario contar su viaje de regreso a *Villa Delphine*: está radiante.

- ¿Te vas a ir? Díselo a tu madre y a tus hermanas.
- ¡De inmediato!

Al día siguiente, comienza en Pau Aviation Camp, como mecánico estudiante. Entró al ejército a través de la puerta inferior, pero... él entró.

Su preparación en la *École Polytechnique* le proporcionó una brillante superioridad y popularidad en su entorno. Podía razonar las leyes de la mecánica, explicar a los camaradas asombrados, qué es lo que resulta de varias fuerzas y el equilibrio de fuerzas, darles nociones inesperadas de cinemática y dinámica. Pero, a su vez, aprendió, a través de experimentos de construcción o preparación, los grados de resistencia de los materiales de la aviación: madera, acero, alambre de acero, aluminio y sus compuestos, cobre, aleaciones de cobre, telas. Vio las alas que se estaban formando, aquellas famosas alas que algún día lo llevarían al cielo: rieles de fresno o nogal, costillas de

madera clara, entrecruzamiento interno en el alambre de un piano, entrelazado, sujeción. Él vio ensamblar estos elementos con espiga y mortaja, para fijar los hilos tensores, para ajustar el extremo de los mástiles, para volver a unir finalmente todas las partes

Para ser un buen piloto, el entrenamiento es duro, largo y completo. Pero Guynemer asume todo con paciencia. El escolar indisciplinado del Stanislaus se convertirá en el aprendiz más aplicado. Sus conocimientos científicos le proporcionan avanzar más rápidamente. Progresará muy rápido desde sus primeros vuelos largos. Pero él querrá perfeccionarse de acuerdo con los principios mismos de la aviación. Como un estudiante de mecánica, que vio construir los aviones y está familiarizado con todas las palancas del motor y controles del avión. Sus comienzos fueron lo suficientemente astutos como para que sus instructores estuvieran convencidos durante mucho tiempo de que ya había volado. Otros son tan buenos pilotando como él, pero su energía excede la medida, excede todas las medidas.

Él será el **centauro del aire**. Antes de cada vuelo, se asegura de que su avión esté en perfectas condiciones. A la salida del hangar, lo examina como a un caballo de carreras. Su aplicación nunca estará en falta. ¿Qué pasará cuando tenga un avión propio?

En Pau, multiplica las salidas, cambia de marca, pasa de Blériot Gnome a Morane. El 21 de marzo, pasa a la escuela de Avord. El día 28, sube a 1500 metros; el 1 de abril, a las 2600. Los vuelos se alargan: una hora a una hora y media. El descenso en espiral desde una altura de 500 metros a motor parado, los viajes triangulares, las pruebas de altitud y de duración, que deben otorgarle el certificado militar de aptitud, son para él juegos. En mayo, voló casi a diario como pasajero en el M.S.P. (Morane-Saunier-Parasol). Durante todo este período, su cuaderno cubre solo un desglose. Finalmente, el 25 de mayo, se le envía a la reserva (sin avión propio) general de aviación. El día 31, vuela dos veces en un Nieuport como pasajero. El aprendizaje ha terminado: el 8 de junio, el cabo Georges Guynemer es designado para

formar parte de la escuadrilla M.S.3, que se une al día siguiente en Vauciennes.

La M.S.3 en el futuro N.3, la *escuadrilla de cigüeñas*, una de las más prestigiosas de la Grand Guerra. La N3, ya está comandada por el Capitán Brocard, bajo cuyas órdenes será distinguida y famosa. Vedrines y el segundo teniente de caballería Albert Deullin se incorporan a ella casi al mismo tiempo que Gynemer. Védrines pronto se convertirá en amigo de Gynemer... (Este escribe a su padre:) *Védrines me*

*acogió en amistad y me dio excelentes consejos: me recomendó su mecánico, que es un verdadero tipo de los que viven con recursos, inventiva y buena parisina...». al día siguiente, proporciona pocos detalles sobre su alojamiento, a continuación, añade:» hice un soporte para la ametralladora y estoy listo para ir a cazar... Ayer, a las cinco en punto, revoloteé por encima de la casa, a 1700 o 2000 metros. ¿Me habéis visto? Forcé mi motor durante cinco minutos para que pudierais oírme...».*

### Sus victorias

Vict <sup>a</sup>	Fecha	Hora	Unidad	Avión	Oponente	Lugar del derribo
1	19 Jul 1915	1425	MS 3		Aviatik C 1	Septmonts
2	05 Dec 1915		N3		Aviatik C	Bois de Carre
3	08 Dec 1915	1035	N3		LVG C	Beauvraignes
4	14 Dec 1915		N3		Fokker E 2	SE of Noyon
5	03 Feb 1916	1110	N3		LVG C	Roye
6	03 Feb 1916	1140	N3		LVG C	Carreouisw-E of Roye
7	05 Feb 1916	1130	N3		LVG C	Herbecourt
8	12 Mar 1916		N3		LVG C	Ribécourt
9	22 Jun 1916		N3		LVG C 3	Rosières-en-Santere
10	16 Jul 1916		N3		LVG C	Barleux
11	28 Jul 1916		N3		LVG C	Gandau
12	03 Aug 1916		N3		EA 4	Barleux
13	17 Aug 1916		N3		Aviatik	Grancourt
14	18 Aug 1916		N3		Rumpler C	Bouchavesnes
15	04 Sep 1916	1825	N3	SPAD VII	Aviatik C.II	Hyencourt
16	15 Sep 1916	1125	N3	<i>id.</i>	Rumpler C	St. Christ
17	23 Sep 1916	1120	N3	<i>id.</i>	Fokker E	Erches
18	23 Sep 1916	1125	N3	<i>id.</i>	Fokker E	Laucourt
19	10 Nov 1916	1215	N3	<i>id.</i>	Albatros D	Nesles
20	10 Nov 1916	1225	N3	<i>id.</i>	Albatros C	Morcourt
21	16 Nov 1916	1340	N3	<i>id.</i>	Fokker E	Omiécourt-Pertain
22	22 Nov 1916	1445	N3	<i>id.</i>	Halberstadt	St. Christ
23	22 Nov 1916	1510	N3	<i>id.</i>	Halberstadt	NE de Amiens
24	26 Dec 1916	0945	N3	<i>id.</i>	Halberstadt	Miséry
25	27 Dec 1916	1145	N3	<i>id.</i>	Albatros	W de Péronne
26	23 Jan 1917	1045	N3	<i>id.</i>	Albatros C	Maurepas
27	23 Jan 1917	1134	N3	<i>id.</i>	Rumpler C	Chaulnes
28	24 Jan 1917	1140	N3	<i>id.</i>	Rumpler C	Goyencourt
29	24 Jan 1917	1150	N3	<i>id.</i>	Rumpler C	Lignieres
30	26 Jan 1917		N3	<i>id.</i>	Albatros C	Montdidier
31	08 Feb 1917	1115	N3	<i>id.</i>	Gotha G	Bouconville
32	16 Mar 1917	0908	N3	<i>id.</i>	Albatros C 5	Serres

Vict <sup>a</sup>	Fecha	Hora	Unidad	Avión	Oponente	Lugar del derribo
33	16 Mar 1917	0930	N3	<i>id.</i>	Rumpler C	Hoeville
34	16 Mar 1917	1430	N3	<i>id.</i>	Albatros C	Regneville-en-Haye
35	17 Mar 1917	1330	N3	<i>id.</i>	EA	Atiloncourt
36	14 Apr 1917	1030	N3	<i>id.</i>	Albatros	La Neuville
37	02 May 1917	1935	N3	<i>id.</i>	Albatros	Courtemont
38	04 May 1917	1508	N3	<i>id.</i>	Albatros C	Courtecon-Braye
39	25 May 1917	0830	N3	<i>id.</i>	LVG	NW of Corbeny
40	25 May 1917	0831	N3	<i>id.</i>	Two-seater	Juvincourt
41	25 May 1917	1215	N3	<i>id.</i>	DFW C	Courlandon
42	25 May 1917	1830	N3	<i>id.</i>	Fokker	Gugnicourt
43	26 May 1917	1000	N3	<i>id.</i>	Albatros	Conde-sur-Suippes
44	05 Jun 1917	1715	N3	<i>id.</i>	Albatros C	Berry-au-Bac
45	05 Jun 1917	1730	N3	<i>id.</i>	DFW C	Foret de Berru
46	06 Jul 1917	1055	N3	<i>id.</i>	DFW C	Brimont
47	07 Jul 1917	1110	N3	<i>id.</i>	Albatros	Villers Francheux
48	07 Jul 1917	1230	N3	<i>id.</i>	DFW C	Moussy-sur-Aisne
49	27 Jul 1917		N3	<i>id.</i>	Albatros	Westroosebeke
50	28 Jul 1917		N3	<i>id.</i>	DFW C	Merkem
51	17 Aug 1917	0820	N3	<i>id.</i>	Albatros C	Vladsloo
52	17 Aug 1917	0925	N3	<i>id.</i>	DFW C	Foret d'Houthulst
53	20 Aug 1917		Spa3	SPAD XIII	DFW C	Poperinghe

Tras este resumen estadístico de sus victorias, detallar las peleas libradas por Guynemer para obtener cada victoria, haría este artículo muy extenso y carecemos de espacio para ello.

A este periodo como cazador, corresponden las siguientes imágenes:



En esta imagen, tras recibir la condecoración por su primera victoria, en la que está acompañado por su observador y tirador Guerder, se puede apreciar su figura alféñique que se describe en su biografía. (Source BNF Gallica).



Una página de «La GUERRE Aérienne» dedicada a Guynemer a bordo de su avión el «Vieux Charles» (Source BNF Gallica).



**Detectamos una pelota a 240 km/h**



**Pero no cuándo te quedarás sin coche**



**En Caser, innovamos en lo que realmente necesitas**

DESCÚBRELO EN CASER.ES



TU VIDA | TU SALUD | TU HOGAR | TU AUTO | TUS PENSIONES | TU EMPRESA

902 011 111 | CASER.ES

**caser**

Aseguramos lo que está por venir



# El Ejército del Aire en la Filatelia Española (Sexta entrega)

CARLOS AGUILERA MARIN

*Coronel de Aviación*

*Secretario General del SHYCEA*

## Palos de La Frontera-Buenos Aires: El Plus Ultra



El primero de estos grandes raids, tanto cronológicamente como por resultar de enorme resonancia en el ámbito internacional, fue el que llevó la escarapela de la

Aviación Militar española a la República Argentina, desde Palos de la Frontera a Buenos Aires.

El vuelo Melilla-Canarias fue la prueba definitiva que impulsó el desarrollo de la gesta del Plus Ultra de cruzar el Atlántico Sur. De hecho, Melilla y la base de El Atalayón fueron los lugares de prueba del hidroavión, que fue bautizado con el nombre de Plus Ultra por el cronista de la Ciudad de Melilla, Rafael Fernández de Castro.

Franco expuso su idea al General D. Jorge Soriano, Director de la Aeronáutica Militar que la acogió favorablemente. Le pidió realizara un proyecto detallado para presentarlo al Gobierno. La tripulación elegida para el vuelo a Argentina fue: Comandante Ramón Franco, capitán Mariano Barberán y soldado Pablo Rada, que era el mecánico del hidro de batalla que volaba con Franco en las operaciones de Marruecos.

Para llevar a cabo el viaje, Ramón Franco y Mariano Barberán que llevaban trabajando desde primeros de 1925 en la preparación del viaje, consiguieron que uno de los cuatro Dornier Wal, adquiridos para ser utilizados en las operaciones de Marruecos fuera modificado para darle mayor autonomía y equiparlo con motores más potentes.

El estudio cartográfico y meteorológico de la ruta a Argentina era muy completo, pues lo había preparado Emilio Herrera para su proyecto de unir España y Argentina mediante una línea de dirigibles.

A última hora, Barberán no pudo participar por problemas personales. Franco eligió al capitán Julio Ruiz de Alda como navegante, operador de radio y radiogoniómetro, para sustituirle.

El avión elegido para el raid fue un hidroavión Dornier Wal de canoa, metálico, monoplano de ala alta, bimotor, con los motores en tándem situados sobre un castillete en el centro del plano.

En Melilla se realizaron algunos trabajos y ajustes al W-12 (M-MWAL), mientras Franco y Ruiz de Alda viajaron a Madrid para saludar al general Primo de Rivera, Presidente del Directorio, informarle del viaje y pedirle la ayuda de la Marina. El Almirante Cornejo, Ministro de Marina, puso a disposición del raid como buques de apoyo el destructor Alsedo y el crucero Blas de Lezo. A cambio se incluyó en la tripulación a un piloto de la aeronáutica naval, el alférez de navío Juan Manuel Durán.

El día 19 de enero, se inició el vuelo de traslado al punto de salida del raid. El Plus Ultra, despegó de la Mar Chica en Melilla siendo escoltado hasta el Cabo Tres Forcas por varios aviones del Aeródromo de Tauima, después de amerizar en el río Odiel, quedó anclado en el puerto de Huelva. El día 21 por la tarde, se realizó un vuelo de 23 minutos para probar la radio y dejar al Plus Ultra sobre el río Tinto en Palos, listo para emprender el raid.

El día 22 enero de 1926, despegó de Palos de la Frontera, recordando así la histórica salida de Cristóbal Colón. Este vuelo que iba a realizar la travesía Huelva-Buenos Aires tenía que recorrer más de 10.000 Km, repartidos en 7 etapas:

- Palos-Las Palmas (1.300 km.)
- Las Palmas-Porto Praia (1.745 km.)
- Porto Praia-Noronba (2.305 km.)
- Noronba-Pernambuco (540 km.)
- Pernambuco-Río de Janeiro (2.100 km.)
- Río de Janeiro-Montevideo (2.060 km.)
- Montevideo-Buenos Aires (220 km.)

Después del despegue puso rumbo a Larache y Canarias, primera etapa del raid. Durante muchas horas volaron sobre las nubes sin ver prácticamente el mar, hasta divisar levemente Fuerteventura. Algo más tarde un gran claro les permitió descender y aproximarse al Puerto de la Luz de Gran Canaria para tomar agua, después de más de ocho horas de vuelo.

La segunda etapa de Canarias a Porto Praia en Cabo Verde, fue la más difícil desde el punto de vista de la navegación, ya que presentaba el problema de arribar a unas islas con escasa visibilidad. Franco, con su obsesión de reducir peso, para este tramo eliminó 400 Kg. de peso e hizo bajar al fotógrafo Alonso.

Como estaba previsto, al llegar a Porto Praia la visibilidad era mala, pero aún pudieron avistar a los buques españoles, que les recibieron con salvas. Por la mala mar, amarar era difícil, pero, felizmente lo consiguieron tras más de nueve horas de vuelo.

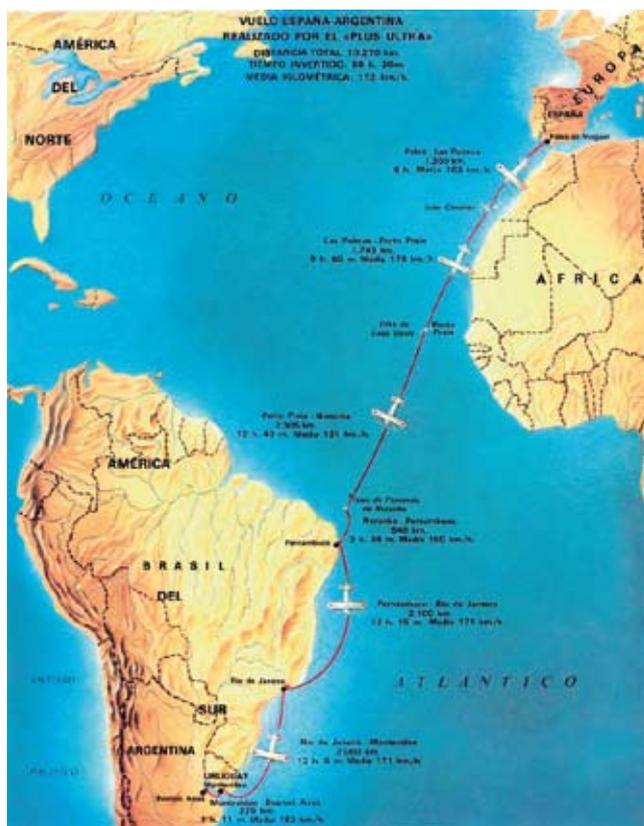
Al amanecer del día 30 despegaron, con dificultades, hacia la isla de Fernando Noronha. Durante una hora pudieron mantener contacto con el crucero y con Porto Praia, pero después estuvieron aislados hasta la una de la tarde y tuvieron que volar a 300 m de altura sobre un mar muy movido y medio entre nubes. A las dos de la tarde empezaron a oír estaciones de barcos situados a proa, que les permitió corregir el rumbo.

Cerca del Ecuador, atravesaron una zona de chubascos que tuvieron que salvar dando un rodeo. Cuando estaba a punto de ponerse el sol divisaron la isla y como iba a anochecer antes de arribar a la isla, decidieron amerizar junto a un barco inglés y comenzaron a navegar con dirección al faro de la isla que estaba encendido: así recorrieron 25 millas. Finalmente decidieron pasar la noche en el hidro. Por la mañana los recogió el «Alsedo» que los llevó a la isla. En resumen, habían hecho un vuelo de más de doce horas.

Al día siguiente se inició el vuelo a Recife, a solo 540 Km. Pero en este tramo ocurrió un serio incidente que les obligó a continuar el vuelo con un solo motor a máxima potencia. Ello le obligó a lanzar al mar todo lo que llevaban a bordo. La causa fue la rotura de la hélice trasera, que obligó a para el motor y dado que el motor delantero no daba el rendimiento suficiente, Franco tuvo que hacer grandes esfuerzos para mantenerse en vuelo, llegando en algún momento las olas a rozar el casco. Al fin vieron la costa americana, y tras tres horas y media de vuelo, el «Plus Ultra» amaró en el Puerto de Recife, tras lograr la travesía del Atlántico Sur.

La parte del raid que quedaba era menos importante aunque no más fácil, pues la etapa de Recife a Río de Janeiro -2.100 Km.- era un trayecto que nunca se había hecho en vuelo directo, sin escalas. El día 4 de febrero se realizó costearo el continente. En Río, la toma de agua fue muy difícil a causa de tanto obstáculo, miles de embarcaciones de toda clase, que ponían en peligro la aeronave, al extremo de que una de las embarcaciones que como todas las demás, quería navegar a su lado, rompió el timón del hidroavión.

El día 9 despegaron hacia el Sur con problemas, pues habían cambiado la hélice de cuatro palas por una de dos que era menos eficiente, y tuvieron que cargar gasolina de automóvil. Pero un viento favorable les permitió continuar hasta Montevideo donde llegaron al ponerse el sol. Fueron 2.060 Km. Recorridos en 12 h 05 m que nadie había hecho en



vuelo directo. El Presidente de la Nación les pidió realizasen días más tarde una escala en Uruguay, a lo que Franco accedió.

Al día siguiente despegaron para la etapa final a Buenos Aires después de una hora y doce minutos y escoltados por los aviones argentinos que habían salido a esperarles el «Plus Ultra» sobrevolaba la ciudad, virando sobre el monumento a Colón. Unos minutos después amaró en el antepuerto, en medio de ovaciones y sirenas que celebraron la proeza.

Franco envió al Gobierno el proyecto de vuelta a España con el Plus Ultra. El regreso sería por la Costa del Pacífico, Cuba, Estados Unidos y el Atlántico Norte (vía Azores) y así el «Plus Ultra» habría visitado más países americanos de habla española y hubiera efectuado la doble travesía del Atlántico.

Franco recibió la orden del Gobierno español, de finalizar en ese punto el raid, y tras una visita prevista a Montevideo, el Plus Ultra fue un regalo de España a Argentina. Días más tarde se hizo la entrega oficial del hidro.

El regreso de la tripulación, se efectuó en el crucero Buenos Aires que el Gobierno argentino ofreció para devolverlos a España. El día 5 de abril el crucero llegó a Huelva, donde la ciudad estaba imponente de gentío, animación y entusiasmo. El Rey dio la bienvenida a los héroes a bordo del crucero Cataluña.

El Plus Ultra, ya propiedad de Argentina, se expuso en el pabellón principal del Museo de Luján. ■

# Deja volar tu imaginación.



**Un préstamo** para que veas  
cumplidos **tus sueños.**

## Historias de aviadores: los tripulantes del «puchero»

CARLOS LÁZARO ÁVILA  
Socio de la ADAR\*  
Miembro de número del SHYCEA



*Tripulaciones de Junker en Talavera de la Reina (AHEA).*

LA MAYORÍA de los libros de aviación se centra en la trayectoria de los pilotos, en concreto, los que tripulaban los aviones de caza y, en menor medida, los de bombarderos. Por lo general, el resto de los tripulantes de un aparato (observadores, bombarderos y ametralladores) han recibido escasa atención por parte de historiadores y aficionados y ya no digamos el olvidado escalón de tierra (mecánicos, armeros y especialistas). Por ello, conviene recordar que la actuación en EQUIPO de todos ellos redundaba en la posibilidad de que un piloto de caza pudiera neutralizar al enemigo, o que un bombardero o aparato de reconocimiento pudiera cumplir con la misión asignada.

A continuación, vamos a referirnos a las experiencias de tres aviadores José Larios Fernández de Villavicencio, José Ramón Gavilán Ponce de León y Ángel Seibane Cagide que hicieron sus «pinitos» en el aire a bordo del puesto de ametrallador bombardero del

histórico Junker Ju 52. Visto con retrospectiva, esa posición de combate carece del «glamour» que tiene la cabina de vuelo de un caza o bombardero, pero estamos seguros que los aviadores mencionados hubieran dado lo que sea por cumplir su sueño de volar.

A Larios, Gavilán o Seibane no les importó servir en la Guerra Civil en uno de los puestos más peligrosos del famoso Junkers (junto con la cabina de tripulación): la góndola del bombardero, a sabiendas de que a su despectivo mote (el puchero u orinal) se le añadían los peligros inherentes de volar en un aparato pesado, lento y cuya posición carecía de cualquier tipo de protección contra las bajas temperaturas y, parcialmente, contra la caza enemiga gracias a su ametralladora MG-15 de 7,92 mm.

El propio acceso a esta góndola ya implicaba cierto riesgo: cuando se acercaban al objetivo, el observador debía bajar por una escalerilla cuyo último tramo era retractable; en numerosas ocasiones

\* Asociación de Aviadores Republicanos.



*El bombardero José Luis Muñoz en su puesto.  
Foto Archivo E. Valero.*



*Puesto de observador y bombardero (ametrallador)  
en la góndola adaptada al Junker JU-52, español.*

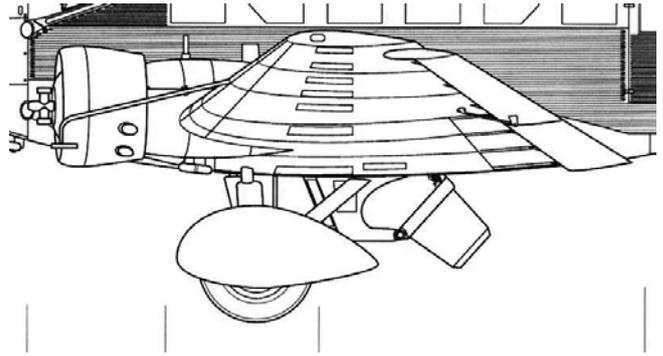
no se procedía al desplegado de la escala y en pleno, vuelo, soportando corrientes de aire, frío y el ruido del motor, el tripulante, a pulso, saltaba del tramo fijo de la escalera sobre los bordes del cubículo, frenando la maniobra con las manos retenidas en la escalera fija. A continuación, acuclillado, después de montar el arma y comprobar la ubicación de los cargadores, vigilaba la parte posterior del aparato hasta que llegaba al objetivo.

Una vez sobre el mismo, podría decirse que se «consolaba» porque, en el momento del bombardeo, se giraba en su estrecho cubículo, asumía los mandos del avión y valiéndose del visor Gortz GV219d montado detrás del parabrisas de la góndola accionar los mandos para que el aparato soltara las bombas sobre el objetivo (aunque parece que muchas veces la suelta de bombas se hacía a «ojímetro»).

### Las experiencias de Larios y Gavilán

El gaditano José Larios Fernández de Villavicencio, duque de Lerma, fue uno de los primeros aviadores del bando de Franco que escribió sus memorias sobre la contienda (*Combate sobre España. Memorias de un piloto de caza (1936-1939)*<sup>1</sup>). A tenor de la portada de su libro, Larios es más conocido por

<sup>1</sup> Inicialmente, este libro fue publicado en Londres como *Combat over Spain; Memoirs of a Nationalist Fighter Pilot: 1936-1939* (Neville Spearman, 1968). En 1982 fue publicado en castellano por San Martín.



*Dibujo de la ubicación, en posición de vuelo de la góndola adaptada en España para el observador-artillero. Cuando el servidor entra en la góndola, éste adopta la posición vertical de la otra imagen.*

su trayectoria en el Grupo de Caza Morato, donde se convertirá en as (6 derribos), pero este piloto de Fiat y Heinkel 112 no se olvidó de que empezó su carrera aeronáutica como un simple ametrallador-bombardero de Junker.

Al principio de la guerra, Larios combatió en un Tabor de Regulares y luego pasó a volar como ametrallador-bombardero en otro histórico de la Aeronáutica Española: un Breguet XIX de Tablada. Más tarde se incorporó a la escuadrilla de trimotores Junkers 52 *Toledo* del capitán A. Carrillo Durán donde fue destinado al puesto inferior del aparato. En esa posición, además de manejar los mecanismos de lanzamiento de bombas, también cubría el sector inferior del aparato que, junto a la cabina de los pilotos, eran los objetivos predilectos de los



*Memorias de José Larios.*

cazas soviéticos Polikarpov I-15 e I-16 que llegaron a España en noviembre de 1936.

A no ser por un impacto de la artillería antiaérea, ametrallar uno u otro puesto era garantía segura de neutralizar el bombardero. Sin embargo, el viejo Junker era capaz de soportar el duro castigo al que le sometían los cazas enemigos ya que el pequeño calibre de las ametralladoras PV-1 y Shkás soviéticas (7,62) tan sólo podían acribillarlo y dañarlo, a no ser que se impactara en el verdadero talón de Aquiles del Ju 52: el depósito de purga<sup>2</sup>. Los trimotores alemanes podían resultar agujereados y con sus tripulantes heridos pero, si sus pilotos sobrevivían a la experiencia, eran capaces de volver a sus bases gracias a la enorme capacidad de encajar el fuego enemigo.

Larios, fue testigo privilegiado de esos ataques porque la góndola del avión le daba una buena panorámica del combate aéreo gracias a que no contaba con ningún tipo de cerramiento. Si bien es cierto que la carencia de mamparas o acristalamiento (tan solo el pequeño parabrisas frontal) podía acrecentar la sensación visual y sonora del combate aéreo, también incrementaba las penalidades que sufrían en las

<sup>2</sup> José María Bravo comenta en sus memorias (*El Seis Doble. Bravo y los Moscas en la Guerra Civil española y en la II Guerra Mundial* de José María Bravo Fernández-Hermosa y Rafael de Madariaga Fernández. Craftair-Agudín. Madrid, 2003) que los soviéticos lo conocían a raíz del derribo nocturno que hizo M. Yakushin sobre un Junkers en el frente de Madrid, pero que no se les comunicó a los aviadores españoles hasta mucho más tarde.



*El Junker María Magdalena con el puchero desplegado  
(Foto J. Arráez).*

misiones a gran altura y en los meses de invierno. El piloto gaditano relata que todas las tripulaciones de los Junkers iban equipados con cascos de vuelo, guantes, bufandas y cualquier ropa de abrigo que pudiera mitigar el intenso frío (sobre todo en su puesto) y que al aterrizar era frecuente la presencia de una ambulancia para atender al personal que había sufrido congelaciones en pies y manos.

En la *Toledo*, Larios participó en la campaña de Asturias y después en el frente de Toledo, donde describe con detalle el ataque de los Polikarpov R-5 *Rasantes* sobre el aeródromo de Talavera de la Reina. En esta acción milagrosamente se salvaron aparatos y personal porque las bombas enemigas no llegaron a actuar con efectividad porque el terreno blando amortiguó su efecto). En sus servicios sobre Madrid, el aviador gaditano refleja en su libro la angustia que sufrió ante el derribo del Junker del capitán E. Ruiz de Alda y también narra el derribo del trimotor de J. Calderón Gaztelu durante la batalla del Jarama. Este hecho le marcaría profundamente y así lo refleja en sus memorias, sin saber que, casi ochenta años después, vería la luz una versión complementaria de lo sucedido escrita por uno de los tripulantes de Calderón que volaba en su mismo puesto. Después de estas experiencias como tripulante del «puchero», Larios se incorporó a la Escuela de Vuelo para convertirse en piloto, continuando su carrera aeronáutica como piloto de Heinkel 51 en la Cadena, en el Grupo Morato y finalmente en el 5-G-5 de monoplanos Heinkel 112.

Hubo de pasar más de veinte años para que, en lo que se refiere a las unidades de bombarderos pesados apareciera otro testimonio, en este caso el de otro futuro as de la caza: José Ramón Gavilán Ponce de León, tripulante de Junker 52 y Savoias<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> *General Gavilán. Memorias: De enlace del general Mola a jefe de la Casa Militar de Franco.* Edición de J. Fernández Coppel. La Esfera de los Libros, 2005.



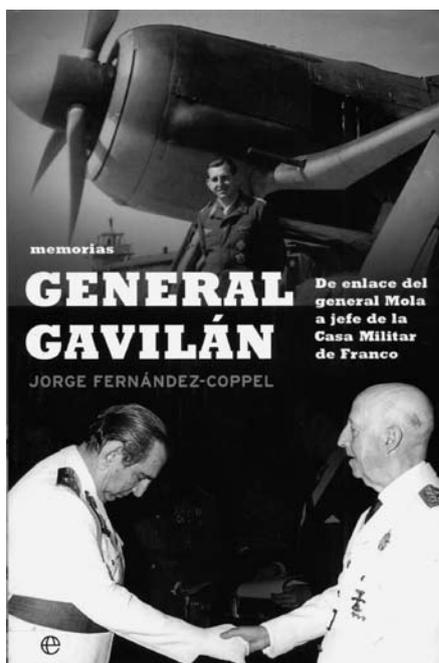
*Formación de Junkers y Romeos en el que una explosión accidental podía ser una catástrofe (Foto AHEA).*

Al comienzo de la guerra, este aviador burgalés Gavilán sirvió de enlace entre la guarnición de Burgos y el cuartel general de Mola en Pamplona, combatió como soldado en Somosierra e incluso formó parte del comando encargado de rescatar a José Antonio Primo de Rivera de la cárcel de Alicante, operación que no se llevó a cabo. Tras un breve curso como alférez provisional, Gavilán fue destinado a un Tabor de Regulares con el que combatió en la Ciudad Universitaria de Madrid hasta que en marzo de 1937 fue seleccionado para hacer el curso de tripulantes de aviación en Sevilla.

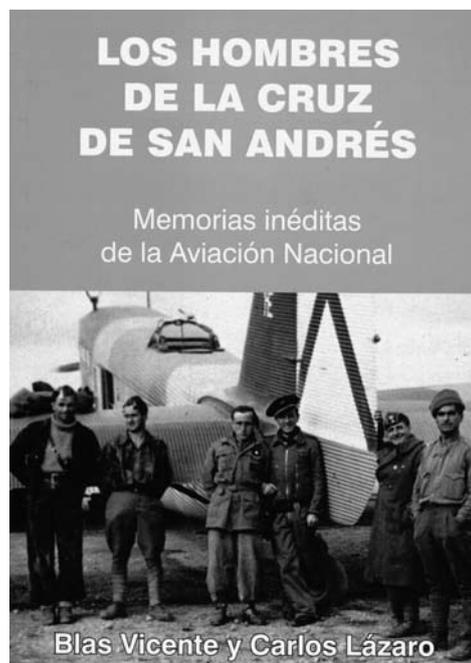
En sus memorias, Gavilán recuerda su formación como ametrallador-bombardero en un viejo trimotor Fokker VII en el que practicaban sobre las marismas del Guadalquivir con dos «sistemas» sencillos. El primero consistía en tumbarse sobre un agujero del fuselaje y se «lanzaba» tirando de los pantalones de un mecánico que iba sentado en una silla (y le hacía caso en función de su experiencia). El segundo era igual de rudimentario: se ataba una cuerda que iba del mono del observador al pie del bombardero quien arrojaba las bombas en el momento en el que sentía el tirón en su extremidad. Tras su formación, Gavilán fue destinado como bombardero a los Junker del 2G-22 y, al igual que Larios, alude al

sufrimiento que sus compañeros y él padecieron en el puchero por las bajas temperaturas. Los tripulantes de los trimotores iban literalmente envueltos en ropa y, en ocasiones, intentaron combatir el intenso frío llevando botas de vino a bordo.

En sus memorias, Gavilán alude a sus servicios en los diferentes frentes en los que actuó su unidad (Centro, Belchite, Teruel), describe las características de los campos eventuales que les sirvieron de base (donde cargar las bombas pesadas era difícil por carecer de un foso profundo de carga como el que existía en campos permanentes. Sin embargo, lo más interesante es su relato sobre cómo presenció algunos de los aislados (pero terribles por sus efectos) accidentes derivados del mal funcionamiento de las espoletas eléctricas de las bombas que provocaban explosiones en vuelo con desastrosos efectos humanos y materiales para el avión que las cargaba y el impacto en la moral del resto de aviadores de la formación de bombarderos. En el verano de 1938, Gavilán pasó a volar como tripulante en los Savoias S.79, interviniendo en misiones contra la flota republicana y posteriormente fue destinado a los lentos trimotores Savoia S.81. Al finalizar la guerra, fue declarado apto para unidades de caza, teniendo una extraordinaria trayectoria bélica durante la Segunda



Portada del libro de memorias de Gavilán.



Portada del libro que contiene el relato de Seibane.

Guerra Mundial como piloto de la Primera Escuadrilla Azul que combatió en la URSS, en la que obtuvo numerosas condecoraciones y el título de as.

### El reciente testimonio de Seibane.

En los relatos sobre los bombarderos hay que destacar la autobiografía del aviador gallego Ángel Seibane Cagide, quizás el relato más completo sobre los Junker 52 así como Heinkel 45<sup>4</sup>. Al estallar la guerra, Seibane era capitán de Infantería y observador de aeroplano en El Prat, huyendo a bordo de un Breguet hasta Pamplona. Después de numerosos servicios aéreos actuó como observador bombardero en la escuadrilla 4E-22.

El relato de Seibane, por su amplitud y detallismo, constituye una de los mejores fuentes de información sobre la actuación de los Junker en la guerra, aparte de incluir su experiencia al ser derri-

bado cuando volaba como tripulante del Ju 52 de José Calderón Gaztelu abatido sobre el Jarama. Al igual que Larios y Gavilán, Seibane ratifica las duras condiciones (por razones meteorológicas y bélicas) de servir en el puchero del trimotor alemán, pero además detalla con gran precisión la experiencia de las tripulaciones de los lentos y pesados trimotores alemanes (muy valorada por el Alto Mando) que, pese a todo el castigo que les infligía el enemigo, volvían a sus bases.

Finalmente, Seibane fue canjeado y al igual que los otros dos aviadores mencionados, decidió ser el timonel de su destino: hizo el curso de piloto en Italia y luego pasó al grupo de cooperación 6G-15 (Heinkel 45) donde a partir de agosto de 1938 se convierte en jefe de la 1ª Escuadrilla. El relato de su paso por esta unidad, que era una de las más veteranas de la guerra y que sufriría numerosas bajas humanas y de material. Sirvan, pues, estas vivencias como reflejo de todos aquellos aviadores en guerra de los que apenas quedan reflejo en los libros de historia aeronáutica. ■

<sup>4</sup> Publicado por B. Vicente y C. Lázaro en *Los hombres de la Cruz de San Andrés. Memorias inéditas de la Aviación Nacional*. Edición de los autores. Madrid, 2019.

## Primera Guerra Mundial (1914-18): L'armistice

**CÓMO se ocultaron y salieron de Alemania más de doscientos aviones y cuatrocientos motores, los mejores de aquella Guerra.**

**Planificación + contrabando + corrupción**

**...Y todos se pusieron a fabricar canoas canadienses**

El relato personal de Anthony Fokker, interpretado en exclusiva para RESCATE,  
por JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA

Con la firma del armisticio, tras la Gran Guerra (1914-18) las máquinas fueron disminuyendo su velocidad de producción para detenerse, «resonando» su silencio en toda Alemania. Los contratos para todas las entregas futuras de armas o municiones se terminaron abruptamente, pero para evitar arrojar a cientos de miles de trabajadores a la calle, a la industria se le concedió algún tiempo —muy poco— para completar con rapidez algunos de los pedidos. Se ordenó que las fábricas se adaptaran e iniciaran lo antes posible la fabricación de productos alternativos para que satisficieran las necesidades del tiempo de paz.

En ese momento, relataba en 1930 el constructor de aviones Anthony Fokker, tenía mi fábrica de aviones en Schwerin, ampliada hasta el punto de emplear mil ochocientos trabajadores, mi fábrica de armas en Reinickendorf, una pequeña fábrica de hidroaviones en Travemünde, en el Mar Báltico y poseía la mayoría de las acciones de las fábricas de motores de Oberursel cerca de Frankfurt, lo que elevaba mi personal total a seis mil. Este conjunto de empresas era una de las empresas de construcción de aviones más grandes y completas de Alemania. Para administrarlo, había establecido una oficina central en Berlín, donde residía mi gerente general Horter. Reinhold Platz, que había venido conmigo a Johannisthal como ajustador, se había convertido en mi mano derecha en Schwerin en los servicios de experimentación de aviones; Luebbe estaba en Reinickendorf, jefe de la fábrica de ametralladoras.

Luego, los Aliados me dieron un golpe fatal al estipular en una de las cláusulas del Armisticio que Alemania tendría sus alas cortadas para el



Anthony Fokker, durante su visita a la Feria de la Aeronáutica de 1930 en París». (Fuente ARCHolo)

futuro, y que todos los aviones y motores militares que poseía en la actualidad deberían ser destruidos. Tuve el dudoso honor de ser el único fabricante cuyo avión fue especialmente mencionado. El artículo cuatro, que enumeraba el material que Alemania debía entregar a los Aliados, decía:

— Primero, todas las cámaras D-7 (dispositivos o aviones modelo Fokker D-7).

Hubiera sido un anuncio maravilloso de las cualidades de mi avión, si no fuera que la mención suponía la completa liquidación de mis empresas, la destrucción del quehacer de cinco años de arduo y cualificado trabajo continuó día y noche. Fue la pérdida de un gran capital, todo ubicado en Alemania, donde tenía la intención de continuar mi negocio embarcándome en la aviación comercial, que ahora tampoco tendría hueco en la industria alemana. También tuve que encontrar la mayor cantidad de trabajo posible para los seis mil trabajadores que conformaban mi personal, una vez que mi actividad se paralizó por la orden recibida de los Aliados. El golpe casi me noquea. Por unos días me quedé aturdido, luego traté de encontrar una manera de lidiar con el desastre.

Me sentí empujado a la resistencia por aquella mención especial de mis aviones en las cláusulas del Armisticio. Fue una provocación demasiado manifiesta para no responderla. En cualquier caso, mi estado de ánimo *beligerante como holandés*, me obligó a desafiar a los Aliados: solo obedecería si tuvieran suficiente poder y habilidad para obligarme a hacerlo.

Resolví salvar la mayor cantidad posible de aviones de la destrucción. Me enteré de que una comisión aliada vendría a visitar nuestras fábricas



*Avión de caza Fokker VII, expresamente mencionado, en el documento del armisticio, ordenando que fueran destruidos todos los aviones de este modelo que hubieran superado la guerra. (Fuente ARCHolo)*

y supervisaría la destrucción sistemática de aviones y motores hasta el final. Todos los Fokkers en condiciones de vuelo debían ser transportados por aire a los aeródromos indicados. Entre los pilotos militares, muchos veteranos que se habían aficionado a sus aviones desobedecieron abiertamente las órdenes, en estos días de tumulto y revuelta. Algunos devolvieron sus dispositivos a Schwerin, otros los escondieron en aldeas distantes, al abrigo del ojo inquisitivo de la comisión aliada. El hecho se repitió tan a menudo que un decreto especial les recordó a los pilotos las duras sanciones a las que quedaban expuestos al desobedecer. La famosa disciplina prusiana casi no se impuso en ese momento, y el decreto apenas fue efectivo.

**Exploré la ciudad y el campo para encontrar graneros aislados, bodegas no utilizadas y otros escondites secretos donde podía esconder los motores y los aviones. En poco tiempo escondimos más de doscientos veinte dispositivos (aviones) y cuatrocientos motores.**

Cuando la comisión llegó a la fábrica, todavía había, además de grandes cantidades de materiales, un muy elevado número de aviones y motores que el gobierno había comprado y dejado allí para ser destruidos. Los aviones y motores de propiedad del gobierno fueron destruidos o llevados, pero la comisión abandonó nuestra fábrica sin sospechar que habíamos «eliminado» un número mucho mayor de antemano.

Para evitar que Alemania reconstruyera rápidamente su importante aviación militar, todos los hangares grandes fueron demolidos o inutilizados cortando las vigas del techo y sosteniéndolo con pilares levantados en el medio de las superficies cubiertas y las puertas. Los hangares y talleres de aeródromos militares fueron arrasados. *Uno llegaría a pensar que Alemania, uno de los países cuya aviación había tenido el desarrollo más importante, nunca volvería a volar.*

Para proporcionar trabajo a mis trabajadores, hicimos varias pruebas de nuevos productos que resultaron una importante pérdida de dinero. La construcción de embarcaciones, parecía un negocio viable, y nos propusimos hacer yates, lanchas y canoas. Creo que llegamos a fabricar 1.500 canoas en el modelo canadiense. Nuestro mayor error no fue limitarnos a unos pocos tipos de ventas diarias, sino construir barcos de todos los tamaños y todo tipo. Además, otras fábricas, que habían modelado su política sobre la nuestra en el momento de los aviones, siguieron nuestro ejemplo y el mercado pronto se inundó. Las canoas que se venderían por mil marcos no pudieron encontrar posteriormente compradores a quinientos marcos.

Luego procedimos a fabricar balanzas comerciales y fallamos miserablemente. Las fábricas de escalas reales estaban tan por delante de nosotros como lo hubiéramos estado si hubieran querido transformar sus talleres en fábricas de aviones. Solo estábamos administrando dinero y, sin embargo, teníamos que seguir adelante. La revolución, que había comenzado el 9 de noviembre, dos días antes del Armisticio, estaba en pleno apogeo y nuestra existencia estaba absolutamente a merced de dictadores irresponsables. Durante algún tiempo estuvo prohibido despedir trabajadores sin el consentimiento de las autoridades locales. Cada sección de la fábrica estaba gobernada por un soviet de trabajadores. Al final, entendieron que la industria estaba yendo directamente a la ruina, debido a estos procesos contrarios a los métodos económicos. Sin embargo, las cosas continuaron yendo de mal en peor. Teníamos miedo de no dejar viva la aventura.

Guardias revolucionarios (rusos) deambulaban por nuestras fábricas. Estos personajes saquearon los bancos y robaron todos los fondos. Varios industriales de Schwerin que intentaron protestar fueron ejecutados de inmediato. El telégrafo, el teléfono y el correo ya no existían. Nadie sabía lo que estaba pasando en toda Alemania.

Ninguna fuerza policial proporcionó seguridad pública. Fui convocado por el consejo de trabajadores, que se estaba reuniendo en un arsenal, y me advirtió que **tenía que proporcionar más dinero o que me dispararían.** Al explicarles que mi dinero estaba en Berlín y logré convencerles de que no los delataría, y me refugié durante unos días, en la casa de un amigo. Nadie me disparó. Yo les prometí que si me liberaban enviaría fondos a Berlín para administrar la fábrica. De mala gana acordaron dejarme ir a casa. Dos guardias fueron responsables de vigilarme, porque no confiaban en mi palabra más de lo que yo confiaba en la suya.

Esa noche, me puse el uniforme del hijo de mi arrendador, después de meter mil marcos en mis botas, salí de la casa, pasé junto a los dos guardias y corrí calle abajo, donde Waalm me estaba esperando en la oscuridad, a unas pocas casas de distancia, con una motocicleta.

En un abrir y cerrar de ojos estaba pilotando aquél ciclomotor y, dejando Schwerin a toda velocidad. Tomé la dirección de un pueblo distante a cincuenta kilómetros y me puse a todo gas. Pasé de los sesenta kilómetros por hora en medio de la noche, sin atreverme a encender una linterna, temiendo en todo momento encontrar un obstáculo y romperme la cabeza, o caer en una patrulla revolucionaria.

Cuando llegué al pueblo, escondí la motocicleta en un jardín desierto y me dirigí a la estación, evitando la atención. No entré, por temor a ser reconocido y detenido, pero esperé al otro lado de las vías a que un convoy se detuviera en la estación. Rápidamente me subí a un vagón. Una vez que sobrepasé el pueblo, logré caminar por encima de los techos y saltar a la parte de atrás de una camioneta que estaba detenida esperando el paso del convoy.

Berlín también estaba bajo asedio. Temiendo que los revolucionarios de Schwerin hubieran pedido a sus camaradas de Berlín que me detuvieran cuando llegase, pues era conocida mi costumbre de hospedarme en el Hotel Bristol. Me quedé escondido durante los primeros días en la casa de un buen y leal amigo.

Continuamente se oían disparos en las calles. Un día tuve que agacharme en las instalaciones del hospital de la Biblioteca Estatal de Prusia, cuando las balas comenzaron a silbar bajo los tilos. La gente temía todos los días que los revolucionarios (rusos) saquearan las casas de los ricos y saquearan los bancos.

La revolución había comenzado con un motín de marineros en Kiel y los marineros se encontraban ahora temporalmente dueños de Berlín. Hice «arreglos» para que cuatro guardias navales me vigilaran día y noche.

Escortado por uno de estos guardaespaldas, fui a instalarme en el Hotel Bristol. Los marineros se quedaban en centinela fuera de mi puerta y me acompañaban a todas partes de la ciudad. Les pagué una suma correspondiente a diez dólares diarios por su protección, hasta que la calma regresó y se restableció una apariencia de orden en la ciudad.

Los dos guardias de los que escapé de Schwerin fueron fusilados por sus camaradas furiosos.

Los horrores de la revolución me pusieron a prueba más que toda la guerra. Sufrí de un ataque

de nervios. No me atreví a regresar a Schwerin, pero me mantuve en contacto con un pequeño grupo de trabajadores leales que mantenían en buen estado, más o menos, la fábrica.

Desanimado por la anarquía loca que reinaba en todas partes, pronto tuve el deseo de liquidar de alguna manera mis negocios en Alemania, a cualquier costo, y regresar a Holanda. Prometí a varios trabajadores muy cualificados, que los llevaría conmigo si me ayudaban. Quedarse ya más tiempo me parecía más que demencia.

### El gran negocio del contrabando

Al final de la guerra, mis ganancias superaron los treinta millones de marcos. Si hubiera seguido de cerca los resultados financieros de todas las compañías en las que tenía intereses, podría haber duplicado eso. El dinero que ganaba, y las posibilidad de lograr una mayor ganancia, nunca supuso para mí suficiente tentación como para empujarme a renunciar al trabajo más absorbente que requería el descubrimiento y la fabricación. Mientras hubiera suficiente dinero en las cajas para seguir fabricando, no sentía la necesidad de tener más.

El hecho de que salí de Alemania con menos de una cuarta parte de la fortuna que había acumulado no me afectó demasiado. Más tarde, perdí parte de este dinero nuevamente, cuando el marco se devaluó, cuya caída acelerada solo comenzó un año después de mi regreso a Holanda. **Los grandes banqueros de Berlín, cuyo nombre no podía divulgar sin escandalizar a la opinión pública, me estafaron dos millones de marcos.** Perdí aún otros fondos tratando de apoyar una industria en declive, y en inversiones inmobiliarias pobres, así como en moneda extranjera, valores, préstamos y cupones. Pero **el placer del riesgo y la aventura; de las intrigas, las tramas y los planes cuidadosamente elaborados para poder salir de Alemania me compensaron ampliamente por todas estas pérdidas.**

La revolución soviética que se derramó sobre los alemanes, mientras todavía estaban mareados por su derrota, causó la ruina de la industria y el comercio, pero en cierto sentido me salvó. Solo logré mantener esta pequeña parte de mi propiedad gracias al desorden que reinaba en todas partes y porque el gobierno se vio reducido a la impotencia y la administración pública se puso patas arriba. Durante este período, ya no obedecimos ni al ejército, ni al gobierno ni a los Aliados. **Decidimos aprovechar la confusión general para recuperar los aviones, los motores y todo el equipo que habíamos escondido en Holanda.**

El proyecto que estábamos formando era aparentemente una locura. La frontera estaba vigilada no solo por patrullas holandesas, sino también por patrullas alemanas y aliadas. Todavía era posible pasar a un hombre o a un automóvil en secreto, pero nosotros pretendíamos pasar un convoy completo de materiales y equipos mediante ferrocarril para garantizar las comunicaciones entre Alemania y Holanda. Wilhelm Hahn, jefe de nuestro servicio de despacho (logística), quien había demostrado su valía al garantizar el transporte de nuestros aviones al frente durante cuatro años de guerra, organizó todo el asunto y se encargó de las complicadas negociaciones. Incluso hoy, veinte años después de consumado este hecho, apenas puedo creerlo, parece tan sorprendente.

Cada punto del programa presentaba innumerables dificultades. En primer lugar, teníamos que conseguir suficientes vagones sin traicionar nuestro proyecto, y esa fue la tarea más difícil. Todos en el ferrocarril sabían que no había necesidad de vagones en ese momento para encarrillarlos hacia Alemania. A costa del dinero, apelando a viejas amistades, reunimos, por todos los medios posibles, los vagones que necesitábamos. Luego, pusimos en secreto un equipo, especialmente elegido para este propósito, entre nuestros viejos trabajadores y que recibieron la misión de actuar rápidamente.

Con un ejército de camiones, esta tropa, trabajando día y noche, desenterró muchos de los motores ocultos que esperaban en sus paquetes y los cargó rápidamente en camionetas cerradas. Colocaron todo el material que podría sostenerlo en la parte superior. Las puertas estaban cerradas y selladas. En los vagones abiertos y planos se colocaba todo tipo de armamento debajo y, por encima, tubos de madera y acero; y todo ello cubierto de lonas.

Todo el convoy, que consistía en SESENTA vagones, estaba estacionado secretamente en apartaderos, cerca de la estación de Schwerin. Es imposible esconder un vagón en una línea férrea, y mucho menos sesenta. Sin embargo, hicimos nuestro mejor esfuerzo al distribuirlos en diferentes rutas. La atención del mundo estaba por otro lado.

Todos nuestros planes fueron elaborados y llevados a cabo en una semana, porque teníamos que actuar rápidamente. Hahn me contrató para esconder grandes sumas de dinero en la parte trasera de una de las camionetas, pero parecía imposible llevar tal carga de contrabando a través de Holanda y me negué. Las aduanas alemanas y los delegados aliados habían emitido órdenes formales que prohibían la exportación de dinero y objetos de valor, y la comisión aliada había prohibido específicamente la

eliminación de cualquier material de guerra del país. La vigilancia tenía que ser muy activa, especialmente en las líneas principales, pero Hahn, para quien el tráfico ferroviario no tenía secretos, se comprometió a conducir el primer convoy él mismo al otro lado de la frontera.

Ya era bastante difícil sacar un largo tren especial de Schwerin y pasarlo por la gran ciudad de Hannover en estos días desordenados, pero la parte más difícil fue llegar a Saltzbergen, la última estación alemana, y Hengelo, primera estación después de la frontera holandesa. Los conductores habían sido «vistos» a lo largo de la ruta, por supuesto: las vías que iban a la frontera estaban «engrasadas». Pero lo más importante era comprar la complicidad de los gerentes de estación en ambos lados de la frontera y la de los funcionarios de aduanas alemanes. Afortunadamente para nosotros, la revolución y la depreciación del dinero habían reducido sus recursos hasta el punto de que se corrompían más fácilmente de lo habitual. Además, los alemanes, naturalmente, no querían obedecer las órdenes de los aliados y estaban listos para cerrar los ojos si podían hacerlo sin preocuparse. En lo que respecta a los empleados junior, llegamos allí con bastante facilidad, una vez que nos aseguraron que estábamos coludiendo con sus jefes.

Habíamos acordado con la aduana que el tren incluiría sesenta vagones, porque sería demasiado largo para ser almacenado en los apartaderos de la frontera, que solo estaban dispuestos para cuarenta vagones. Por lo tanto, para evitar que nuestro tren interrumpiera el tráfico en la vía principal, lo encaminaríamos a Hengelo en Holanda.

Todo se había combinado para evitar demoras, de modo que ningún inspector cuya cooperación no hubiéramos obtenido se arriesgaría a interferir. Como era imposible lograr que una locomotora alemana cruzara la frontera, las locomotoras holandesas fueron llevadas a la última estación, treinta o cincuenta kilómetros territorio adentro.

Cuando el convoy estaba a punto de llegar a Saltzbergen, la patrulla alemana y aliada fue advertida repentinamente (por nuestros comunicadores) de que se iba a intentar una importante expedición de contrabando en una estación cercana en la frontera. Hahn había hecho todo un intento de ocultar el nuestro y, por supuesto, tuvo que ser abandonado tan pronto como la patrulla, que conducía a la trampa, había sido detectada. Una vez que el camino estuvo despejado, nuestro convoy se apresuró y Hahn me llamó desde Hengelo para decirme que el primer tren llegaría pronto a Amsterdam.



*Un convoy de ferrocarril con vagones cerrados como los utilizado para el transporte de los aviones, finalizada la Guerra, desde Alemania a Holanda. (Fuente ARCHolo)*

También salimos de una última dificultad, cuando los oficiales de aduanas holandeses vinieron a inspeccionar el convoy en Hengelo. El propio Hahn no tenía idea de lo que contenía el tren en el momento en que debían pagarse las tarifas, especialmente porque dos trenes de emergencia se habían estacionado en Alemania en las vías laterales y definitivamente perdido, Hahn evaluó al alza el valor del envío, para que la gratificación a los aduaneros fuera de un monto no discutible.

A menudo recurrimos a algo diferente al dinero, especialmente en Holanda. Cuando hablamos con un empleado junior, generalmente pedían una reducción en el avión Fokker. Había innumerables entusiastas, y Hahn afirmó que tuvo tanto éxito en ofrecer un modelo de avión como en ofrecer cien florines. Los otros regalos más solicitados fueron máquinas de coser y bicicletas, e incluso hoy (1930), cuando regreso a Holanda, los funcionarios de aduanas, a quienes nunca he visto, me detienen para decirme que sus esposas son todavía felices con las máquinas de coser que les di en 1919. Hahn nunca me dio la cuenta detallada de las sumas requeridas por esta corrupción, porque le había dicho que hiciera las listas él mismo, pero nos costó veinte mil florines el tener el camino libre; Todas las especies fueron entregadas a los alemanes.

Por lo tanto, mi tren había podido pasar. Apenas había creído en el éxito de tal «tour de force», y aún menos creía que pudiera repetirse. Pero Hahn me aseguró que sería más fácil la próxima vez, y de hecho, tenía razón. De hecho, las dificultades, en lugar de

aumentar, se nivelaron más o menos y teníamos seis trenes en Holanda, de sesenta vagones cada uno, antes de terminarlos. La patrulla aliada nunca nos sorprendió, porque cada vez que se lanzó fue hacia una pista falsa. Les dejamos hacer unas capturas insignificantes y nunca sospecharon que un botín mucho más grande estaba cruzando la frontera al mismo tiempo a toda velocidad y quedaba fuera de su alcance. El último convoy que rodó en la línea incluyó arbitrariamente el permiso de agentes de las autoridades fiscales, quienes, aplicando una ley de estafa, obtuvieron por ello cuatrocientos mil marcos, en un momento ciertamente en que los marcos no valían casi nada.

Por lo tanto, mi tren había podido pasar. Apenas había creído en el éxito de tal «tour de force», y aún menos creía que pudiera repetirse. Pero Hahn me aseguró que sería más fácil la próxima vez, y de hecho, tenía razón. De hecho, las dificultades, en lugar de aumentar, se nivelaron más o menos y teníamos seis trenes en Holanda, sesenta vagones cada uno, antes de terminarlos. La patrulla aliada nunca nos sorprendió, porque cada vez que se lanzó lo hizo en una pista falsa. Cada vez la dejábamos hacer una captura insignificante y nunca sospechó que un botín mucho más grande estaba cruzando la frontera al mismo tiempo a toda velocidad y se situaba fuera de su alcance. El último convoy que rodó en la línea incluyó arbitrariamente el permiso de agentes de las autoridades fiscales, quienes, aplicando una ley de estafa, obtuvieron por ello cuatrocientos mil marcos, en un momento ciertamente en que los marcos no valían casi nada.

También compré todo el efectivo extranjero ofrecido en el mercado, dólares, libras, francos, pesos, liras, florines, en resumen, todo lo que no era dinero alemán. Ya no había circuitos oficiales ni operaciones regulares; las transacciones tuvieron lugar en todas partes, incluso en la calle. También negocié la compra de miles de cupones a través de dos corredores, sin estar seguro de que alguna vez podría cobrarlos. Pronto tuve varias maletas llenas de ellas, que se agregaron a las que contenían dólares estadounidenses y libras inglesas en billetes. Me sentí muy avergonzado de asegurar todos estos documentos fácilmente negociables. Los bancos no ofrecieron garantías debido a los tiempos difíciles en los que vivimos, y sin embargo, esa era la única forma de obtener un valor real sin llamar la atención. Confié un poco a los amigos de los que estaba seguro, pero coloqué la mayor parte en catorce paquetes sellados, en la caja fuerte de una Cruz Roja extranjera, gracias de nuevo a los amigos. . Al recurrir así a varios procedimientos, logré convertir todo mi capital líquido o gran parte de él, en pagarés extranjeros.

Me informaron que era posible mediante un pequeño juego de manos legal realizar una transferencia de fondos a través de intermediarios de los grandes bancos que hacían negocios con países extranjeros. Pero para eso era necesario confiar en la honestidad de los banqueros. Ciertamente no debería haber sido admitido, pero no rechacé la oferta de dos banqueros que estaban haciendo una fuerte transferencia. Debían tomar el cinco por ciento para la operación. Compraron bienes en Alemania, los exportaron a Holanda, los revendieron allí y depositaron el dinero en un banco holandés. Acepté sus propuestas cuando me aseguraron que este proceso era legal y seguro. Uno de estos financieros hoy (1930) ocupa una posición extremadamente importante en el mundo de los negocios, el otro está en prisión.

Me explicaron que el banco en sí no podía llevar a cabo tal tarea, pero los directores en cuestión la llevarían a cabo, gracias a su influencia personal y las facilidades que su situación les dio en el banco. Por lo tanto, les di, sin recibo, dos millones de marcos, que debían ingresarse en mi cuenta en Holanda, menos del cinco por ciento. Más tarde, cuando llegué a Holanda e intenté reclamar el dinero, me dieron un año. Finalmente no obtuve nada en absoluto. Ni siquiera podía enjuiciar a mis compañeros, porque descubrí que la transacción era ilegal.

Mientras mis banqueros se ocupaban de mis dos millones de marcos, tuve la idea de otra combinación y compré para este propósito un yate de veintiocho metros en Travemünde, en el mar Báltico,

donde instalé una pequeña fábrica de hidroaviones durante la guerra para satisfacer las necesidades de la marina. Tenía la intención de un día poner algo de mi dinero en el yate y zarpar hacia Holanda. Para dar el cambio, porque todas mis acciones fueron monitorizadas, le presté el yate a mi futuro padrastro, el general von Morgen. Varias veces lo usó para cruceros cortos durante el fin de semana, mientras yo estaba madurando otro proyecto para sacar mi fortuna de Alemania.

El Ministro de la Legación holandesa se negó rotundamente a ayudarme usando sus poderes. Sin embargo, mis esfuerzos incesantes no fueron en vano. Otras personas terminaron diciéndome cómo podía enviar mi dinero a Holanda, donde lo necesitaría para organizar mi industria.

Parece que el tráfico siempre estuvo muy activo en la línea de Alemania a Holanda, porque muchas administraciones extranjeras tuvieron el privilegio de usar la valija diplomática. Me aseguraron que una maleta en la que pondría casi solo efectivo extranjero en billetes pequeños y grandes llegaría a La Haya, donde me la entregarían en cierta oficina. Me dijeron la fecha exacta en la que se realizaría la expedición e hice arreglos para salir en el mismo tren y para que mi yate fuera tarado pesándolo con un gran ancla y saliese para Holanda unos días antes.

Para este propósito, fui en automóvil a Travemünde, con una cantidad de maletas y bolsos como si fuera a pasar el fin de semana en mi yate. Cargamos rápidamente todo a bordo, el yate partió rápidamente. Pensé que podía confiar en mi capitán; había ganado conmigo muchas carreras en el yate de seis metros donde sirvió como tripulación; pero todavía me preguntaba si tenía razón en darle varios millones de marcos y cupones por valor de varios cientos de miles de marcos. Podría haber navegado tan fácilmente hacia Suecia o Dinamarca y vivir tranquilo por el resto de su vida: porque no habría tenido forma de recuperar mi fortuna. Era una oportunidad de correr y no sabría qué esperar después de cinco o seis días.

Regresé a Berlín a toda prisa y compré la maleta más vieja y destartada que pude encontrar, porque tenía que enviar «la carga» con el equipaje de alguna legación y pasar por la de un cocinero, que, por alguna razón, iba a Holanda. Como las bisagras y la cerradura estaban en un estado lamentable, lo até después de haberlo llenado con boletos. Luego se lo di a mis nuevos amigos, esperando que todo estuviera bien.

Entonces pagué todos mis impuestos, los empleados me emitieron un recibo de las contribuciones, certificando que había pagado todos los impuestos



*Anthony Fokker ante uno de sus aviones de cabina cerrada para transporte de personas. (Fuente ARCHolo)*

a los que era responsable, luego obtuve una autorización de salida en forma debida y Tomé un boleto para viajar en el tren que llevaba los baúles de los viajeros. No vi mi maleta cuando caminé por la sala de equipajes, ya sea que estaba en las bolsas de plomo de la bolsa diplomática o que no estaba allí. Viví en una angustia insoportable hasta que crucé la frontera, preguntándome si me la habían jugado. Luego presencié la descarga de equipaje de la legación a la aduana, temblando de miedo hasta que los empleados decidieron no abrir la valija diplomática. Durante el resto de la ruta, hasta Amsterdam, no pude cerrar los ojos, porque había cuatrocientos mil dólares en efectivo en la maleta de este cocinero; por una vez, el dinero me causó un verdadero tormento.

Al llegar, ya ni siquiera vi las bolsas diplomáticas y me vi obligado a convencerme de que todo saldría según lo acordado. Esperé horas y horas en mi hotel sin recibir el más mínimo mensaje: me imaginé la maleta descubierta cien veces después de sacarla de las bolsas. La vi caer por error en manos de la cocinera, que estaba encantada cuando descubrió que había heredado una fortuna de un millón de florines por el mero hecho de su viaje de Berlín a La Haya. Después de una segunda noche de insomnio y varias llamadas telefónicas para averiguar qué había sido de la «maleta del Sr. Franklin», llamadas que no me dieron información tranquilizadora, de repente recibí un aviso del conserje de una agencia de viajes en la Haya. Allí había una maleta esperando al Sr. Franklin, se la entregarían si venía a buscarla de inmediato.

Cuando llegué unos minutos más tarde a la Agencia, mi corazón todavía saltaba en mi pecho en el momento en que vi la maleta debajo de una pequeña mesa. Las dos cerraduras habían saltado y solo la cuerda sostenía todavía los dos lados de la maleta separados por una ranura de un centímetro y medio

que habría permitido que la primera persona que lo viera podría entrar y poner su mano en una pequeña fortuna. Casi esperaba encontrarlo vacío; Lo tomé rápidamente, casi besándolo, cuando lo coloqué en mis brazos, porque ni siquiera podías tomarlo por el asa. Rápidamente puse un billete de veinte florines en la mano del conserje y corrí hacia mi auto que me estaba esperando afuera.

En el auto vi que algunos de los paquetes se habían separado cuando la tripulación había empujado las bolsas de correo, pero nada había sido retirado. Nadie había prestado la más mínima atención a esta vieja maleta en mal estado, que, a los ojos del portero, ni siquiera debería representar el valor de la propina que había recibido.

Luego fui al Helder, un puerto a cincuenta kilómetros de Amsterdam, en busca de mi yate que pretendía encontrar allí, pero no lo vi en ningún lado. Pasó un día después de la fecha fijada para su llegada, y no apareció ninguna vela en el horizonte. El último día, cuando el barco aún podía llegar, si el capitán no había decidido detenerse en Dinamarca o Suecia, una terrible tormenta comenzó a arder. El canal que da acceso al puerto entre las islas es extremadamente peligroso; fue doble para mi capitán, que tuvo que navegar en aguas desconocidas llenas de bancos de arena. Incluso si cumplía fielmente su tarea, había una posibilidad de que por peso cediera en las aguas poco profundas. Esa noche me fui a la cama, teniendo muy poca opinión sobre la honestidad de los humanos, pero a la mañana siguiente, a las ocho en punto, me llamaron desde el Helder a mi hotel en Amsterdam que Auguste acababa de echar el ancla. Al verme venir corriendo, el capitán me miró con inteligencia y me hizo un gesto con las maletas bien guardadas en la cabina.

Deposité todo el efectivo y los cupones en un banco de Amsterdam, pero pasaron varios meses antes de que las cuentas pudieran finalmente liquidarse. Algunos de los papeles que compré no valían nada, y me llevó años retirar la cantidad de otros que pagué en efectivo.

Después de mi partida, que desencadenaron vehementes protestas de la prensa amarilla, que publicó dibujos que representaban «la fuga de capitales», el gobierno alemán me pidió repentinamente una suma de dieciocho millones de marcos que representaban varios impuestos supuestamente debidos. No recuerdo exactamente en qué se basó esta afirmación extravagante que era menos legítima ya que me había encargado de pagar todos mis honorarios antes de salir de Alemania; El hecho es que se me ordenó cumplir. Había perdido la mayoría de mis documentos importantes en el ajetreo de la revolución de la

posguerra, por lo que no podía probar cuánto había gastado tratando de mantener en funcionamiento mis fábricas. Había perdido algo por la caída del marco. Pero preví que si alguna vez quisiera regresar a Alemania, tendría que resolver esta disputa; el controlador de impuestos declaró que todo lo que tenía en Alemania en dominios, fábricas y todos los demás bienes visibles permanecería en quiebra mientras yo no hubiera pagado este impuesto de dieciocho millones de marcos.

Alemania, al recriminar violentamente contra la exportación de lo que me quedaba, es decir, una cuarta parte del dinero que había ganado tan dolorosamente, descuidó el hecho de que estos fondos me permitieron proporcionar trabajo con ciento cincuenta alemanes a quienes había llevado a Holanda. Además, la crisis financiera había alcanzado tal agudeza en Alemania que mi fortuna, que disminuía rápidamente, se habría derrumbado por completo, si la hubiera dejado allí, sin que nadie la aprovechara lo más mínimo.

Después de algunos retrasos, entablé conversaciones con el Ministro de Finanzas, quien me invitó a regresar a Alemania para resolver la cuestión, pero me negué porque sospechaba bastante de las autoridades alemanas. Propuse Amsterdam, pero me dijeron que las negociaciones oficiales no podían tener lugar en un país extranjero; sin embargo, los delegados estaban dispuestos a ir a la frontera. El lugar de reunión era un pequeño restaurante Oldenzaal ubicado en territorio holandés como había solicitado. Mis dos abogados y los tres enviados del Ministro de Hacienda (entre los cuales estaba Matthias Erzberger, jefe del Centro, que sería asesinado más tarde) consultaron continuamente durante dos días antes de acordar una suma de seis millones de marcos pagadero en cinco años, a menos que quiera liberarme por adelantado. En ese momento, la caída del marco no fue tan rápida como debería haber sido un año después, cuando Erzberger era Ministro de Finanzas, y me pareció más ventajoso pagar esta deuda de seis millones de marcos con unos pocos miles de florines, en lugar de arriesgarse a una nueva ley que revise el valor de las deudas en el proceso de pago.

Tal ley fue aprobada más tarde. De esta forma, pagué nuevamente estos impuestos adicionales sin dificultad y pude quedarme en Alemania como quisiera.

Regresaba a mi país con una prometida, una fortuna, y todavía tenía pleno derecho a mi nacionalidad holandesa. Planeaba embarcarme en un crucero de tres años inmediatamente después de mi boda y dar la vuelta al mundo en una goleta de tres mástiles que había comprado y que me estaba

esperando en Dinamarca. La perspectiva de este viaje encantó a mi esposa y esperamos con ansias estos felices días de ocio.

Sin embargo, la administración, que se esforzaba en Holanda como en todos los países, para complicar las cosas, me causó mil dificultades debido a las noticias falsas de mi naturalización alemana, llegando incluso a referirme a los Ministros de Relaciones Exteriores y Justicia que se negó a intervenir «temiendo complicaciones diplomáticas»; de modo que sin la intervención del príncipe, Hendrik que me conocía y acudió en mi ayuda en este caso, habría tenido que esperar meses, o quizás años, antes de obtener mis papeles y casarme.

Pero, durante los preparativos finales, comencé a preguntarme qué iba a hacer con estos doscientos veinte aviones, estos cuatrocientos motores y todos los demás materiales de contrabando. Además, todavía tenía que establecer en Alemania ciertas cuestiones financieras que debían estudiarse seriamente, sin contar mis colocaciones en Holanda, de las que también tenía que ocuparme. Antes de tener tiempo de reconocermelo, ya había establecido un nuevo negocio en Holanda con un capital inicial de setecientos cincuenta mil florines. Un equipo de mil quinientos hombres trabajó para mí y durante los siguientes tres años, los años que tuve que dedicar a mi luna de miel en todo el mundo, vendí por ocho millones de dólares en aviones, en lugar de navegar.

El primer problema que tuve que resolver fue el almacenamiento, porque este inmenso ejército de aviones no podía apretarse en un ático. Descubrí algunos hangares disponibles en los muelles de Standard Oil, lejos de cualquier riesgo de incendio, y temporalmente escondí todo allí. Pero este fue solo el primer paso, y tuve que darme prisa si no quería que todos mis modelos estuvieran desactualizados.

Tuve que crear inmediatamente mi empresa holandesa. Muchos pequeños países neutrales habían estado privados de unidades aéreas durante tanto tiempo que un gran mercado estaba listo para absorber lo que se le ofreciera. La situación en Holanda era tal que el gobierno había sido reducido a realizar un pedido de doscientos veinte aviones y doscientos motores de la Compañía de Automóviles Spyker, porque ninguno de los aliados podía suministrarlo. La fábrica de Spyker fabricaba automóviles de lujo en ese momento y comenzó a fabricar aviones con la confianza de la ignorancia.

Esta empresa no tenía experiencia en el asunto, ni tenía el equipo y el personal necesarios, por lo que los inspectores del ejército rechazaron sus aviones mientras los construía. Los motores en sí no



*Retrato-artístico del constructor y fabricante de los aviones más acreditados durante la Gran Guerra. (Fuente Internet)*

funcionaban satisfactoriamente. Cuando llegué a Holanda, la fábrica se encontraba en una situación crítica: tenía en preparación doscientos motores y el gobierno no aceptaría ninguno. Los aviones ya estaban anticuados y no se comparaban con los que había traído de Alemania.

Primero intenté vender mis dispositivos directamente al gobierno, pero todos los créditos se habían asignado para contratos con Spyker Company. Sin embargo, el gobierno con gusto compraría mis aviones si el contrato en cuestión pudiera rescindirse. Buscando en esta dirección, supe que la firma Spyker estaba en un punto muerto; ella iba a perder millones. Entonces le ofrecí esta solución.

Mis aviones alemanes, que una vez pensé que estaban completamente perdidos, ahora representaban un beneficio neto. El precio que el gobierno holandés había acordado pagar por los aviones Spyker era muy alto y permitía la siguiente combinación; Spyker podría reembolsar sus pérdidas y mis aviones me pagarían un precio satisfactorio, sin que el gobierno gastara una suma mayor a la prevista inicialmente.

Durante las negociaciones con el Ministro de Defensa, se reveló el secreto de esta enorme operación de contrabando; El Servicio de Informa-

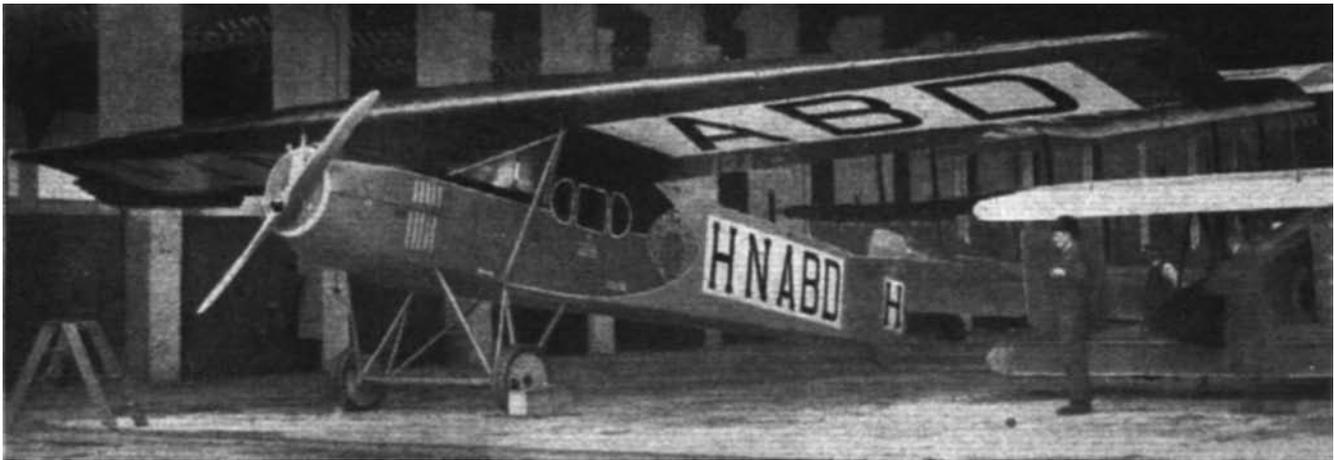
ción Aliada en Amsterdam se enteró del asunto. Como Holanda era un país neutral, no podíamos actuar directamente. Pero una compañía de aviones inglesa, que compitió conmigo para vender sus acciones de guerra obsoletas, y que en ese momento tuvo una gran influencia en Holanda, salió a la campaña. Las autoridades militares del cuerpo aeronáutico abogaron por la compra de mis aviones, por lo que los acuerdos se redactaron de todos modos y ya pensé que el acuerdo se hizo, ya que todo lo que faltaba era la firma del Ministro de Guerra, cuando, unas horas antes de la finalización de esta formalidad, el embajador británico en La Haya visitó al ministro y le declaró que la compra de aviones Fokker se consideraría un «acto hostil».

No pensé que fuera necesario decirle al gobierno holandés que estos aviones y motores se habían fabricado en Alemania, pero la empresa inglesa sabía cómo averiguarlo. Una forma de verificar la procedencia de estos motores era conocer los números. Intentamos eludir a una de mis secretarías, quien me advirtió que había recibido propuestas de un delegado del Servicio de Información Aliada, que le había preguntado el número de motores enviados desde Alemania y la lista de sus números, para demostrar que estos motores deberían haber sido entregados a los Aliados por el gobierno alemán. Le digo a la secretaria que juegue con el agente tanto como sea posible. Le dimos una lista de todos los números del motor, pero eran números falsos. Ella recibió la recompensa prometida, y el agente se fue feliz. Pero, unas semanas más tarde, regresó para decirnos, bastante desconcertado, que había perdido su empleo porque habían descubierto, por otras fuentes, que los números que le habíamos dado estaban equivocados. Luego sugirió que lo usáramos, ya que él sabía todo lo que el Servicio de Información estaba en contra de nosotros, y lo contratamos.

Todavía logré convencer al gobierno holandés de que los aviones y motores de contrabando nunca pertenecieron al gobierno alemán, sino que eran míos, **lo cual era verdad**. Pero el mercado no se cerró debidamente después de once meses, y después de nuevas e importantes concesiones de mi parte. Más tarde vendí el resto de mis aviones a otros países que estaban en la misma situación que Holanda.

### El ascenso final

Cuando terminó la guerra, la mayoría de los inventores de todo el mundo continuaron pensando



*El modelo F-2 de Fokker, fué el primer avión netamente comercial, de cabina cerrada, construido por el diseñador Anthony Fokker.-(Fuente ARCHolo)*

solo en los requisitos de la aviación militar. Pero mientras aún estaba en Alemania, nuestra fábrica había construido el primer avión de cabina verdaderamente comercial, el F-2, y lo había enviado en secreto a Holanda por aire, pilotado por Waal.

Casi todos los fabricantes simplemente convirtieron los aviones militares restantes en aviones comerciales transitables.

Los pasajeros tuvieron que subir a cabinas elevadas usando una escalera de tijera y estuvieron expuestos al clima durante el viaje. De hecho, la primera aerolínea comercial creada en Holanda utilizó un Havilland modificado.

Preveo que necesitaríamos aviones más cómodos, si quisiéramos alentar a los civiles a usar este modo de transporte, pagando por sus asientos. El F-2, que transportaba a cinco pasajeros en una cabina cerrada, les ofreció un banco de tres asientos y dos sillones, así como otras comodidades. Tan pronto como la línea holandesa puso en servicio tales aviones, las otras compañías tuvieron que seguir su ejemplo. Creo que puedo afirmar con razón que allané el camino para el desarrollo de la aviación comercial en Europa. Sin esta iniciativa, el transporte aéreo en el viejo continente habría tenido durante mucho tiempo solo equipo militar camuflado.

Cuando establecí mi compañía holandesa, Nederlandsche Vliegtingen fabriek N.V. que vendió el resto de mis aviones de guerra, al mismo tiempo fabricó el nuevo modelo comercial. Pronto me encontré al frente de la tercera gran industria en Holanda. Cuando la reina Wilhelmina lo supo, me otorgó sucesivamente dos medallas, *Ridder der Orange Nassau Orde* (1) y *Gouden Medaille voor Voorwardheid en Vernufta* (2). Los agregué a los que había recibido en Alemania, *Eiserne Kreuz* (Cruz de

Hierro para la Industria) y el *Mecklenburg Militär Verdienst Kreuz*(3).

1. *Caballero de la orden de Orange Nassau.*
2. *Medalla de oro por coraje y mérito.*
3. *Cruz de mérito militar de Mecklemburgo*

Luego participé con éxito en la primera exposición aeronáutica internacional que tuvo lugar después del armisticio en La Haya, y al año siguiente envié dos aviones al Salón de París.

Poco después, el cuerpo aeronáutico estadounidense, después de probarlos en el aeródromo WRIGHT de Dayton, compró varios de los últimos modelos D-7 y D-8 que había desarrollado en Holanda. Entre sus compras estaba el avión Macready-Kelly, que realizó el primer vuelo transcontinental sin escalas.

Durante un período de tres años, entregué setecientos cincuenta mil dólares en aviones al ejército y la marina, antes de que alguien pensara en pedirme que fundara una fábrica en los Estados Unidos para triunfar sobre la oposición, de algunos fabricantes estadounidenses que no querían que los militares compraran aviones en el extranjero. Para responder a esta invitación, me embarqué para Estados Unidos en 1922 y creé allí la *Atlantic Aeronautical Society*. Frank Ford y George Davis de Ford, Bacon y Davis construcciones mecánicas fueron con el mayor Lorrillard Spencer mis primeros socios.

Para empezar, recibimos una orden del ejército que requería la adaptación del fuselaje de acero Fokker al motor de 100 caballos de fuerza de Havilland. Así es como el fuselaje metálico Fokker se hizo conocido en Estados Unidos. Desde entonces ha sido adoptado en todas partes. Durante algún tiempo experimentamos pedidos pequeños mientras organizaba mi negocio sobre una base sólida en anticipación del gran auge de la aviación que

esperaba. En 1925, traje a los Estados Unidos el primer avión de tres motores que causó sensación en el mundo de los fabricantes y le brindó a Ford la oportunidad de una nueva iniciativa. Cuando le mostré este dispositivo al Sr. Ford y a su hijo Edsel durante la redada de seguridad de 1925, este último lo apreció tanto que más tarde lo compró para la expedición científica del Comandante Byrd al Polo Norte. y creo que ahora lo guarda en el Museo de Aviones Históricos de Ford.

En 1927, tuve el placer de ver a los aviones Fokker volar sobre casi el mundo entero. Los tenientes LJ Maitland y AF Hegenberger cruzaron el Pacífico desde San Francisco a Hawai, el contralmirante Byrd con una tripulación de tres personas cruzó el Atlántico mientras Van Lear Black, quien recientemente murió no en el aire, pero en su yate, viajaba de Amsterdam a las Indias Orientales holandesas, pilotado por GJ Geysendorfer y JA Scholte. Tres años más tarde, en *Roosevelt Field*, saludo al comandante del escuadrón Charles Kingsford Smith a su llegada tras completar la primera gira mundial aérea con el veterano de los motores triples Fokker, el *Croix du Sur*.

Realmente curioso, Kingsford Smith ni siquiera podía vender su avión histórico a un precio decente, cuando no hace más de siete años, el Instituto Smithsonian había colocado en sus habitaciones el Fokker T-2, después del primer vuelo transcontinental sin escalas de Macready y Kelley. Los tiempos están cambiando incluso más rápido que los aviones.

Aquellos que estén interesados encontrarán a continuación un apéndice con la lista de todos los vuelos notables de Fokker, con todas las indicaciones requeridas.

La reputación de los Fokkers que no ha dejado de crecer se debe sobre todo a que su construcción ofrece todas las garantías: nunca quise construir y no construiré un dispositivo que no satisfaga en todos los puntos. Nunca me propuse crear el avión comercial o militar más rápido, ligero o barato, pero a la larga mis aviones siempre se han destacado por su fuerza y solidez, y siempre han respondido a todo lo que se requería de ellos.

Siempre quise volar mis aviones yo mismo, que uso como otros usan autos o yates. El tamaño, la altura, el lugar de cada pieza del avión deben determinarse por razones específicas y solo la práctica le permite educarse, porque cualquier buen avión es el resultado de una infinidad de compromisos con la teoría aeronáutica.

Por otro lado, cuando regreso después de haber hecho un viaje en uno de mis aviones, sé cuáles son las dificultades involucradas en la tarea de los mecánicos que los mantienen, cuál es la apreciación del

piloto y cuál es el juicio de los pasajeros en comodidad e inconveniencia. Me senté en el avión, bajé, subí, observé a los demás y estudié mis propias reacciones y debo decir que siempre estaba listo para criticar mis propias creaciones. Nada de lo que he hecho realmente me ha satisfecho todavía, de forma absoluta. Nadie ha encontrado tantas fallas como yo a mis aviones.

El éxito del Fokker combinado con el extraordinario desarrollo de la aviación pronto me obligó a considerar la creación de otras compañías. Mi fábrica en Holanda, a pesar de su creciente desarrollo, al no poder satisfacer las demandas que estaban en constante aumento; varios fabricantes en el continente dependían de ella para los modelos patentados.

Acudí a los Estados Unidos con la esperanza de crear allí una industria que operara en todo el mundo. Como estaba casi solo al frente de mi compañía, y de ninguna manera obstaculizado por juntas directivas compuestas por miembros que tenían poco conocimiento de problemas especiales relacionados con el desarrollo de la aviación, mi compañía estadounidense estaba bien organizada y capaz de desarrollarse regularmente. Pero los líderes militares me advirtieron que era muy importante para mí tener patrocinadores estadounidenses.

El hecho de ser extranjero, trabajar con capital extranjero, tener intereses en el extranjero, no pareció complacerlos y durante el período de prosperidad y ascenso general, en el momento en que un verdadero Niágara de millones estaba llegando a las cajas de mis rivales, comprendí que sería imposible llevar a cabo el trabajo que había concebido sin tener un capital más importante que el que mis ganancias podrían proporcionarme en un corto período de tiempo. En los Estados Unidos, es raro que uno pueda iniciar un negocio exclusivamente con el dinero ganado.

Varios grupos de financieros me ofrecieron sus contribuciones y las compañías existentes me hicieron propuestas de asociación. Pero estaba buscando patrocinadores que tuvieran intereses en compañías cuya actividad estuviera vinculada a la de la aviación y que, por lo tanto, aseguraran una salida para mi producción. Mientras tanto, concluí un acuerdo con un grupo de industriales de Wheeling para fundar una fábrica allí. Estaban ansiosos por tener una nueva planta que compensara el declive de sus plantas de acero.

Después de un corto tiempo, la fábrica de Wheeling produjo tres motores de transporte para diez pasajeros, y uno cada cinco días.

Poco después de unirme a Universal Air Lines y Pan American Airways, también acepté el patrocini-



*El avión de Fokker F-32 fué el avión más grande de cargo y pasajeros que pudo fabricar en Estados Unidos tras la guerra, gracias a una alianza con General Motors (Fuente ARCHolo)*

nio de un grupo que estaba al frente del transporte aéreo occidental.

Finalmente ansiosos por asegurarle a nuestra compañía un desarrollo global, buscamos la alianza de General Motors, cuyo prestigio y éxito solo podían servir al avión Fokker. Luego pude desarrollar el F-32, el avión de transporte más grande utilizado en Estados Unidos y en servicio en el Western Air Express.

La crisis financiera ha obstaculizado esta maravillosa expansión, actualmente estamos pisoteando en el acto, pero los resultados ya logrados fortalecen mi confianza en las promesas del futuro. En los Estados Unidos, las aerolíneas operan diariamente, transportando correo y viajeros: sus rutas regulares cubren más de ciento sesenta mil kilómetros. Durante la segunda mitad de 1930, los servicios aéreos estadounidenses tuvieron que registrar solo un accidente fatal para una distancia recorrida de dieciséis millones de kilómetros: estos dieciséis millones de kilómetros representan cuatrocientas veces la circunferencia de la tierra.

Es fácil entender la satisfacción que obtengo cuando veo aviadores fuera de línea como Byrd, Bennett, Balchen, Kingsford Smith y muchos otros, vuelan a la gloria haciendo vuelos de larga distancia con aviones que llevan mi nombre..

Me enorgullece pensar que ayudé a establecer la primera conexión y luego un servicio aéreo regular entre Holanda y sus vastas colonias, entre mi tierra natal y el país donde nació, separadas unas de otras por doce mil novecientos kilómetros.

Cuando mi mente vuelve a Estados Unidos, es agradable ver que tantos aviones construidos por mí se utilizan en tantas aerolíneas grandes y que cruzan los océanos, las montañas a diario, y las selvas, que participan en los servicios de la red aérea más grande del mundo, Pan American Airways, que conecta Estados Unidos con las Indias Occidentales y América del Sur.

Cuando, en un terreno completamente diferente, una gran cantidad de Fokkers empleados por Western Canada Airways, vuela sobre las extensiones heladas del norte de Canadá.

El Boeing Air Transport y el Transcontinental Western Air Express operan prácticamente sin problemas, y se suman a su lista de admirables registros de seguridad y vuelos todos los días. Del mismo modo, en Europa, las aerolíneas definitivamente han ocupado su lugar en las redes de transporte regulares.

El futuro del transporte aéreo parece lleno de promesas, las aerolíneas se están desarrollando, la



*Los Tenientes John A. Macready y Oakley G. Kelly, ante el Fokker T-2 militar, protagonistas de la primera incursión transcontinental, record sin escalas desde Nueva York a San Diego en mayo de 1923 (Fuente ARCHolo)*

demanda de equipos está aumentando. En los años transcurridos desde la guerra, mi fábrica holandesa ha surgido y se ha convertido en una gran empresa, cuyos ingenieros fabrican modelos para catorce fábricas con licencia en la misma cantidad de países. Los Fokkers están actualmente en servicio en unas cuarenta aerolíneas diferentes y vuelan en todas partes del mundo.

Cuando hablo del niño que estaba con su silla de cocina y sus modelos de papel y madera, me parece que he recorrido un largo camino. Pero si miro hacia el futuro, me parece que mi trabajo apenas representa un comienzo.

### **Importantes vuelos realizados en aviones Fokker**

#### **La primera incursión transcontinental sin parada... y otros**

La primera incursión transcontinental sin escalas desde Nueva York a San Diego tuvo lugar los días 2 y 3 de mayo de 1923. Los tenientes John

A. Macready y Oakley G. Kelly recorrieron 4.055 kilómetros en 26 horas y 50 minutos en el Fokker T-2 militar, equipado con un motor Liberty de 400 caballos de fuerza. Este avión de transporte, que voló con una carga de 5.500 kilogramos, era uno de los dos aviones que el ejército estadounidense me había comprado en Holanda antes de la creación de mi fábrica en los Estados Unidos. El T-2 ahora está en el Instituto Smithsonian con un D-7 capturado en el frente.

### **Amsterdam a Batavia**

El primer vuelo de Amsterdam a Batavia por el K.L.M. se realizó el 24 de noviembre de 1924. La ruta de 16.090 km. estuvo cubierto en veintisiete días, el hábil piloto de Van der Hoop estaba a cargo. El avión era un Fokker F-7, equipado con un motor Rolls Royce de 360 caballos de fuerza. Actualmente es la más larga de las aerolíneas, haciendo el viaje en diez días.

## Cargar registros

El 16 de julio de 1925, un Fokker D-13 pilotado por el Sr. Grasé rompió cuatro récords mundiales al hacer 263 km. por hora en la ruta de 100 km con cargas de 250 y 500 kg, y 265 km. a tiempo en la ruta de 200 km.

El 27 de julio de 1925 con un Fokker F-7a, el mismo piloto rompió los récords mundiales de resistencia en 3 horas, 3 minutos, 3 segundos con cargas de 1,000 y 1,500 kilogramos.

## Caminata de seguridad Ford, 1925

El primer F-7-3m, con el que Byrd luego fue al Polo, ocupó el primer lugar en la caminata de seguridad de Ford en 1925.

## Vuelo de Byrd a Polo Norte

El vuelo del Capitán Byrd al Polo Norte con el piloto Floyd Bennett el 9 de mayo de 1926. Para este vuelo de 15 horas, el avión voló desde King's Bay, Spitzbergen, llegó al poste y regresó, cubriendo aproximadamente 1.900 km. por una temperatura de 20 grados bajo cero. El avión construido en Holanda fue el primer Fokker con 3 motores, y el primero de todos los aviones de tres motores que se logró desarrollar, estaba equipado con motores Wright de 220 caballos. Los esquís tomaron el lugar de las ruedas. Tenía una carga de aproximadamente 4.540 kilogramos. Ahora está en el museo de aviones históricos de Ford.

## Copenhague a Tokio

El capitán Botved, un danés, hizo la ruta Copenhague-Tokio a través de las Indias y de regreso a través de Siberia entre marzo y junio de 1924, con una Fokker C-5 Lorraine. El viaje de regreso, 10395 km, se realizó en 9 días en 72 horas de vuelo real.

## Vuelo militar en Hawaii

Vuelo de los tenientes Maitland y Hegenberger a Hawaii, 28 y 29 de junio de 1927, que cubren 3.800 km. en 25 horas, 15 minutos, desde el aeropuerto de Oakland en California hasta Wheeler Airfield, Oahu. El avión era un trimotor Fokker C-2, con motores Wright. Estableció un registro de vuelo transoceánico. Cuando haya realizado el servicio regularmente durante 3 años, lo colocarán en el museo de Honolulu.

## Cruzando el Atlántico por Byrd

El vuelo transatlántico del comandante Byrd, Bernt Balchen, Bert Acosta y el teniente George O. Noville, se llevó a cabo del 29 de junio al 1 de julio de 1927, desde Roosevelt Field a Ver-sur-Mer (Francia), en 43 horas y 21 minutos. El avión, especialmente construido para este vuelo, era un trimotor Fokker equipado con motores Wright, que despegó con una carga de más de 6.800 kilogramos.

## Amsterdam a Batavia con el primer pasajero de pago

El K. L. M. transportó del 15 al 23 de julio de 1927 a su primer pasajero pagado, Van Lear Black, desde Amsterdam a Batavia y de regreso, 33,000 kilómetros, con un Fokker 7-a. El avión fue pilotado por Geysendorffer y Scholte.

De febrero a abril de 1929, Black viajó de ida y vuelta de Londres a Ciudad del Cabo.

## El tour mundial de Kingsford-Smith

Kingsford-Smith comenzó su gira mundial desde Oakland (California) el 31 de mayo de 1928. El avión, también construido en Holanda, era el hermano del Fokker que Byrd solía ir al Polo Norte. Sirvió por primera vez en 1925 en Sir Hubert Wilkin para ir a Alaska. Demolido, fue comprado por Kingsford-Smith y reparado en Seattle. La tripulación incluía a Charles T. P. Uhn, piloto de rescate, Harry W. Lyon, navegante, y James W. Warner, radiotelegrafista. Aterrizaron en Honolulu el 1 de junio, cubriendo 3.800 kilómetros. en 27 horas 28 minutos.

El 3 de junio, reanudaron su desarrollo para Suva, y llegaron allí el 5, después de un viaje de 5.149 kilómetros. en 34 horas y 33 minutos, estableciendo un nuevo récord de vuelo transoceánico que aún no se ha roto. El 8 de junio partieron hacia Brisbane en Australia, 2835 km. en 21 horas y 18 minutos, y continuaron a Sydney, habiendo completado 2.550 kilómetros. en 88 horas La misma máquina fue la primera en cruzar de ida y vuelta a Nueva Zelanda, 2293 km. Con él todavía Kingsford-Smith continuó sin apresurarse su gira mundial, cruzando el Atlántico de este a oeste, del 24 al 26 de junio de 1930, despegando de Port-Marnock en Irlanda con una tripulación que incluía al aviador de KLM Holland Evert Van Dyk, piloto de reserva, capitán J. Patrick Saul, navegante y John W. Stannage, operador de radio. El 4 de julio de 1930, aterrizó nuevamente en Oakland, habiendo

cubierto una distancia total de 128,700 kilómetros. en el avión de Southern Cross, que nos embarcamos para Australia y que probablemente se colocará en un museo después de haber dado la vuelta al mundo una vez y media.

### La Duquesa de Bedford

La duquesa de Bedford y el capitán Bernard con un Fokker F-7 volaron de Londres a Karachi, 7217 km. en cuatro días y medio en septiembre de 1928.

Del 2 al 9 de agosto de 1929, los mismos dos, acompañados por el Sr. Little, como navegante y

mecánico, hicieron el viaje de ida y vuelta en siete días y medio.

### Vuelo de «Amistad»

Amelia Earhart con Wilmer Stultz como piloto y Lou Gordon como mecánico voló de Baie des Trépassés N. F. a Burry Port, Gales el 17 y 18 de junio de 1928. Fue la primera mujer en cruzar el Atlántico en avión. ■

## VISITA A LA ACADEMIA BASICA DEL AIRE



El día 27 de enero de este 2020, el Círculo Aeronáutico Jesús F. Duro de La Felguera, llevó de visita a la ACADEMIA BÁSICA DEL AIRE, de León, al equipo vencedor de 2019 en el Concurso DRONES EN LAS AULAS que organiza la asociación aeronáutica asturiana. Al igual que en ocasiones precedentes, los visitantes se llevaron de la ABA una grata impresión por la calidad de la enseñanza que se imparte en el Centro y la doble titulación, civil y militar, con la que pueden salir los alumnos allí matriculados. Los medios de que dispone esta unidad de enseñanza del Ejército del Aire, fueron muy admirados igualmente por los profesores y autoridades asturianas que acompañaron a los alumnos en esta visita.

El equipo vencedor de DRONES EN LAS AULAS 2019, pertenecía al Instituto PEÑA MAYOR de Nava (Asturias).

Los alumnos premiados y sus profesores acompañantes fueron, en esta ocasión: Ivan Fernández Huerta (Profesor); M. De La Luz Rojas Pérez (Profesora); Luis María Gutiérrez Orellana (Profesor); y los alumnos

Cristina Argüero Zapico, Lara González Infanzón, Daniel Solares Ardisana, Mireia Vázquez Hevia, Nicolás Menéndez López, Hugo Pérez Álvarez, César Ballesteros Terán, Jordi Parajón Rimada Miguel Redondo, Fernández.

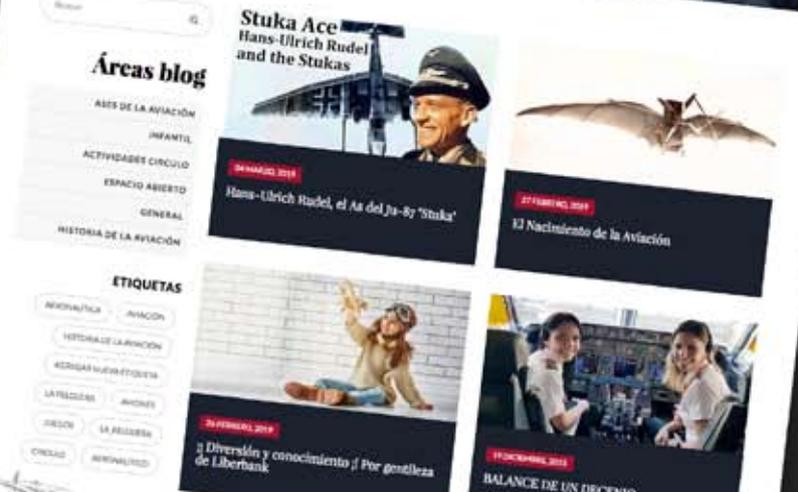
También acompañaron a los vencedores algunos directivos del Círculo, con su presidente Jose Manuel Martín al frente de la expedición.

En las fotos se puede apreciar dos momentos de las visitas a los talleres de prácticas de mantenimiento de aviones y a los expedicionarios ante la cruz a los muertos por España en el patio de armas de la ABA.



# ESTRENAMOS WEB

www.circuloaeronautico.com



# Nos falta tu paso adelante

QUERIDOS lectores, todos sin excepción lo son por el mero hecho de leerlos. Pero hoy como a «hijos pródigos», deseamos dirigirnos a esos lectores que, aparte de nuestros asociados, acceden gratuitamente a esta revista en su versión en papel, por considerarles en nuestro protocolo personas de perfil acreditado como profesionales o buenos aficionados a la historia de la aviación. Y lo hacemos con la esperanza de que su reflexión, nos ayude a asegurar este proyecto editorial, más allá del tiempo al que las actuales circunstancias parecen llevarnos.

Como todo lo que nos rodea, mercado/consumo, hay costes mínimos que pese a esta cualificación, han de ser compensados para que RESCATE llegue a vuestras manos. Nuestro llamamiento anterior en el mismo sentido no dio el resultado apetecido y necesario para seguir adelante con este proyecto editorial por el que vosotros muchas veces nos habéis felicitado. Ahora queridos lectores, **no asociados**, os volvemos a solicitar vuestro compromiso con este esfuerzo, cuyos resultados venimos compartiendo altruista y gratuitamente desde hace diez años compartiendo con vosotros. Ese compromiso que os solicitamos supone dar un solo y sencillo paso, que a su vez solamente requiere que visitéis nuestra web [www.circuloaeronautico.com](http://www.circuloaeronautico.com).

Ya dentro de la web, en la sección de **Hazte Socio**, encontrarás nuevamente la ocasión de sumarte a nuestra protección, la de la revista y la promoción de la cultura aeronáutica por la que nos fue concedido el Premio Ejército del Aire 2019. La forma práctica de esa protección consiste en inscribirte como socio del Círculo Aeronáutico facilitándonos tus datos de filiación y domiciliando el abono de una sola cuota anual de 30 euros.

Nosotros, seguiremos trabajando altruista y gratuitamente (nuestros articulistas también lo hacen) en el RESCATE desde la Historia, de aquellos personajes y gestas aéreas, hoy desconocidas u olvidadas y que, tú y nosotros, queremos sean conocidas y recordadas en este siglo XXI.

En tanto, ya lo habréis notado, hemos iniciado un movimiento de ahorro de costos limitando el número de páginas a dos y a cuatro colores, que en todo caso y dada la alta cualificación profesional del personal de la Imprenta que la edita, hará que tales cambios no se noten en la calidad que siempre ha recibido vuestros elogios.

Confiado en vuestra generosidad y en vuestro amor por la aviación, y solicitando, a la vez, disculpas por pedirnos compartir este Mayday, os envío mi más cálido y cordial saludo.

JOSÉ DAVID VIGIL-ESCALERA BALBONA  
Co-fundador y Presidente de Honor del Círculo Aeronáutico  
Cruz al Mérito Aeronáutico con distintivo blanco



EDITA:

EL ARCO



Caser



[www.circuloaeronautico.com](http://www.circuloaeronautico.com)

Liberbar

Aula Cajastur

para el Estudio, Investigación y Divulgación de la Historia y de la Ciencia Aeronáutica.

Fundación  
Cajastur — Liberbank

EL ARCO  
alimentos frescos



JESÚS FERNÁNDEZ  
Duro  
Círculo Aeronáutico



CISLAN

Gregorio Áurre, 7 - 1.º / 33930 LA FELGUERA (Asturias) / [info@circuloaeronautico.com](mailto:info@circuloaeronautico.com)