



CARLOS MARTÍNEZ - VARA DE REY



Nació el 23/4/1901 en Madrid, su padre Miguel Martínez y Córdoba-Benavente, magistrado, natural de Montilla (Córdoba), su madre M^a de la Soledad Vara de Rey Pallarés madrileña, hija del Gral. Laureado Joaquín Vara de Rey Rubio (héroe de Cuba).

Era el 7º de 12 hermanos.

Creció en el seno de una familia normal de clase media , que tuvo que vivir en diferentes lugares, Alcalá de Henares, Cáceres , Cervera, Hellín y Toledo por la profesión de su padre.

A los 17 años y siguiendo los pasos de sus hermanos , Miguel (el mayor) y Joaquín (el 6º) ingresó en la Academia de Infantería de Toledo el 12/10/1918.

En Agosto de 1920 fue destinado de Alférez al regimiento de Infantería Segovia nº 75 en Cáceres . El 1 de Octubre fue voluntario al Batallón Expedicionario en Melilla y enviado al Zoco de Hach de Benisicar.

Por causa de la mala alimentación , las duras condiciones de vida y diferentes heridas recibidas en combate, ingresó en el Hospital de Melilla el 14/12/1920, siendo dado de baja por agotamiento, permaneciendo en esta situación todo el año 1921.



Fue en este periodo de inactividad cuando empezó a pensar en la Aviación, seducido por las evoluciones de los aviones y la forma diferente de "hacer la guerra", le llevó a presentar la instancia para el Servicio de Aviación.

Una vez dado de alta se incorporó a la columna del Gral. Berenguer, tomando parte activa en diferentes combates en Hamman, Dar Drius, Tamat, Uchen y Azmin. Después de 9 meses de intensa actividad, el 3/10/1922 su Batallón se trasladó a Melilla y el día 15 embarcó hacia su nuevo destino en Cáceres, donde permaneció el año 1923.

A comienzos del año le fue concedida La Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo, por los méritos contraídos en campaña.

En Julio fue ascendido a Teniente y en Diciembre se trasladó a su nuevo destino, el Batallón de Arapiles nº5 en Tetuán.



Alf. Vara de Rey



Posiciones de "Lomas Rocosas y de Viernes"

El 29/2/1924 pasó a un nuevo destino, al Grupo de Fuerzas Regulares Indígenas Alhucemas nº5 en Melilla, participando en los combates de Lomas de Viernes donde el día 7 de Marzo resultó herido gravemente en el hombro y pulmón derecho, fue evacuado al Hospital de Melilla donde permaneció hasta el 2 de Abril, que fue trasladado al Hospital de San José y Sta. Elena en Madrid, hasta el 2 de Agosto que pasó a su domicilio para terminar de recuperarse.

Fue citado como "muy distinguido" por su brillante actuación en los combates de Marzo 1924.

En Mayo 1925 fue dado de alta y se incorporó a su destino en Melilla.

En Septiembre de 1925 recibió la orden de incorporarse al curso de piloto de aeroplano en la Escuela Civil de Albacete, realizando el curso elemental en el avión Avro 504.

El 13/10/1925 fue destinado como alumno a Cuatro Vientos a la Escuela de Observadores. Al finalizar el curso se incorporó a la Escuela de Tiro y Bombardeo en los Alcázares.

El 26/4/1926 finalizó su formación aeronáutica, siendo destinado a Melilla a la escuadrilla de Potez.



Avro 504 Aeronet

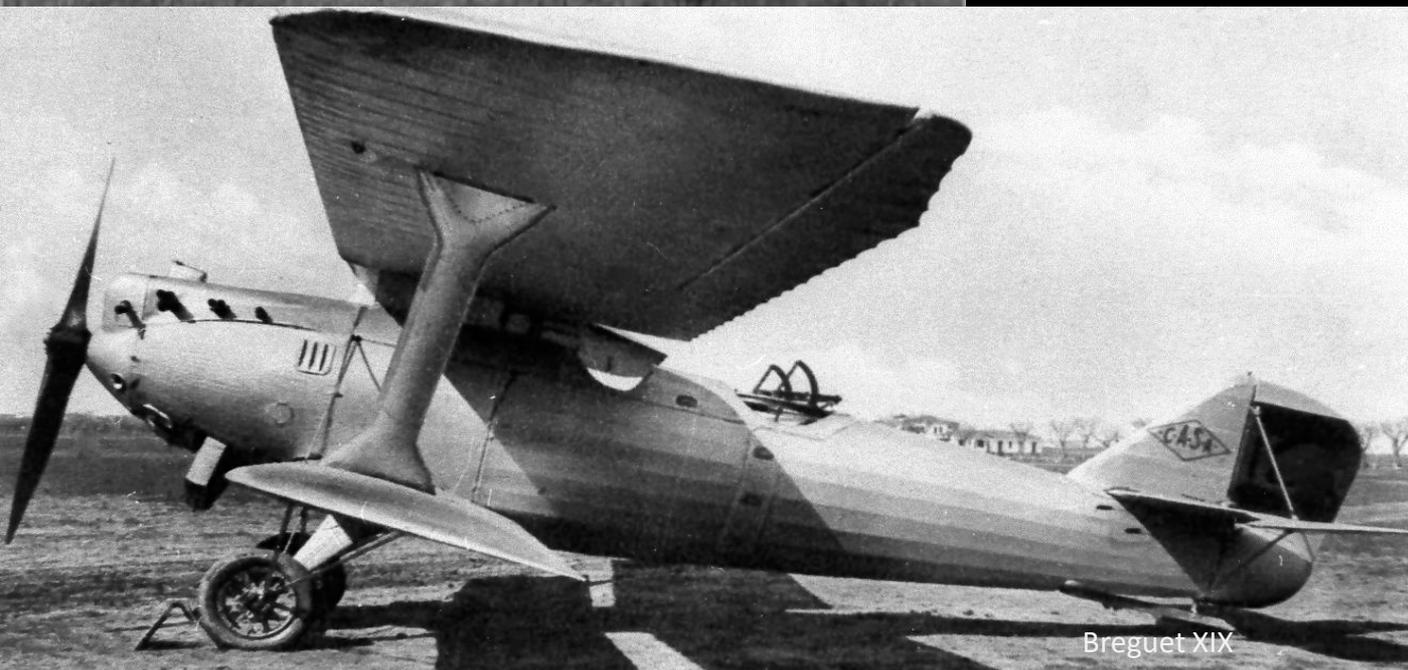


Tte. Vara de Rey C. Vientos 10/1925



Potez 15

Hasta finales de Junio estuvo realizando vuelos de reconocimiento y bombardeo, pasando a formar parte de la 2ª escuadrilla de Breguet XIX en Larache. Aquí tampoco le faltó trabajo con los continuos vuelos de apoyo, reconocimiento y aprovisionamiento de la "columna Capaz" en el frente de Xauen. En este tiempo recibió el ascenso a capitán por los méritos de guerra contraídos y su confirmación en la plantilla de Aviación Militar, manteniéndose en esta situación hasta Marzo de 1927, que agotado y enfermo



Breguet XIX

por las secuelas de las heridas que recibió en el pulmón, fue trasladado al Real Sanatorio de Guadarrama (Madrid), donde le trataron de tuberculosis y le confirmaron que las heridas del pulmón estaban cicatrizadas.

Después de 19 meses de recuperación fue dado de alta en Septiembre de 1928. Como consecuencia de un periodo largo sin volar, sus mandos estimaron que debería hacer un curso de reentrenamiento en Alcalá de Henares. Durante la realización del mismo, el 27/11/1928 sufrió un accidente en el aterrizaje y debido las heridas sufridas, permaneció ingresado hasta el 12/1/1929.

En Mayo fue destinado al Grupo nº 22 en Sevilla y en Noviembre al Grupo de Instrucción de Getafe.



Breguet XIX

El 20/5/1930 cuando realizaba un vuelo de traslado desde Getafe a Tablada del Loring R III nº 22-37, sufrió un fallo de mandos teniendo que realizar un aterrizaje de emergencia en Lora de Río, resultó herido de gravedad siendo trasladado al Hospital en Sevilla, donde permaneció 1 año. Cuando recibió el alta pasó a "disponible" en la 6ª División del Centro de Movilización nº6 de Murcia. En 1932 estuvo 9 meses de asuntos propios, que aprovechó para viajar por Francia, Alemania y Suiza y conseguir su plena recuperación. En Enero 1933 se incorporó a la Escuela de Alcalá de Henares para recibir entrenamiento y comprobar su actitud física para el vuelo. Cuando parecía adaptarse de nuevo a los aviones, en Noviembre fue hospitalizado durante 2 meses por haber contraído el tifus.



LORING R-III

Construido en los Talleres Loring en Madrid y diseñado por Eduardo Barrón. Se fabricaron 110 de este modelo, que estuvieron en servicio entre 1929 y 1935. Llevaba un motor Hispano Suiza de 800hp. su v_{max}. 235km/h , un alcance de unos 900km y un techo de 7000m.



En Enero de 1934 se incorporó a la Cía. De Servicios de Tablada al ser nombrado Mayor del Aeródromo. En Septiembre mandó una escuadrilla de Breguet XIX para rendir honores al Presidente de la República en Mérida. El día 13 en el vuelo de regreso sufrió una parada de motor en el despegue, resultando con heridas que le mantuvieron 40 días hospitalizado. En 1935 realizó un curso de 3 meses de Meteorología en Cuatro Vientos, a su regreso fue nombrado Jefe de Información y Operaciones de Tablada y en Enero 1936 Jefe de la 3ª Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo de Breguet XIX. En esa época el Cap. Vara de Rey ya era conocido por todos con el sobrenombre de "Varita".



La noche del 17 al 18 de Julio apenas durmió, pues tenía fuertes dolores en la muñeca izquierda, esto le permitió escuchar gran actividad en el aeródromo. Como Jefe de Operaciones de Tablada sabía de la llegada de madrugada de un DC-2 de LAPE. Se dirigió a la zona de hangares y comprobó que estaban cargando bombas en el DC-2 y en otros 2 Fokker VII también de LAPE. A las 6 de la mañana pidió un taxi (no podía conducir su coche) para ir a la Casa de Socorro donde le vendaron la muñeca y le dieron un calmante, ...



Fokker VII

.. acto seguido se trasladó a ver al Jefe de E.M. para relatarle lo visto, a él y a otros compañeros, estando de acuerdo en tomar medidas para que los aviones no salieran, pues su destino era bombardear a las fuerzas sublevadas en África. Ninguno de los presentes se comprometió en tomar una acción concreta , advirtiéndole que no lo intentara solo.

Salió en dirección a Bollullos de la Mitación, para hablar con su buen amigo, el Jefe de la Estación de Radio de Tablada, el Brig. Juan Guill Ruiz , pues estaba seguro que le acompañaría. Cuando estaba frente a la casa, recordó que su esposa estaba embarazada, por lo que decidió no llamar y regresó a Tablada ...



Douglas DC-2

.. a su llegada se fue directamente al pabellón para coger su pistola, a un soldado le pidió su mosquetón y dos "peines", se subió a su coche (un Morris que se había traído desde Madrid) se dirigió a los hangares. A pocos metros del DC-2 se bajó con tranquilidad, puso rodilla en tierra, disparó hasta vaciar los cargadores (10balas), perforando 2 cilindros del motor dcho. y las ruedas principales del Douglas. Tiró el mosquetón y salió corriendo esquivando las balas procedentes del personal del aeródromo que le perseguía, terminó acorralado en el comedor y al ver que no tenía salida, se disparó un tiro en la boca, pero su pistola se encasquilló.



Expuesto en el Museo del Aire
de Cuatro vientos



Finales de 1935

Fue capturado, golpeado, insultado y a punto de ser linchado por algunos de sus propios compañeros y ante la pasividad de otros, hasta la acertada intervención del Cte. Rafael Martínez Esteve, quien ordenó que fuera detenido y conducido al Hospital Militar de Sevilla, pues estaba herido de bala en la cadera izqda. . Ese mismo día fue instruída causa militar (nº151 conforme al artículo 536 del Código de Justicia Militar por supuesto delito de rebelión, sobreseída con carácter definitivo el 18/12/1936).

Al día siguiente todo cambió para él.

El Gral. Queipo de Llano después de un audaz golpe, tomó el control de la ciudad y unas de las primeras cosas que hizo fue ir al Hospital Militar y felicitar al Cap. Martínez-Vara de Rey.

0076

Recibo a V.S. ordena sea trasladado al Hospital Militar de esta Plaza el Capitán de esa Escuadra Don Carlos Martínez Vara del Rey el cual quedará de el mismo en calidad de detenido a mi disposición, rogándole abase recibo.

Sevilla 18 Julio 1936
El Comandante Jefe
Juan Pardo

Para el Capitán D. Carlos Ruiz Villanova para que con las garantías del caso se sirva ocupar al expresado Capitán al Hospital Militar de la Plaza, sin otros cuantos de n.

Al Comandante Jefe de la 2ª Escuadra de Aviación
Plaza

M.4564.241

Sevilla 18 de Julio de 1936.
El Jefe de la 2ª Región Aérea
Rafael Martínez Esteve

Rafael m. Esteve

Dr. Comandante Jefe de la 2ª Región Aérea.
Queda cumplimentada su anterior orden.

Sevilla 18 de Julio de 1936.
El Capitán
Juan Pardo

A mediados de Agosto el Gral. Queipo de Llano le recogió del Hospital en su coche y se dirigieron a Tablada donde, en presencia de las fuerzas formadas le propuso para concesión de la Cruz Laureada por su valerosa actuación en Tablada. Una vez dado de alta volvió a su escuadrilla Breguet XIX, participando en misiones en los frentes de Córdoba y Mérida. En Septiembre se incorporó al DC-2 "Vara de Rey" participando en misiones de bombardeo y abastecimiento al Santuario de la Virgen de la Cabeza, en calidad de 2º piloto y ametrallador, con el Cap. Carlos de Haya al mando y con su amigo el Brig. Juan Guill Ruiz.



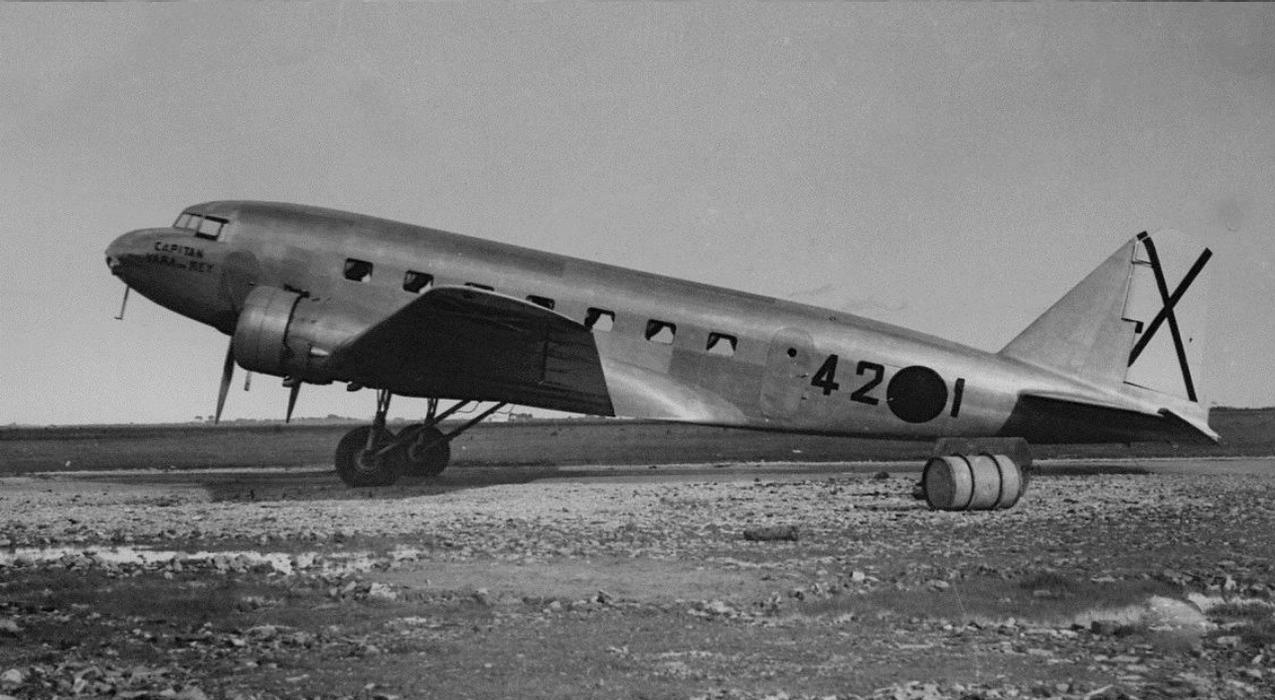
Antes de ser pintado con los colores de la Aviación Nacional



El Douglas DC-2 era uno de los más modernos aviones de pasajeros en ese momento.

Este avión registrado como EC-BFF y bautizado como "Mallorca", era el nº 25 de LAPE y estaba recién adquirido.

Una vez reparado y puesto en vuelo, pasó a denominarse "Vara de Rey", en el bando nacional se le registró como 42-1 siendo destinado principalmente al transporte de altos mandos.



Después de acabar la Guerra Civil, pasó a Iberia donde estuvo operando hasta quedar destruido en un accidente en El Prat de Llobregat el 3/2/1944.

El 22/9/1936 es nombrado Jefe de la Escuadrilla de Reconocimiento y Bombardeo de Heinkel He 46 con base en Talavera, realizando servicios de guerra en Santander, Asturias y Burgos .

A finales de Diciembre operando desde un aeródromo improvisado en Navia, despegó al mando de una escuadrilla de 3 He 46 para ametrallar y bombardear las baterías emplazadas en Casas de Buylla, que hostigaban la ciudad de Oviedo.

Atacaron su objetivo a baja altura en medio de un intenso fuego enemigo, hasta que se les acabaron las municiones, 2 de los aviones regresaron, pero Vara de Rey continuó dando pasadas a baja altura para conseguir un efecto intimidatorio, hasta que el combustible mínimo para el regreso se lo permitió.

Aterrizó en Navia con el avión "cosido" a balazos.



*Por su actuación en Casas de Buylla, su Jefe, el Cnel. Antonio Aranda inició el proceso para la concesión de la Medalla Militar para él y su artillero el Alf. Antonio López Sert (1)
"Por el valor y temerario arrojo demostrado y por la eficacia de sus ataques".*



(1) Voló de observador-bombardero fijo con Vara de Rey, desde que se creó el grupo de Heinkel hasta Abril de 1937. Murió el 28/12/37 en Teruel, le fue concedida la Medalla Militar Individual a título póstumo .



Heinkel He 46 C-1 del 1-G-11



En Febrero de 1937 fue "habilitado" de Comandante y enviado a Navia al mando de un Grupo Mixto (Caza, Bombardeo y Reconocimiento) donde participaron intensamente en la toma de Oviedo.

En Abril se traslado con su Grupo a Zaragoza desde donde intervino en operaciones sobre Teruel y Huesca, recibiendo por aquellos servicios, una felicitación personal del Gral. Franco.

A comienzos de Mayo participó con su Grupo en las operaciones sobre Bilbao, operando desde Lecua (Vitoria).

El 22/5/1937 durante un combate recibió impactos en su motor, que le obligaron a un aterrizaje de emergencia, resultó con diversas heridas que motivaron su ingreso en el Hospital del Seminario de Vitoria.

El 2 de Junio fue dado de alta y le concedieron un permiso de 2 meses para su total recuperación.

HEINKEL HE 46 C-1 "PAVA"

Avión de reconocimiento y enlace, estuvieron en servicio unos 30 aviones, los 6 primeros llegaron por barco a Lisboa y fueron montados en Sevilla. Llevaba un motor de 600cv Siemens-Bramo 322B de 9 cilindros en estrella, v_{max} 250km/h, el techo de vuelo 6.000m. Montaba una ametralladora MG 15 de 7,92mm y podía cargar hasta 20 bombas de 10kg.



En Diciembre de 1937 se le nombró Jefe del avión de "reconocimiento lejano independiente y de bombardeo" Tupolev SB-2 "Katiuska", que había sido capturado en perfectas condiciones de vuelo y se le matriculó como 20W-1. Durante 1938 continuó al mando del "Katiuska" prestando servicios en los frentes de Aragón, Madrid, Toledo, Mérida, Granada, Córdoba y Sevilla. Fue ascendido a Comandante "efectivo" y le concedieron la Medalla Militar Colectiva.



Tupolev SB-2



Cuartel General del Ejército del Sur - Estado Mayor
II AÑO TRIUNFAL

Sección 35 Negociado Operaciones. Núm. 324

TELEGRAMA POSTAL

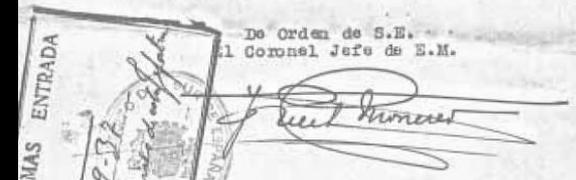
Sevilla 29 de Septiembre de 1939.

El General Jefe del Ejército del Sur al General Jefe del Aire.-

SALAMANCA

A los efectos que determina el Artº 43 del Reglamento de la Real y Militar Orden de San Fernando, adjunto remito a V.E. Orden General de este Ejército del día de la fecha, relativa al expediente de Juicio contradictorio para esclarecer si procede conceder la Cruz Laureada de San Fernando, al Capitán de Aviación DON CARLOS MARTINEZ VARA DEL REY, rogándole su publicación en la de esa Jefatura, como asimismo el envío de un ejemplar al Juez y otro a este Cuartel General.

De Orden de S.E.
El Comandante Jefe de E.M.



El 30/5/1939 en la Plaza de España de Sevilla en un acto solemne y ante las tropas formadas el Gral. Queipo de Llano le impuso la Cruz Laureada de la Real y Militar Orden de San Fernando, actuando de testigo el también laureado Tte. Cnel. Juan Antonio Ansaldo Bejarano.



GENERAL JEFE DEL AIRE

R/S.

Puesto de Mando 28 de Mayo de 1939
"AÑO DE LA VICTORIA"

Sr. D. Carlos Martínez Vara del Rey
Comandante de Aviación.

Mi querido amigo:

No sabe el gusto que hubiera tenido en imponerle yo como a Morato la Laureada que tan merecidamente ganó.

Queipo de Llano ha decidido sin consultarme reservarse dicho honor que yo no quiero disputarle para no empequeñecer la Ceremonia pero que me impide asistir pues yo no puedo ir como un simple invitado a una ceremonia tan de Aviación como es ésta.

Considéreme Vd. presente con toda mi alma en el acto y reciba con todo mi afecto un cordial abrazo de,

Puesto de Mando 28 de mayo de 1939.

"Año de la Victoria"

Sr. D. Carlos Martínez Vara del Rey.
Comandante de Aviación.

Mi querido amigo:

No sabe el gusto que hubiera tenido en imponerle yo como a Morato la Laureada que tan merecidamente ganó.

Queipo de Llano ha decidido sin consultarme reservarse dicho honor que yo no quiero disputarle para no empequeñecer la Ceremonia pero que me impide asistir pues yo no puedo ir como un simple invitado a una ceremonia tan de Aviación como es ésta.

Considéreme Vd. presente con toda mi alma en el acto y reciba con todo mi afecto un cordial abrazo de

Aunque en su momento no se comentó, ni por supuesto se publicó nada en los medios de información, hoy sabemos que fue muy anormal que el todavía Jefe de la Aviación, el general Alfredo Kindelán, que ya había tenido algunos roces con el General Franco, no estuviera presente en el importante acto, un hecho que daba la medida de sus relaciones con Franco y con el propio Queipo de Llano.

La carta que Kindelán envió a Vara de Rey era muy elocuente y su reproducción libera de cualquier comentario.

Un personaje tan extraordinario como Vara de Rey no podía eludir un acontecimiento no menos extraordinario como es el hecho de que le impusieran "La Laureada" por segunda vez.

La invitación provino del Gran Visir Side Hamed Ganmia para asistir el 18/7/1939 a una gran ceremonia en Tetuán y recibir la condecoración, una joya excepcional que había sido costeadada por suscripción popular y le sería impuesta por el Gran Visir en nombre del pueblo marroquí. Al acto asistieron el Gral. Asensio, el Cnel. Beigbeder y la totalidad de las autoridades civiles y militares de Tetuán, además le acompañaron sus hermanos Joaquín y Fernando con sus esposas e hijos.



El Gran Visir Cnel. Beigbeder Cte. Vara de Rey

La concesión de la 2ª Laureada fue muy criticada en amplios círculos militares por no reunir prácticamente ninguno de los requisitos básicos y hechos en los que se debe fundamentar la concesión. Fue en definitiva una concesión motivada por razones ajenas a las estrictamente militares y con una evidente carga política y en agradecimiento a la importante colaboración del Gran Visir (también Laureado) con las fuerzas que se alzaron en Marruecos el 18/7/1936.



Al crearse el Ministerio del Aire (8/8/1939) fue nombrado ayudante de campo del Ministro Gral. Juan Yagüe y ascendido a Tte. Cnel. el 11/11/1941. Permaneció es este destino hasta 1945.

Durante el verano de 1941 realizó el curso de vuelo sin motor en Monflorite (Huesca) y posteriormente el de vuelos sin visibilidad en Salamanca. En 1943 recibió la concesión de la Medalla Militar Individual por su actuación en Casas de Buyla.



De Cte. con uniforme de verano en 1940



Velero "Baby Grunau" Junio 1941

Los accidentes le volvían a perseguir, tuvo un fallo de motor en vuelo con un Ju-52 sobre Montefrío (Granada) sin más consecuencias y otro fallo de motor en despegue con un Arado en Santi Espiritus (Ciudad Rodrigo), que le ocasionó conmoción cerebral y heridas graves de las que tardó 4 meses en recuperarse. Ascendió a coronel en 1947. Entre 1946 y 1950 estuvo destinado en la Escuela Superior del Aire.



Junker Ju-52 1938

En el año 1950 se produjo un hecho que le ilusionó, fue nombrado Coronel Jefe de los aeródromos de Villafría y Gamonal (Burgos) y Director de la MAU que acababa de crearse, un destino que le satisfizo plenamente al depararle la oportunidad de tratar con los jóvenes universitarios y futuros pilotos.



Ministro del Aire Tte. Gral.
Eduardo González-Gallarza

Cnel. Vara de Rey

Villafria (Burgos) 20/9/1950



Tte. Gral. Antonio Alcubilla
Vara de Rey

Visita de Gral. a Villafría (Burgos) atendido por Vara de Rey como Dir. de la MAU



Cnel. Vara de Rey con profesores
y alumnos en la MAU

Entre noviembre de 1950 y 1953 tuvo 3 accidentes con la Bücker Bü 131, el 1º al "capotar" en Villafría, lo que le significó dos meses de baja. En 1951 en un aterrizaje de emergencia sin combustible, del que salió ileso.

Un accidente de automóvil que le retuvo dos meses de baja y el último incidente de aviación, el 21 de diciembre de 1953, con daños para el material Bücker y él resultó ileso.

En 1954 estuvo realizando vuelos de prácticas en Iberia, durante su permanencia realizó unas 200h/v.

El último reconocimiento médico que le habilitaba para el servicio en vuelo lo superó en 1954. El 22/1/1957 sorprendió a todos al conseguir, según consta en su hoja de servicios, "la certificación oficial de Diplomado en Psicología y Psicotecnia por la Universidad de Madrid al haber mostrado suficiencia en los estudios correspondientes a los programas docentes".



El Cnel. Vara de Rey saludando al Gral. Franco, en presencia de los Cnls. Juste y Laviña. Se aprecia la amable sonrisa de Franco, habitualmente serio en los actos protocolarios, que dedica a "Varita". El Pardo 6/6 /1955.

Commemoración del 30 Aniversario de la 28 Promoción de la Escuela Civil de Albacete



Coronoles 1 Lacalle 2 Juste 3 Vara de Rey 4 Laviña 5 Montesinos



Recuerdo conmemorativo de la reunión

*Ascendió a general en 1957 quedando destinado en el Estado Mayor del Aire.
Realizó el 4/7/1958, su último vuelo, que sería el primero en reactor, en un avión T-33 en la Base de Palma de Mallorca.
Estuvo todo el año 1959 como General Inspector del Ejército del Aire.*



Lockheed T-33A "Shooting Star"

El 16/12/1959 falleció de un infarto fulminante en el domicilio de su hermano Joaquín donde vivía. Fue encontrado inclinado sobre el cabecero de la cama, vestido de uniforme y listo para salir. Su fatigado y noble corazón había dejado de latir. El duelo fue una verdadera manifestación en la que estuvo presente una nutrida representación de los tres Ejércitos, firmando en el libro de pésames un elevado número de personas de muy distinta clase y condición, hasta ese momento desconocidas para la familia.



1 Gral. Vigón 2 y 3 Joaquín y Carlos V Martínez -Vara de Rey 4 Ministro del Aire Día de Lecea 5 Rafael Martínez -Vara de Rey
6 Gral. Barroso 7 Gral. Antonio Aranda



Su valor sereno para intentar lo imposible quedó patente en sus afortunadas y arriesgadas intervenciones en todas las acciones de guerra en las que intervino, a las que imprimía un sello especial con desprecio absoluto de su vida.

Rindió siempre al límite de su capacidad física teniendo que sobreponerse a su quebrantada salud cada vez más mermada por las secuelas de múltiples heridas de guerra y accidentes, manteniéndose en actividad gracias a la extraordinaria voluntad y energía que atesoraba en su menudo cuerpo.

A lo largo de su vida militar estuvo enfermo por agotamiento, de baja por siete heridas de guerra, varios accidentes ... totalizando 54 meses en hospitales militares .

En cuanto a las recompensas obtenidas por méritos de guerra le fueron concedidas diez, entre las cuales figuraban una Medalla Militar Colectiva, una Medalla Militar Individual y la Laureada, aparte de otras ocho recompensas obtenidas por méritos en tiempo de paz .

Cuenta su amigo , el entonces Brig. Juan Guil Ruiz. "Varita era una persona dotada de un valor infrahumano y esencialmente un hombre bueno casi ingenuo y muy despistado, hasta tal punto que un día realizando un servicio de aprovisionamiento al Santuario de la Cabeza se encontraron metidos en una nube de "pichas de toro" (fuego antiaéreo), creyendo Vara que eran fuegos artificiales de las fiestas del pueblo que estaban sobrevolando, que era Andújar."





Esta presentación es un pequeño resumen de un magnífico trabajo realizado y publicado en 2004 por Cecilio Yustas Viñas que tituló "Carlos Martínez-Vara de Rey, mucho más que un gesto".