

Teniente general Gavilán Ponce de León

Un testigo del pasado

JORGE FERNANDEZ-COPPEL LARRINAGA

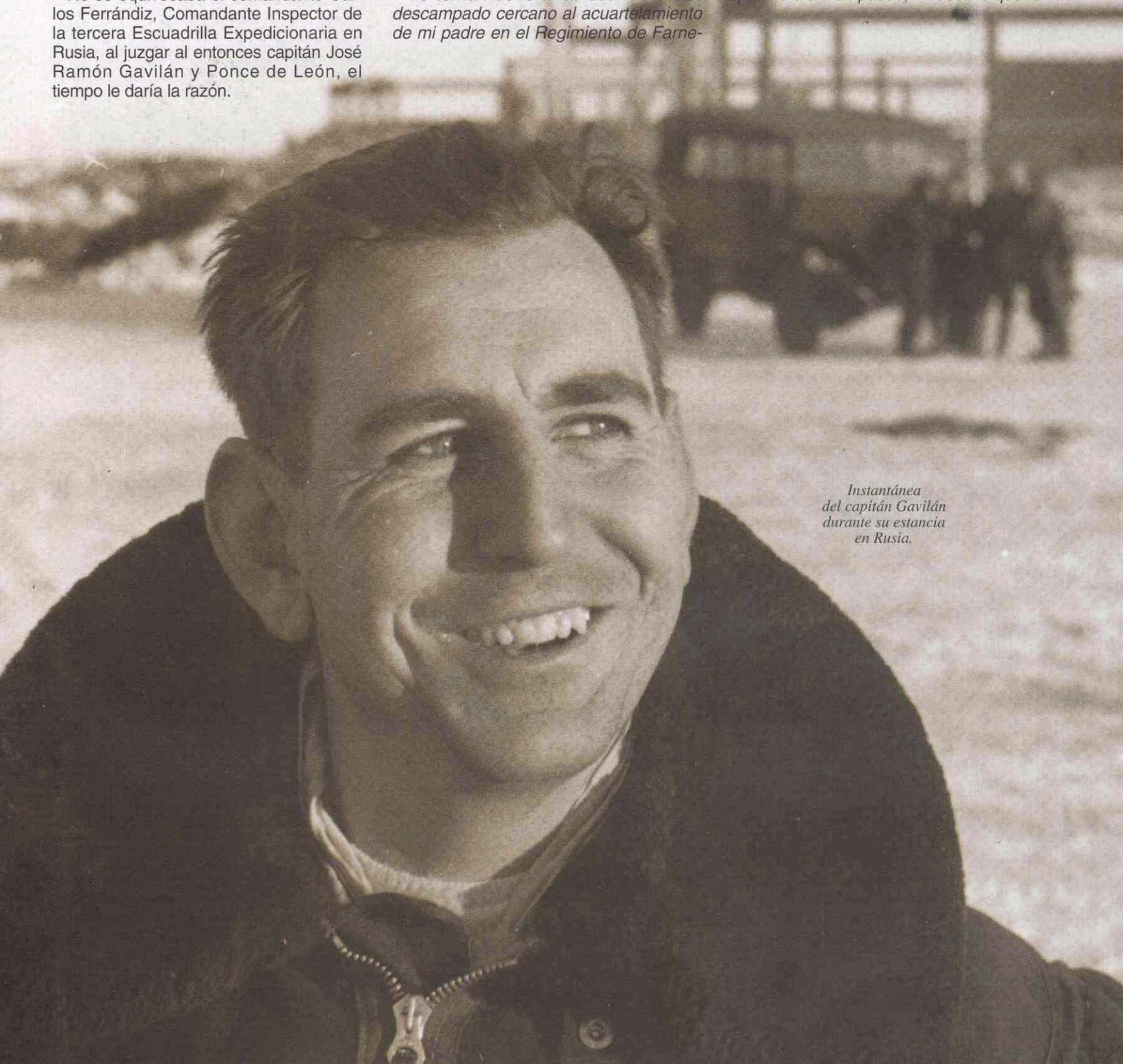
"ESTE oficial extraordinario merece, aparte de los méritos evidenciados en campaña, un informe especial al proponerlo para avance en la Escala. Por sus cualidades para el mando está llamado a ser uno de los futuros valores del Arma".

No se equivocaba el comandante Carlos Ferrándiz, Comandante Inspector de la tercera Escuadrilla Expedicionaria en Rusia, al juzgar al entonces capitán José Ramón Gavilán y Ponce de León, el tiempo le daría la razón.

Nacido en Burgos. El ambiente castrense que se respiraba en su entorno, no en vano su padre era un destacado oficial de caballería, veterano de la guerra de Africa, influyen en el joven Gavilán para tomar el camino de la carrera militar

Yo tenía nueve años cuando en un descampado cercano al acuartelamiento de mi padre en el Regimiento de Farne-

sio (Valladolid), aterrizó una Escuadrilla de Breguet XIV. La fortuna quiso que ésta la mandara un capitán llamado Roberto White Santiago, procedente de caballería al que dadas las circunstancias, a mi padre le costó poco convencerle para que me diera un paseo; mi destino quedó



Instantánea del capitán Gavilán durante su estancia en Rusia.



Tercer curso de tripulantes al que pertenecía el entonces alférez Gavilán ante un Fokker VII. Arrodillados de izquierda a derecha, los dos primeros sin identificar, alféreces Luis Saro Díaz Ordóñez, Fernando Campos Blanco (+), Mario Gómez Alonso, Juan Adarraga Elizaran (+), Anselmo López Valdivieso, Ragosin, Isaac Felez Peral (+), Luis Zavala Igartua, Luis Dávila Ponce de León, Angel Hernández Díez (+). Arrodillados de izquierda a derecha José Ramón Gavilán Ponce de León, Willy Wakoning, César Alvarez Cadorniga, Vicente Buzon Ruiz (+), Gabril Martínez. Mata. Marzo de 1937.

marcado desde entonces, quería ser aviador.

A la edad de diecisiete años comienza su preparación para el ingreso en la Academia General Militar de Zaragoza, como un paso previo a Aviación, ya que al no estar constituida ésta como ejército, los oficiales provenían de distintos cuerpos del Ejército. cuando se encontraba dispuesto para realizar los exámenes, la proclamación de la República trajo consigo una orden que afectaría a la futura carrera de Gavilán. La Academia General Militar quedaba cerrada por orden del ministro de la Guerra Manuel Azaña (30 de junio de 1931). Poco después se alista como soldado voluntario en el Regimiento de Lanceiros de Borbón nº 4, licenciándose dos años más tarde.

Ante la frustración de su ilusión por la carrera militar, comienza los estudios universitarios en la Facultad de Derecho, sin imaginar que los terribles acontecimientos políticos y militares que se avecinaban cambiarían el curso de su vida.

ESTALLA LA GUERRA CIVIL

En el verano del año 1936 todos sabíamos que el grave acontecimiento de la Guerra Civil se iba a producir, sólo faltaba saber la fecha exacta. Yo me encontraba en Burgos cuando el general González Laraz, segundo Jefe de la sexta región, a través de mi padre me en-

comendó una misión que debía ser crucial. La Junta Militar de Burgos necesitaba instrucciones del general Mola, director de la sublevación, puesto que la situación era insostenible y todo el mundo sospechaba que el alzamiento se podía producir en los próximos días. Unas horas de indecisión y todo se podía venir abajo. Habían pensado en mí porque todos los oficiales próximos al general Laraz estaban siendo vigilados. sin más dilación salí hacia Pamplona el 14 de julio y efectivamente me pararon por el camino; buscaban al comandante Lecea (1),



El teniente Gavilán junto al teniente Argelico Guardado durante el curso de pilotos (febrero 1940).

(1) Posteriormente alcanzaría la graduación de teniente general siendo nombrado ministro del Aire en 1957.

ya que creían que éste podía ser el enlace con el general. Al llegar me presenté al ayudante de Mola de una forma un tanto rocambolesca. Antes de partir me habían dado un santo y seña que aún hoy recuerdo perfectamente: "Soy el sastre Alaminos de Zaragoza que viene a tomar medidas a los pantalones del general"; el ayudante me respondió: "Usted lo que es, es un sinvergüenza", y yo le volvía a repetir lo mismo según lo acordado.

Tras estas "salutaciones" pasé a ver al general; me preguntó por las fuerzas con que podíamos contar en Burgos y me comunicó que debía trasladar un bando importantísimo, la orden de Sublevación y la proclamación del Estado de Guerra a la Sexta Región: "Gavilán, no debe llevar ninguna orden escrita; dígame a su padre esto: "Día 17, Africa, día 18, Valencia y Barcelona; el día 19, el resto de España. Hora, las nueve de la mañana". Como contraseña me dio una orden de como debía atacar la infantería a los carros de combate y me recaló que volviera despacio y tranquilo.

Cuando llegué a Burgos me dirigí al hotel donde se encontraba el general Laraz, sin saber que el director de seguridad Alonso Mayor le había detenido; gracias a un amigo pude escapar por la puerta de atrás y entregar a mi padre el bando de sublevación. De esta forma empezó la guerra para mí. La primera misión que me encomendaron antes de declararse el Estado de Guerra fue intentar liberar al hijo del general Sanjurjo, capitán Justo Sanjurjo que se encontraba herido tras una trifulca en el balneario de Corconte. Conseguimos llegar tras grandes enfrentamientos, pero fue demasiado tarde; se lo habían llevado prisionero.

Como Jefe de una Falange de Burgos acude a Somosierra encuadrado en la columna del coronel Escámez siendo distinguido con la estrella de alférez honorario por su actuación en combate, hasta que es llamado al primer curso de alféreces provisionales de Burgos, terminándole el 2 de octubre.

Realmente no hice el curso completo, estando en el acuartelamiento de San Marcial me dijeron que debía acudir a Sevilla con ocho compañeros para una misión que se llevaba con el mayor de los sigilos. Nuestros ojos se abrieron como platos cuando nos enteramos que ésta consistía en un riguroso entrenamiento para posteriormente intentar liberar a José Antonio Primo de Rivera que

se encontraba encarcelado en Alicante. Nos dieron unas armas nuevas italianas con una gran cadencia de tiro y unas sierras especiales para cortar los barrotes. El plan consistía en acudir en un pesquero



El capitán Gavilán se retrata ante su Messerschmitt Bf-109 F2 en la Base Aérea de Orel el 20 de febrero de 1943. Con este modelo de avión consiguió 4 de sus nueve victorias.

para desembarcar en la playa y habiendo sobornado a algunos guardianes poder liberarlo. Pero todo falló debido a dos causas principales, la falta de discreción y el movimiento de la escuadra republicana desde el Cantábrico al Mediterráneo. Tras quince días de ausencia me reincorporé al curso de alféreces.

Su primer destino como oficial es el 3 Tabor de Regulares Alhucemas nº 5. En esta unidad se distingue en los duros combates de la Ciudad Universitaria, convirtiéndose en uno de los primeros oficiales en llegar hasta el Hospital Clínico ya casi en las calles de Madrid.

A pesar de sus primeros éxitos cosechados como oficial de Infantería, Gavilán nunca olvidó su sueño de ser aviador.

Había cursado la instancia para asistir a un curso para tripulantes de avión de guerra y fui seleccionado para el tercero, incorporándome el 10 de marzo al aeródromo de Tablada.

Había unos viejos Fokker VII trimotores en los que comencé a volar con el capitán José Avilés y con un teniente que era ruso, Nicolás Ragosin. Allí ensayábamos la localización de blancos, croquizado, tiro, navegación y bombardeo; en total 15 horas de vuelo. De mi promoción salió con el número uno Luis Dávila Ponce de León, tuvimos mala suerte ya que murieron 8 durante la guerra de 24 que la formábamos.

Tras la finalización del entrenamiento, el alférez Gavilán sale con el número 13



El capitán Gavilán recibe novedades de su mecánico Saturnino Milan Ferry antes de emprender una misión el 6 de febrero de 1943 desde la Base de Orel.

de su promoción con una anotación que posteriormente sería su tarjeta de visita en los cielos de Rusia "excelente tirador". Pasa destinado a los Junker 52 concretamente al 2-G-22, a las órdenes del teniente coronel Gallarza donde se distingue en el avance sobre Teruel y posteriormente en la ofensiva de la Granja y

Brunete, operando desde el aeródromo de Delta de Piedralabes.

El 23 de junio de 1938 asciende a teniente provisional de aviación siendo destinado al Grupo 6-G-28 dotado con Savoias 79 al mando del comandante Vives, sorprendiéndole el final de la guerra en los Savoias 81 del Grupo 16-G-21



Tras conseguir regresar a la Base con el plano izquierdo destrozado tras el choque con un aparato enemigo el 7 de marzo de 1943. Sonríe el capitán tras los malos momentos pasados.

mandado por el teniente coronel Rubio, totalizando 438 horas de vuelo.

Por orden de 11 de noviembre de 1939 se convocó un curso para cubrir ciento treinta plazas de pilotos y observadores entre oficiales profesionales del ejército, la armada y los institutos de la Guardia Civil y carabineros que tuvieran menos de treinta y dos años. La oportunidad para el teniente Gavilán había llegado.

En enero de 1940 me incorporé al curso de pilotos en la Escuela Elemental de Alcantarilla (Murcia), entonces mandada por el comandante Bengoechea, donde tuve a un gran profesor, Cecilio Imaz con la De Havilland Moth. En junio fui a la escuela de transformación de San Javier teniendo de profesor a Alberto Oliart y a Hermenegildo Menéndez Fernández. Tuve mucha suerte y salí con el número uno y apto para caza. En el curso de caza comencé a disfrutar volando el Romeo 41, el Fiat Cr 30 y el Cr 32, de allí pasé al 26 Grupo de Caza del 22 Regimiento que mandaba Murcia, hasta mi incorporación a la Academia.

SOBRE LOS CIELOS DE RUSIA

En enero de 1941 se desplaza a la Academia de León, lugar por el que debían pasar todos los oficiales provisionales que hubieran solicitado el ingreso en la escala profesional del nuevo Ejército del Aire.

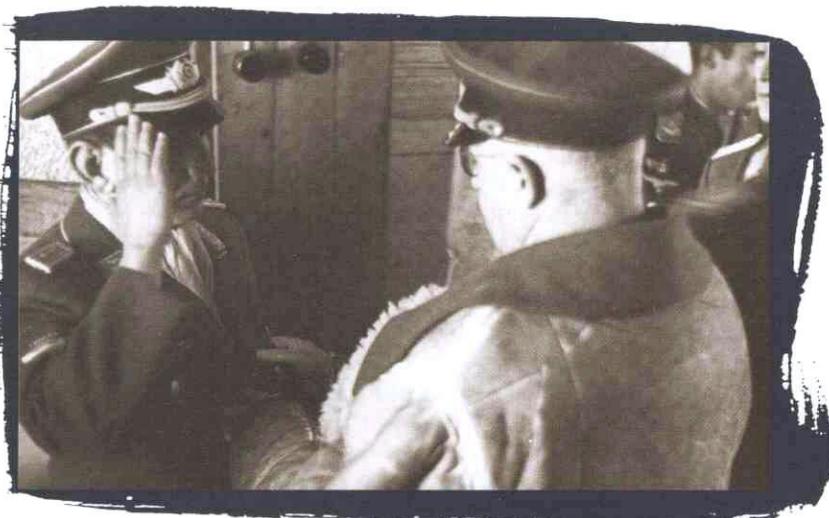
Cuando nos encontrábamos en la Academia comenzaron a surgir los rumores sobre la formación de una Escuadrilla de Caza cuyo destino sería el frente de Ru-

sia. Todos intentamos hacer valer nuestros contactos para ser seleccionados, pero era realmente difícil. La primera escuadrilla iba a ser mandada por el comandante Angel Salas Larrazábal y como era de suponer escogió a pilotos expertos que habían luchado junto a él en nuestra guerra. Me decidí a escribir al comandante Salvador pidiéndole una plaza y conseguí que el comandante Ferrándiz, designado como Jefe de la Tercera me

llamara. Nada más terminar los estudios en la Academia el 10 de junio de 1942 salí destinado al Regimiento de Getafe, pero no llegué a incorporarme por tener que trasladarme a Morón para realizar el entrenamiento de la Tercera Escuadrilla.

Efectivamente el nuevo teniente profesional del Arma de Aviación se incorpora a la Escuela de Caza de Morón de la Frontera (Sevilla), lugar donde se debía desarrollar el plan de entrenamiento.

En realidad era como un curso para intentar adquirir las modalidades de



El capitán Gavilán es condecorado con la Cruz de Hierro de 2a clase por el mariscal Ritter von Greim.



El 10 de diciembre es nombrado jefe de la nueva Escuela de Reactores que se debía formar en Talavera. en esta fotografía vemos al entonces teniente coronel en su recién construido despacho.



El teniente coronel Gavilán junto a su instructor, el capitán norteamericano Encinias (centro) tras un vuelo de instrucción.



El teniente coronel Gavilán se prepara para un vuelo histórico. El primer vuelo de un piloto español sólo en un reactor español (Escojer dos).



combate en el frente del Este, tan distintas a las practicadas por nosotros. Contábamos con tres veteranos de la Primera Escuadrilla; el capitán Ibarreche y los tenientes Lacourt y García Rodríguez Carracido.

Las tomas de tierra era obligatoria hacerlas poniendo las ruedas a la altura de una "T" y a una distancia máxima lateral de la misma de 20 metros, pensando que las pistas estarían heladas durante el invierno y muy poco practicables en primavera.

Igualmente comenzamos a volar los tipos de formación empleados por la Caza alemana. Con la experiencia que habían adquirido se habían dado cuenta de la enorme vulnerabilidad de las formaciones cerradas y por supuesto de las formaciones en cuña, el peor de los dispositivos a

adoptar volando con aviones que ya sobrepasaban los 400 Km/h.

El 21 de octubre parte el primer escalón de la Tercera Escuadrilla llegando al aeródromo de San Jean D'Angely (Francia), punto de concentración y acomodación. Tras unos vuelos en el Messerschmitt Bf-109 F, modelo con el que combatirían en el frente, parten el 12 con dirección al aeródromo ruso de Orel.

Cuando nos encontrábamos en Berlín camino del frente me llegó la orden de ascenso a capitán. En ese momento en el primer escalón nos encontrábamos con esa graduación el capitán Andres Asensi, Antonio Alos y yo. La fortuna quiso que en el primer servicio fuera hecho prisionero el capitán Asensi.

Mi general, usted comienza sus servicios de guerra el 1 de diciembre, pero no

consigue su primera victoria hasta el 30 de enero de 1943, es decir, casi dos meses.

Nuestro sector en ese momento tenía muy poca actividad, por no decir casi nula, todos los efectivos rusos habían sido trasladados hacia Stalingrado donde se estaba librando la famosa batalla. Los pilotos de la Segunda Escuadrilla a la que habíamos ido a relevar nos contaron que únicamente de vez en cuando aparecía un aparato ligero de bombardeo Pe-2 que volaba altísimo, cerca de 30.000 pies, por lo que era muy difícil interceptarle al estar las líneas muy próximas.

Por todo esto mi primera victoria me sorprendió. Iba en misión de caza libre junto al teniente Pérez Muñoz. Debíamos volar sobre una vía de comunicación en la que se habían reportado en numero-



El 7 de octubre de 1956 el Jefe del Estado Francisco Franco se traslada a la Base de Talavera para observar un desfile del nuevo material reactor. De pie en el Jeep, Franco, el general Gallarza y el teniente coronel Gavilán.

En algunas ocasiones la presencia de aviones rusos hostigando a las tropas. Cuando nos encontrábamos a unos 20 km. al S.E. de Jelez ví dos aviones volando muy bajos, a unos 50 m. de altura, dirigiéndose hacia nuestras líneas; eran dos I-153 camuflados de blanco. Al ser mi primer combate, y dada la difícil identificación, por encontrarse el suelo totalmente nevado. Le dije a mi punto que les daríamos una pasada sin disparar; así lo hicimos y pude ver perfectamente la estrella roja sobre su fuselaje. Dada mi superior velocidad me costó poco ponerme en su cola y derribarle.

Si, mi general, pero quizás el aproximarse tanto le estuvo a punto de costar la vida aquel 7 de marzo de 1943, como atestigua la foto de su avión.

Bueno, ese día creo que se podría aplicar esa frase de "primero prefiero ser un piloto con suerte que un manitas". En dos combates anteriores salí muy justo al romper el contacto tras el ataque. Aquel día era por la mañana temprano, cuando me encontraba sobre el sector de Shisdra en misión de caza libre. Ví una pelota de aviones combatiendo y me lancé contra uno de ellos. Nos cruzamos de morro y estuvimos a punto de chocar, aquel piloto sabía lo que hacía. Me costó tanto cogerle la cola que cuando lo conseguí y comencé a dispararle me dí cuenta que el cañón se había encasquillado, lo que me obligaba a acercarme aún más para acertar con las ametralladoras. Me cegué demasiado, pegué un tirón a la izquierda para salirme, pero era demasiado tarde; le corté el timón de profundidad, como a un queso, con mi plano izquierdo cayendo en barrena. Mi avión pegó un tornillazo que conseguí sacar por encontrar-

me alto. Pensé inmediatamente en saltar, pero al comprobar que "aquello", a pesar de las vibraciones volaba, desistí, ya que me encontraba en territorio enemigo. Mi primera intención era llegar a nuestras líneas y aterrizar en un sembrado; pero una vez allí me dije a mí mismo que quizá llegara a la base. Tenía que volar el avión ayudándome con la pierna para poder sujetar la palanca, el tubo pitot había desaparecido y por supuesto no tenía indicación de velocidad. En nuestro aeródromo de Seschtschinskaja ya había empezado el deshielo, pero por la noche



Dos oficiales de elevado prestigio a la izquierda del general: Carlos Pombo Somoza y Gavilán.

aún hacía frío y el campo aparecía helado. No me atrevía a volar a baja velocidad por miedo a entrar en barrena y además tenía inoperativos los flaps, lo que

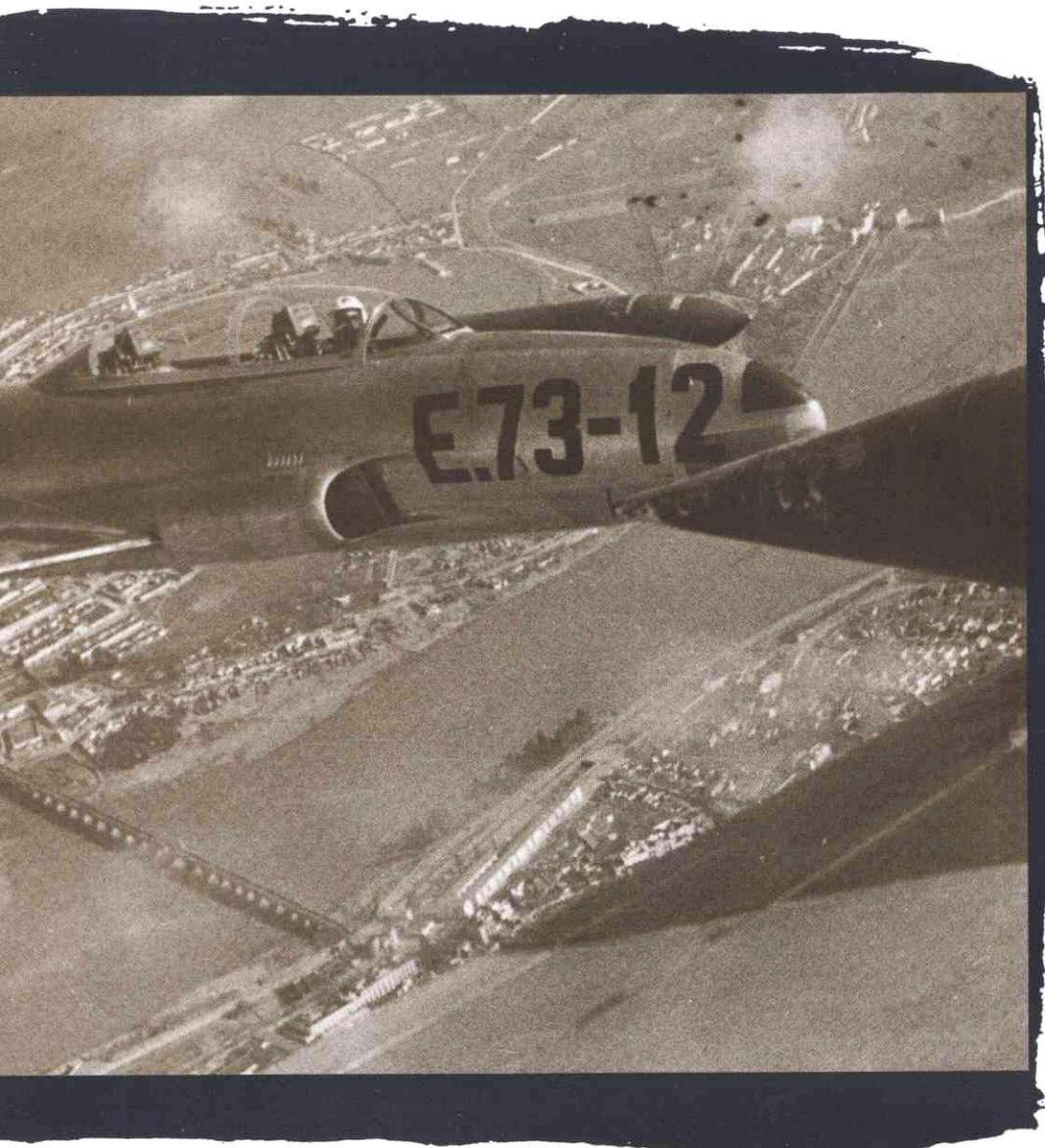


hice fue tomar tierra a unos 200 km/h y a esperar que se parara como así ocurrió. Cuando me bajé y ví que aproximadamente dos metros del plano izquierdo estaban destrozados me dí cuenta que el Messerschmitt volaba realmente bien. Por cierto, nunca estuve seguro si el avión que derribé era un Yak o un Hurricane.

Mi general, usted consiguió derribar nueve aviones en tan sólo siete combates y consiguió dos dobles; entre estos aviones se encontraban los famosos IL-2, considerados por los alemanes uno de los aviones más difíciles de derribar en el frente del Este.

Esto no hace más que avalar mi teoría, había que aprovechar las escasas oportunidades que se presentaban en aquellas fechas de primeros de año (1943) y la única forma de hacerlo era acercándose. En cuanto a los IL-2 las famosas "vacas" para nosotros llevaban un blindaje muy bueno, se cubrían pegándose al suelo protegiendo su cola con una molesta y peligrosa ametralladora que unida a las minas que lanzaban la convertían en una víctima nada fácil.

Yo volaba siempre con el Messersch-



un testigo presencial, el entonces alférez Carlos Texidor.

Todo ocurrió tras serle impuesta al capitán Gavilán la Cruz de Hierro de Primera Clase por el general Von Greim. Este subió a un pequeño púlpito y comenzó a leernos unas recomendaciones del Estado Mayor que iban dirigidas a todos los pilotos de la Luftwaffe, en ellas se venía a decir más o menos que había que echarle más narices al asunto. En ese momento se encontraba el capitán al mando de la Escuadrilla, ya que el comandante Ferrándiz estaba en Berlín. De pronto vimos como Gavilán le ordenaba al intérprete que le dijera al general que ese manifiesto no valía para nosotros y que por lo tanto no la debía leer. El intérprete no se atrevía a traducirlo y Gavilán le insistió; por fin el intérprete tradujo sus palabras y la reacción del general fue la de un antiguo piloto de caza; se bajó y le saludó; fue realmente emocionante para todos los que nos encontrábamos allí, y Gavilán nos demostró que realmente era un excelente oficial y jefe.

A su vuelta del frente quedó adscrito a la Tercera Sección del Estado Mayor con el comandante Bengoechea. Posteriormente estando destinado en el 21 Regimiento, comienza a compartir sus experiencias con los componentes de la segunda patrulla de la Cuarta Escuadrilla Expedicionaria en la Base de Alcalá de Henares, sustituyendo en este cometido a otro "experto" del frente del Este, el capitán Frutos.

mitt nº 5 y cuando llegó el Fw-190 con el nº 9, utilizaba todas mis influencias para que nadie los pudiera volar, porque me tomaba muchas molestias con mis mecánicos para colimarlos, tarea complicada ya que había que levantarlo de cola y disparar sobre un blanco. El entonces teniente Azqueta era el que llevaba el tema de la munición, teníamos cuatro tipos: a) Bala perforante (negra); b) Bala explosiva (amarilla); c) Bala incendiaria (azul) y la mina, que era un proyectil que estallaba a unos 200 metros. Un día en un briefing en el que se comentaban las dificultades para derribar una vaca, Azqueta dijo "como responsable de la munición tengo que decir que el capitán Gavilán ha derribado un IL-2 de 14 disparos".

En julio de 1943, tras haber realizado 73 servicios, entablado combate en 7 ocasiones y consiguiendo 9 victorias era repatriado el capitán Gavilán. Se había convertido en el tercer "As" español sobre los cielos de Rusia, únicamente superado por el capitán Hevia (12), el comandante Cuadra (10) y empatado con el malogrado teniente Sánchez-Arjona. Fue condecorado personalmente por el Mariscal Ritter Von Greim, famoso "As" de la Primera Guerra Mundial con la Cruz

Anexo 1 CUADRO DE VICTORIAS DEL CAPITAN GAVILAN

FECHA	APARATO PROPIO	AVION ENEMIGO	SECTOR
30.01.43	Me-109 F-2 nº 7	I-152	20 km. S.E. Jelez
23.02.43	Me-109 F-2 nº 5	IL-2	Mzensk
07.03.43	Me-109 F-2 nº 5	Yak 1 o Hurricane	Shidra
10.03.43	Fw-190 A-3 nº 9	IL-2	Seschtschinskaja
06.05.43	Fw-190 A-3 nº 9	Lagg-3	Seschtschinskaja
06.05.43	Fw-190 A-3 nº 9	Pe-2	Seschtschinskaja
08.06.43	Fw-190 A-3 nº 9	Lagg-3	Seschtschinskaja
08.06.43	Fx-190 A-3 nº 9	IL-2	Seschtschinskaja
10.06.43	Fw-190 A-3 nº 9	IL-2	Seschtschinskaja

El entonces capitán Gavilán consiguió el mayor número de victorias por combates realizados de todos los pilotos de las escuadrillas, 73 servicios, 7 combates, 9 victorias.

de Hierro de Primera y Segunda clase, consiguiendo igualmente un avance en la Escala por méritos de guerra.

Pero sin duda en lo que más destacó aparte de sus victorias fue su capacidad de mando, organización y sobre todo su carisma, cualidades que no pasarían inadvertidas por sus Jefes en los años posteriores. Como buen ejemplo cabe destacar su actuación tras habersele impuesto la Cruz de Hierro de Primera Clase y que en esta entrevista nos la narra

En Alcalá trababa de mentalizarles en lo importante que era seguir las nuevas reglas del combate aéreo, intentaba implantar la frase de un gran "As" inglés: "Los grandes pilotos se hacen, no nacen. Un hombre puede poseer buena vista, unas manos sensibles y una perfecta coordinación, pero el producto final será sólo el resultado de un constante adiestramiento, mucha práctica y gran experiencia". Si usted analiza la actuación española en Rusia, los primeros pilotos

en cuanto a número de victorias no habían luchado en caza durante la Guerra Civil, quizás esto les hizo adaptarse con más facilidad a las nuevas tácticas avalladas por un ejército que llevaba combatiendo más de tres años. Había que aprovechar las características de tu avión, atacar desde más alto, pegar la pasada y volver a tomar altura. Yo, por regla general, no viraba contra los pilotos enemigos; puede que hiciese un viraje para analizar la situación, pero no con frecuencia. Esto unido a la proximidad en el tiro y por supuesto la suerte, garantizaban el éxito. La navegación era otro gran problema, se habían perdido gran cantidad de aparatos y pilotos por tomas fuera de campo debido a la desorientación. En este sentido había que vencer dos problemas; la falta de referencias en el terreno ruso, totalmente llano, y las mayores velocidades que conseguían los aviones. También trataba de inculcarles durante el entrenamiento lo importante que era el silencio radio; yo mismo había sufrido durante las misiones en Rusia el verdadero caos que se producía debido a los "charlatanes" que aliviaban la tensión comentando absolutamente todo. Hay que recordar que para la mayoría de nosotros la radio era un nuevo adelanto que nunca habíamos experimentado.

Estando destinado en el 21 Regimiento sería seleccionado para otro hecho trascendental en la Historia del Ejército del Aire. Por Decreto del 28 de julio de 1943, siendo ministro el general Juan Vigón, se creaba la Academia General del Aire y el ya comandante Gavilán debía ser uno de sus profesores. Hoy en día es el profesor más antiguo que queda con vida de todos los que pasaron por esta Academia.

La creación de la Academia de San Javier me sirvió como enseñanza para la posterior creación de la Escuela de Reactores de Talavera; no había agua y algunos edificios estaban aún por construir. El coronel Director, Antonio Munaiz de Brea me nombró Presidente del Tribunal de Geometría y Trigonometría para el examen de selección de los nuevos cadetes; posteriormente pasé a mandar el Grupo Mixto nº 3. El cuadro de profesores era realmente bueno, había en total seis veteranos de la Escuadrilla Azul, entre todos sumábamos 31 victorias; el jefe de Vuelos, teniente coronel Carlos Ferrándiz (3), el capitán Manuel Sán-

chez Tabernero (6) y los malogrados (2) capitanes Lorenzo Lucas Fernández-Peña (6), José Llaca (4) y Juan Frutos (2). Creo que en esa primera época y en base a nuestras experiencias se puso la primera piedra en la formación de los futuros oficiales del Ejército del Aire.

Es destinado posteriormente a la Escuela Superior de Vuelo, primero como alumno para realizar el curso de vuelo sin visibilidad y luego como jefe de Estudios.

Allí realizábamos, aparte de los cursos de vuelo sin visibilidad, el curso de navegante aéreo para los tripulantes de la compañía Iberia. Durante mi estancia me

Anexo 2 CINCUENTA AÑOS DESPUES

Cuando se encontraba en un más que merecido descanso, una sorpresa inesperada pero gratificante haría entrar de nuevo en escena al general Gavilán.

Tras la caída del muro de Berlín en Alemania, el Estado mayor de la Luftwaffe pretendía hacer un homenaje a uno de los mejores pilotos de su historia, el coronel Werner Mölders, primer piloto en el mundo que alcanzó las 100 victorias, máximo "As" alemán en la guerra de España y lo que era aún más importante, el padre de las tácticas modernas de caza. Tras su muerte en accidente aéreo en noviembre de 1941, fue enterrado en el cementerio de Héroes de Berlín, quedando en zona soviética tras el final de la guerra.

El autor de esta entrevista tuvo el honor de transmitir al general Gavilán la invitación del Jefe del Estado Mayor germano, ya que tenía la intención de que un miembro de la antigua escuadra de Mölders estuviera presente; no hay que olvidar que la escuadrilla española en Rusia pertenecía a esta unidad de élite.

En noviembre del año 1991, cincuenta años después de la muerte de Mölders, hubo una impresionante ceremonia militar en su honor, en la que únicamente se interpretaron, en primer lugar el himno español y posteriormente el alemán, a pesar de encontrarse numerosos agregados militares de los Estados Unidos, Reino Unido, Francia, etc...

Tuve el honor de acompañar al teniente general para depositar una corona en la tumba de tan insigne pilot.

Fue el último acto oficial de otro ilustre aviador, José Ramón Gavilán Ponce de León.

ocurrió una curiosa anécdota. El Generalísimo iba a acudir a unas maniobras en Las Palmas en un avión DC-4 de la compañía Iberia. Al no haber aviones de caza que pudieran recorrer esa distancia despegamos Pombo y yo en dos aviones un poco peculiares. Pombo en el Junker 290, un mastodonte de cuarenta y cinco toneladas y cuatro motores, y yo en un B 25 "Mitchell". Al alcanzar el DC 4 nos pusimos en formación con él, lástima que nadie nos hiciera una foto, ya que era una formación única.

LA CREACION DE LA ESCUELA DE POLIMOTORES

El 7 de febrero, a la edad de 37 años, consigue el mando por primera vez de una base al serle encomendada la creación de la Escuela de Polimotores de Jerez.

En primer lugar me iban a dar el mando de la Escuela de Caza, pero al Ejército del Aire le había surgido un grave problema. La demanda de pilotos, tanto militares como civiles que debían hacer el curso de vuelo sin visibilidad, era tremenda y la escuela de Salamanca no daba a basto. Por ello decidieron crear una nueva escuela en Jerez dotada con Ju 52. Allí llamé como profesores a antiguos cadetes de las primeras promociones de la Academia General que habían estado conmigo como alumnos, Laseca, Pesquera, Artime, etc. Los cursos que se impartían era el de polimotores, vuelo sin visibilidad y profesores, también dimos entrenamiento a sargentos de complemento.

Durante mi mando ocurrió la desgracia de un accidente grave. Un Ju-52 al mando del capitán Fariñas se estrelló por la noche matándose ocho alumnos. En aquel entonces no había pista y los vuelos nocturnos se realizaban con faroles; el encargado de esta tarea de iluminación era un teniente llamado Gabaldón Velasco.

A finales de 1953 cede el mando al teniente coronel Bayo, al ser designado jefe de la nueva Escuela de Reactores. Durante su estancia en Jerez se completaron 14 cursos con un total de 226 alumnos.

TALAVERA, LA PUERTA HACIA EL FUTURO

Con cuarenta años y la graduación de teniente coronel, se le encomienda a Gavilán una de sus misiones más importantes y difíciles, la creación de la Escuela de Reactores, cuna de los modernos pilotos de caza.

La necesidad de la Escuela surgió cuando por motivo del primer Acuerdo Hispano-Americano en septiembre de 1953, llegaron a nuestro país las primeras unidades de reactores, que iban a ser la base del nuevo sistema de defensa aérea.

Mi general, ¿cómo fueron los inicios de la escuela de reactores?

Todo fue como consecuencia de los acuerdos entre ambos gobiernos. En septiembre de 1953, formando parte de una comisión oficial, visité los aeródromos y escuelas de vuelo de los Estados Unidos. En ese momento me dí cuenta que nuestra aviación se hallaba obsoleta. Allí fue donde se seleccionó el material que era preciso para que España pudiera incorporarse a la vanguardia de la aviación. Era el paso definitivo de una edad de piedra con los Fiat, Messerschmitt,

(2) Lorenzo Lucas Fernández-Peña murió como teniente coronel al estrellarse su F-86 «Sabre» el 3 de febrero de 1960. José Llaca Fernández murió como teniente coronel junto a su mujer al estrellarse la avioneta que pilotaba mientras realizaba fotografías del aeródromo en construcción de Maliñano (Santander) el 4 de septiembre de 1952. El teniente coronel de Frutos Rubio murió al estrellarse su F-86 «Sabre» el 14 de febrero de 1957.

Junker, etc..., a la época dorada de los reactores.

¿Cómo se adaptaban los pilotos a aquellas técnicas tan diferentes?

Lo primero que había que hacer era una labor un poco psicológica. Volar con reactores era un trabajo supeditado a la técnica, por lo cual se hacía preciso conocer muy bien el avión. Anteriormente un piloto salía a volar, para lo cual ponía el motor en marcha y al aire sin más. A partir de la época de los reactores la improvisación había terminado. Primero realizamos un curso de transformación seleccionando a los pilotos que creíamos más aptos por su experiencia y por estar en posesión del título de vuelo sin visibilidad, así como poseer el curso de caza. Como era imposible que todo el cuadro de profesores se formara en Talavera, se mandó a varios oficiales a la base aérea de Fürstenfeldbruck en Alemania. Creo que los resultados en la elección de los primeros pilotos nos dio la razón.

El núcleo inicial de profesores se formó con algunos del grupo de la Escuela de las Bardocas (Elemental de pilotos nº 2 en Badajoz), así como de la disuelta Escuela de Caza de Morón y de la Polimotores de Jerez.

Una de las cosas que más sorprenden, es la celeridad con que se pone operativa la base; de ser nombrado usted como Jefe el 9 de diciembre de 1953, hasta la llegada de los primeros aviones en marzo de 1954 apenas transcurren cuatro meses.

Si, es cierto, pero cuando uno tiene vocación y ganas de trabajar todos los obstáculos son pequeños. Cuando nosotros llegamos allí el 10 de diciembre de 1953 aquello no era más que un descampado con algunos edificios abandonados. No existía pabellón de oficiales, ni de suboficiales, ni alojamientos para la tropa ni torre de vuelo, ni botiquín. Era tal el desconocimiento del material reactor que iba a venir que la pista que se había hecho era una especie de asfaltado sin aglomerar. Yo recuerdo pisarla con el zapato y ver como se levantaba la gravilla. Lo primero que intenté fue mentalizar a todos del trabajo que había que realizar.

Quería que imaginaran que esto era una empresa privada en la que tenían acciones y que por ello debían trabajar duro. No quería que hicieran las cosas únicamente porque se las mandaba.

A pesar de los inconvenientes, el 24 de marzo de 1954 llegan los seis primeros T-33 A procedentes de Chateau Le Roge (Francia), convirtiéndose el general Gavilán en el primer piloto español en volar sólo en un reactor. La época moderna de la Aviación española había comenzado.

Para mí fue un momento emocionantísimo, porque además de la alegría que a cualquier piloto le produce volar sólo por primera vez, hacerlo en un reactor era un paso que yo valoraba como trascendente no para mí, sino para la Aviación española. Los aviones quizás pudieran haber ve-

nido antes, pero sin duda nos faltaba lo más importante: organizar el mantenimiento unificado.

¿Qué sintió en aquel momento al oír el característico ruido de un motor de explosión con su hélice girando y acostumbrarse al sonido agudo de la turbina?

En los días anteriores había realizado algunos vuelos de entrenamiento con dos profesores americanos que había quedado como agregados para darnos el doble mando, el capitán Encinas y el teniente Agnew. su español era bastante deficiente sobre todo el del teniente, que produjo más de una anécdota. Al terminar un vuelo con un alumno le mandó abrir la cúpula con la palabra ¡canopy!. El alumno, después de hacer varios intentos

primeros aviones llegaron en abril pero los siguientes venían en barco a Santander depositándolos en un aeródromo que no estaba preparado para este tipo de aviones. El campo presentaba muchas deficiencias, como por ejemplo que estaba sembrado de piedras, lo cual carecía de importancia cuando los aviones eran de hélice; pero para los reactores resultaba gravísimo, porque se podía dañar el compresor. Las dimensiones de la pista eran muy pequeñas y el tiempo era infernal. Pues a pesar de que los instructores americanos decían que aquel aeródromo no reunía los requisitos para despegar con aquellos aviones, los pilotos españoles los trasladaron hasta la base de Talavera. Únicamente uno de ellos, el de



El teniente general Gavilán junto a su Majestad el Rey durante unas maniobras en las Bárdenas.

con el interruptor de apertura, no lo consigue y exclama ¡No puedo!; el profesor, imaginando que éste no quitó el seguro, haciendo un esfuerzo con su paupérrimo español, dice como recordatorio ¡Siguro! y el alumno contesta ¡seguro no, segurísimo!

Pero bueno, volviendo a su pregunta sobre mi primer vuelo, fue lo que se llama una suelta "clásica", un poco prolongada porque había que gastar la gasolina de los "Tips" para poder aterrizar.

El T-33 era un avión sencillo de manejo, fiable y seguro. Para un piloto que dominaba el Fiat o el Messer no había ningún problema si tenía en cuenta las velocidades inercias y procedimientos.

Tenía una gran ventaja para la enseñanza, el alumno y el profesor estaban ligados en circuito abierto y permanente con un interfono. La acrobacia vertical era muy gratificante, perdonaba equivocaciones a los pilotos; en resumen, un inmejorable avión de escuela.

A pesar de la disciplina de vuelo que exigían los reactores, a veces había que recurrir a la improvisación española. Los

Pesquera, tuvo que aterrizar en Salamanca por un pequeño problema.

Supongo que habrá multitud de anécdotas, debido a la celeridad con que se creó la escuela.

Anécdotas no, eran hechos verdaderos. La precariedad con que trabajábamos en todos los aspectos era tremenda. Recuerdo el gran problema que teníamos con los depósitos de combustible. Estos no estaban acondicionados y dejaban residuos que luego obstruían los filtros de las turbinas. Hasta que se adquirió la técnica de meterse dentro y acondicionarlos. Estuvimos una temporada sin volar y hasta tuve que suspender un desfile.

El 27 de noviembre de 1957, después de cuatro años, cesaba como director de la Escuela y Jefe del Sector Aéreo de Extremadura, entregando el mando a su antiguo compañero en Rusia, coronel Antonio Alos.

CAMINO DEL GENERALATO

Agregado militar en Roma durante cuatro años, asciende a coronel el 4 de ma-

yo de 1959. Poco después es nombrado coronel jefe del Ala de Caza nº 1 (Manises), donde vuela el F-86 Sabre.

Fuí un destino realmente bonito, ya que por aquella época era la base más importante de España. Tuve el honor de sustituir a un gran piloto, el coronel Guerrero. Allí me ocurrió el último "susto" de mi carrera aeronáutica volando un Sabre. Despegué y puse rumbo a Burgos; cuando estaba a punto de regresar comencé a ver como fallaban instrumentos en lo que parecía un fallo eléctrico completo del avión. Para sacar el tren por emergencia había un tirador justo delante, y en la parte más baja de la cabina, pero como yo estaba un poco gordo no llegaba, y me habían hecho un gancho especial para poder alcanzarla. Fue tal el susto que pasé al no poder hablar con la base y con ese fallo tan importante, que no sólo tuvo que utilizar el gancho, sino que me sobró medio brazo para poder extender el tren por emergencia.

Tal y como adelantó el entonces comandante Ferrándiz en su informe de 1943, Gavilán alcanza el Generalato el 29 de febrero de 1968, siendo nombrado Jefe del Mando de la Defensa.

Estando en ese destino, es usted nombrado inspector del programa Mirage, ¿por qué se decidió dotar al Ejército del Aire con material francés?

En primer lugar, era un avión que se adaptaba a nuestras características, pero tengo que reconocer que también nos interesaba políticamente, ya que se pretendía reforzar nuestras relaciones con Europa. Se firmaron una serie de acuerdos, en virtud de los cuales España llegaba a una colaboración militar con el vecino país, al que comprábamos aviones Mirage, misiles tierra-aire y carros de combate.

Con el empleo de general de Brigada es designado Segundo Jefe del Cuarto Militar del Generalísimo en plaza de superior categoría; por ello seguiría en este cargo al ascender a general de División en abril de 1972.

EL GENERAL GAVILAN TIENE UNA CITA CON LA HISTORIA

Tres años después sería testigo de excepción en un momento delicado para la Historia de España.

Las tensas relaciones con el Gobierno de Marruecos a raíz de la llamada "marcha verde", obligaron al general Gavilán a ser de nuevo protagonista.

Mi general, ¿qué papel jugó usted en todo este conflicto político?

El 6 de octubre de 1975 me disponía a ver una película en un cine de la Gran

Vía. En ese momento era jefe en funciones de la Casa Militar del Generalísimo, ya que el teniente general Díaz Alegría se encontraba muy enfermo por una grave dolencia cardíaca.

Cuando me encontraba entusiasmado con la película sonó inoportunamente el buscapersonas y rápidamente me dirigí al teléfono; sabía que algo grave estaba ocurriendo. Me dieron la orden de dirigirme al Pardo inmediatamente para ver al Jefe del Estado.

Mi ayudante, el teniente coronel de Infantería Iñigo Méndez Vigo también ha-

riegos de tal operación, pero me aseguré que no había motivos de preocupación, ya que era un asunto de carácter civil.

Las garantías que daba se le antojaban insuficiente, por lo cual me dijo:

«Gavilán, el ejército español y el marroquí tienen cosas más importantes en las que pensar que en hacer la guerra».

Igualmente dijo que podía comunicar al Generalísimo que su discurso sería moderado y que no diría nada nuevo.

Me despedí de él y me dirigí a la embajada, quería preparar el informe antes de acostarme para no olvidarme de nada. Al día siguiente hicimos el viaje de regreso y me presenté a Franco, dándole cuenta de los pormenores de lo sucedido, acogiendo con gran preocupación el Jefe del Estado la noticia de la marcha verde, que oía por primera vez.

Franco convocó el Consejo de Ministros y me advirtió que estuviera en el Pardo por si fuese necesario. Los acontecimientos que siguieron ya son historia de España.

Efectivamente, el 12 de octubre, Franco presidió el último Consejo de Ministros. El 14 Gavilán se dirigió al Pardo para acompañar al Jefe de Estado en la visión de una película. Mientras tanto, el teniente general Sanchez Galiano, nueve Jefe de la Casa Militar pretendía ver al Caudillo. Gavilán fue enviado para decirle que le recibiría mañana en su despacho, pero el teniente general Galiano ya no vería vivo a Franco.

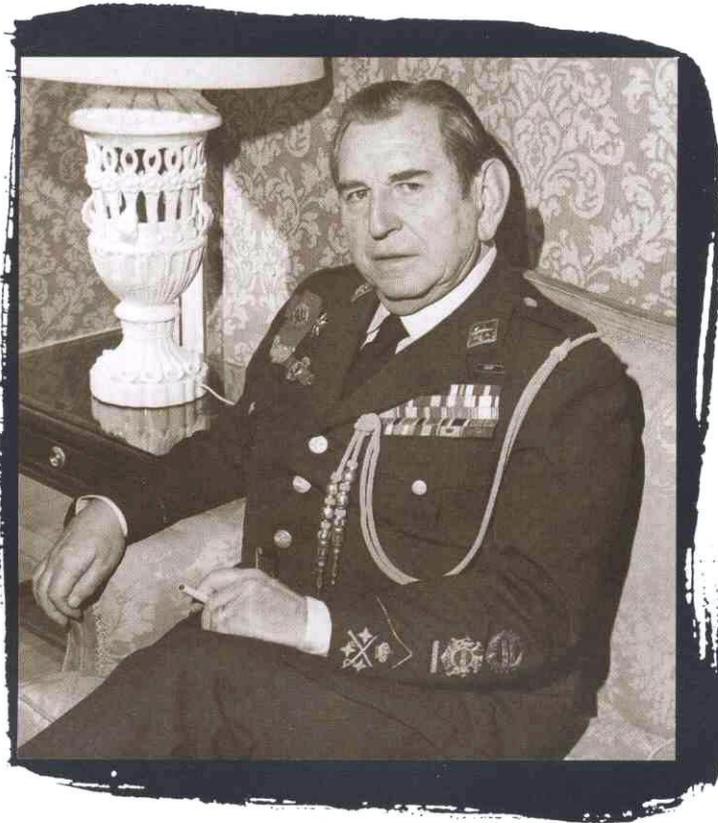
La película comenzó a proyectarse, pero la banda sonora, por equivocación, estaba en inglés. Se pidió otra copia, pero Franco no esperó, y decidió acostarse. Empezaba la larga marcha hacia el final.

Apenas un mes después moría el general Franco y Gavilán era de nuevo reclamado para un hecho importante. El ministro de Justicia le toma juramente ante toda la nación, para certificar que el cuerpo que se iba a enterrar era el del jefe del Estado. Gavilán respondió: "Si lo es, lo juro".

Tras estos acontecimientos continuó prestando servicio a su Majestad el Rey Juan Carlos de Borbón durante unos meses.

Como general de División es nombrado Jefe de las Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa, hasta su ascenso a teniente general, siendo nombrado en esta ocasión como Jefe del Mando y Capitán General de la Primera Región Aérea.

El 21 de septiembre de 1979, con más de 45 años de servicio, pasaba al retiro por haber cumplido la edad reglamentaria el teniente general José Ramón Gavilán Ponce de León. Una página de la Historia del Ejército del Aire se había cerrado.



bía sido alertado y me esperaba con el coche oficial.

Media hora más tarde el propio Franco me tranquilizaba:

«Le he encomendado una misión especial ante su Majestad Hassan (rey de Marruecos). No quiero diplomáticos ni políticos, sino una persona de toda mi confianza. Existe gran urgencia pues Hassan hablará según su costumbre al pueblo cuando comience el Ramadán, y la entrevista debe llevarse a cabo antes. Se ha detectado por los servicios de inteligencia inquietud en Marruecos, por ello debe usted partir esta misma noche. Tiene un avión esperándole en Barajas».

Me entregó una carta de presentación en la cual me decía que yo era su representante personal.

A las 12:30 de la madrugada despegamos llegando dos horas más tarde. Me dirigí al palacio donde el rey Hassan me esperaba junto con el jefe de su Gobierno, el ministro de Asuntos Exteriores y el jefe del Gabinete Real. Leyó el manuscrito que yo traía y comenzó a hablar de la marcha verde. Alarmado, le indiqué los