

En Homenaje

y en Recuerdo

"CANARIO" AZAOLA

Nuevamente traemos a estas páginas otro capítulo más de la serie "En homenaje y en recuerdo", que iniciada en AEROPLANO 4 y continuada en el número siguiente, se refiere a la bonita costumbre, de inscribir en los aviones el nombre de aquellos aviadores distinguidos, normalmente caídos en acción de guerra, o acto de servicio.

Los primeros hombres, aparecieron en los años 20 en plena campaña marroquí, frecuentes más tarde, durante la guerra civil; se limitó exclusivamente a los aviones militares, hasta que ya en la postguerra, Iberia continuó con la costumbre, al bautizar a alguno de sus aviones, luego los nombres desaparecerían por completo, salvo las honrosas excepciones de la compañía CETFA, o alguna avioneta deportiva, y es una lástima, puesto que no podría encontrarse mejor lugar, para recordar y homenajear a un aviador, que el fuselaje de un avión.



AGUIRRE

Reunidos los Junkers Ju-52 españoles en Naval Moral de la Mata, para cooperar con la columna Yagüe, ya en Alcorcón, en el asalto a Madrid, el 4 de noviembre de 1936, la 4ª Escuadrilla al mando del Capitán Pardo Prieto, despegó para bombardear en Leganés. A las 12,30 de la tarde, ya sobre el objetivo, son interceptado por la caza rusa al servicio de la República. El Capitán Aguirre, en función de observador del avión 22-55, se traslada a la torreta dorsal con el

fin de hacerles frente, entretanto, el piloto en maniobra evasiva baja a ras de tierra; sin embargo, los cazas hacen blanco en el avión, hiriendo gravemente al ametrallador en una pierna. Aguirre, sangrando abundantemente, no se acobarda y continúa disparando, hasta que el piloto consciente de la situación, aterriza en el campo de Esquivias (Toledo) con el fin de evacuar el herido al hospital más cercano. Ante el empeoramiento paulatino de su estado de salud, es trasladado al

Sanatorio María Teresa en Salamanca donde el día 21, la septicemia consecutiva de las heridas infectadas, terminó con la vida de aquel valiente aviador. Cuatro días después, "Por resolución de S.E. el Generalísimo de los Ejércitos Nacionales y a propuesta del General en Jefe de los Servicios del Aire" se concedía al Capitán Aguirre la Medalla Militar. Sus compañeros, para homenajear lo bautizaban con su nombre a aquel Ju-52.

Ya en la postguerra, por Decreto



del 23 de febrero de 1940, se le concedía, con antigüedad de la fecha de su muerte, el empleo inmediato, el ascenso a comandante.

Natural de Cádiz, y descendiente de una familia de ilustres marinos de guerra, el teniente de Ingenieros Augusto Aguirre Vila, pasó al Servicio de Aviación obteniendo con fecha de 27.1.1923 el título de Observador de Aeroplano. Voluntario a Marruecos, prestó servicio en los Breguet XIV de la 2ª Escuadrilla, dependiente del 1er Grupo de Tetuán, antes de ascender a capitán y realizar en la península el curso de piloto Militar de Aeroplano, el título tenía fecha de 31 de octubre de 1925. Vuelto a Marruecos, le sería encomendado el mando de una Escuadrilla dotada de los efectivos Dh "Napier".

En 1927 junto con Julio Ruiz de Alda, que como él, había experimentado prácticamente en Marruecos las ventajas de la aerofotografía, aplicada al levantamiento de planos, funda la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos (CETFA) aplicando en la misma, los métodos y material más modernos, y junto con otros nombres míticos de la Aviación española, como Ansaldo y Rein Loring realiza importantes trabajos para las Confederaciones Hidrográficas, Diputaciones y Ayuntamientos.

Acogiéndose a los Decretos-Leyes de 21 y 29 de abril de 1931, pasa a la situación de retirado del Servicio de Aviación, y en ella se encontraba cuando se produjo el alzamiento del 18 de julio de 1936. Por oficio de la Comandancia Militar de Pontevedra de fecha 17 de agosto se le nombra Comandante Militar de Villagarcía, pero pronto le reclamaría la Jefatura del Aire, destinándolo veinte días después, a la Escuadra nº2 de Sevilla, donde comenzó a prestar servicios como piloto y observador en los Ju-52, lamentablemente, no por mucho tiempo, como hemos podido ver.

En la foto de la izquierda, luciendo casualmente bigote, vemos al capitán Aguirre (segundo por la izquierda) pocos días antes de su muerte, con él se retratan los capitanes Avilés y Navarro Garnica, el comandante Rodríguez Díaz de Lecea y "El herulo", el famoso capitán Pardo Prieto.



FERNANDEZ SUAREZ

Entre la veintena larga de muchachos, que en agosto de 1937 formaban parte de la primera expedición para realizar el curso de piloto en Italia, se encontraba Andrés Fernández Suárez, un joven asturiano natural de Ujo, quien junto a dos hermanos, como falangista había intervenido valientemente en el sitio de Oviedo, donde resultó herido en la boca. Después formó parte de una unidad de esquiadores en Riaño y ahora, se aprestaba ilusionado a ser aviador. Tras la fase elemental en Grosseto y la transformación en la renombrada escuela de Foggia a final de año, regresaba a

tando" en su cabina abierta, el invierno más frío del siglo; intervino igualmente en la batalla del Alhambra y tenía una treintena de servicios de guerra, cuando el 31 de marzo de 1938 en plena ofensiva de Aragón, al regresar del frente, realizando ya el viraje de aproximación al aeródromo de Puig Moreno, el Romeo Ro-37 que pilotaba, en pérdida se estrelló contra el suelo. En el trance perdía la vida aquel ilusionado muchacho, junto a su tripulante, el alférez Alfonso Stefaniai Benlliure.

En adelante, los Romeo 12-15 y 12-34, recordarían respectivamente a ambos aviadores y curiosamente, en



España, con la emoción contenida de combatir en el aire.

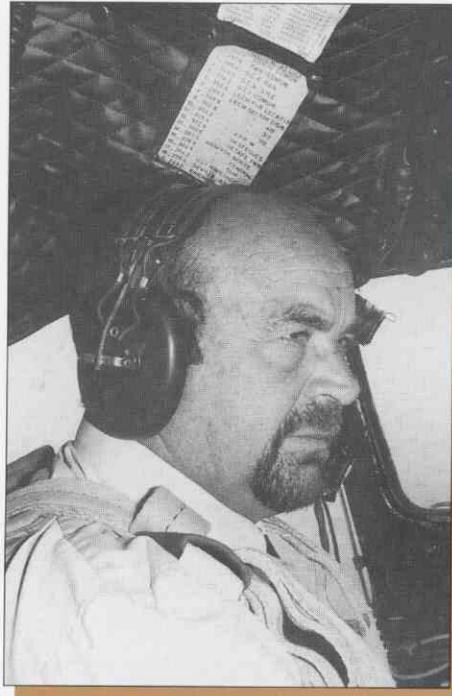
Destinado a la "Cadena de Romeo" 4-G-12, actuó en el frente de Teruel desafiando al fuego enemigo y "sopor-

el bautizado "Alférez F. Suárez", habría de volar más de una ocasión su hermano Jesús, destinado a fin de aquel año, al 4-G-2, como teniente observador.



GOYO

El 14 de Julio de 1952, fue un día, sin duda, memorable para los componentes de la IV Promoción de A.G.A. ya que finalizados sus estudios, recibían el ansiado despacho de teniente. Entre ellos, exultante se encontraba Gregorio Martínez Represa, "Goyo" para todos, un muchacho de San Pedro de Latarce (Valladolid), quien poco después se incorporaba a su primer destino, en la mallorquina Base Aérea de Son San Juan. Luego, pilota-



ría los "Junkers" y DC-3 de la Escuela Militar de Paracaidismo, desde donde, con no poca ilusión, marcharía a realizar el curso básico en Matacán; finali-

zando éste con una buena calificación, se queda de profesor y descubre, o mejor dicho, pone en práctica su vocación permanente de enseñar. Dotado de una admirable profundidad humana, no solo enseñaría a volar, sino a ser personas, con mayúsculas, a lo que él se refería como, ayudar a despegar... Tras once años como "proto", pasa a la escuela de Polimotores donde toma el mando de un escuadrón. Haciendo un paréntesis, en Talavera la Real realiza el curso de reactores y ya en 1973, ascendido a comandante, es destinado a mandar la 601 Escuadrilla con base en Villanubla, donde volvió a encontrarse con su viejo amigo, el T-6; pero por poco tiempo, ya que un día, el 29 de octubre de 1973 aquel gran aviador y competentísimo profesor con 5.000 horas de vuelo, perdía la vida en un absurdo accidente de automóvil.

Acertadísima, puesto que se le quería y admiraba de veras, fue la emotiva decisión de su sucesor, el comandante Sergio Rubiano, de que su nombre "Goyo" se incluyera en el emblema de la Unidad, que en adelante lo ostentarían todos los aviones de la misma.



CABO ACHA

prestó servicio en la Escuadra de Caza que mandaba el comandante García Morato; terminada la contienda, formó parte del grupo de selectos mecánicos que marcharon a Francia con el fin de inspeccionar con vistas a su posible aprovechamiento, los aviones de la República que habían huído a aquel país.

Posteriormente, se integraría como cabo mecánico a la ya citada escuadrilla del Estado Mayor, donde a los 25 años encontró la muerte. Su apellido, no solamente quedaría inscrito en el avión, ya que con posterioridad, dos hermanos de aquel cabo Acha, Cipriano y Jorge, como competentes especialistas mantendrían su recuerdo en el Ejército del Aire.

Casualmente retratado, junto al avión en que hallaría la muerte, el cabo Acha (a la izquierda) envió dedicada esta foto a sus padres, como recuerdo de los "Bautismos del Aire" que organizados por Educación y Descanso, se dieron en Barajas el 3 de marzo de 1940 a centenares de obreros de Madrid.

El 5 de febrero de 1941, cuando el Junkers Ju-52 (22-48) de la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, procedente de Ifni se dirigía a Tetuán, a unos 30 Km de la costa, a la altura de Casablanca, sorprendentemente era interceptado por cazas franceses, que sin mediar aviso, dispararon una ráfaga sobre él. De resultas de la agresión, el cabo mecánico Pablo Acha, gravísimamente herido, fallecía en brazos del comandante Enrique Cárdenas que en función de segundo, acompañaba al también comandante Isidoro López de Haro.

La conmoción en Tetuán ante tan cobarde agresión, fue enorme y según informaba la prensa, toda la ciudad -cerradas las puertas del comercio en señal de duelo- se echó a la calle para asistir a su entierro presidido por el general Asensio, ante el cual, una vez finalizado el acto, desfiló brazo en alto, una imponente manifestación, en la que podían verse muchos musulmanes e israelitas.

Luego... las consabidas protestas a nivel diplomático, pero Europa estaba sumida en una guerra, en la que oficialmente España ofrecía una neutralidad.

Pablo Acha Fenés, había nacido en Sangarrén (Huesca) el 15 de enero de 1916, cualificado mecánico, durante la guerra civil,



MACHADO

Procedente del Ejército de Tierra en el que como Alférez Provisional, había combatido en la guerra civil, Vicente Machado González pasó al Ejército del Aire al terminar aquella.

Formando

en oficial profesional, siendo destinado con posterioridad al 12 Grupo de Granada, donde tendría la oportunidad de volar otras reliquias de la guerra, como los veteranos Savoia S-79 de bombardeo.

Finalmente, en 1951 se incorpora al Grupo de Experimentación de Vuelo donde destacaría como un gran profesional.

Al año siguiente, sin pérdida de des-



parte del 19 curso de El Copero, realiza en 1941 la fase elemental, y tras la transformación, se le concede al año siguiente el título de Piloto de Avión de guerra.

Apto para la caza, luego del correspondiente curso en Morón, pasaba destinado al 29 Grupo (Fiat Cr-32) de Las Palmas y más tarde, al 27 Grupo de Melilla, donde pilotaría los últimos "galgos" Heinkel He-112 y los "Super Fiat" G-50

Desaparecida la Academia de Aviación de León, en 1950 asiste en la A.G.A. a un curso formativo, para su transformación

tino, realiza el curso de vuelo sin visibilidad.

Continuando con su faceta piloto probador vuela todos los productos de nuestra industria aeronáutica y en su cartilla rebasa las 4.000 horas.

En 1961 alterna su destino en el Grupo de Experimentación con sus vuelos en la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, y cuatro años después, con el empleo de comandante y en situación de supernumerario, abandona la vida militar para incorporarse plenamente a CETFA. Cumpliendo tareas de

fotografía/fotogrametría, recorre toda España, hasta que un día, el fatídico 25 de mayo de 1973, cuando en compañía de Luis López Oliveros despegaba del aeropuerto de Córdoba, inexplicablemente la Dornier Do-28 (EC-AUB), se vino abajo en la cabecera de pista. Quienes presenciaron el accidente, y sabían de la profesionalidad de ambos tripulantes, no se lo podían creer. ¿Una pérdida, un fallo? No lo sé, pero aquel lamentable percance, costaba la vida a dos pilotos. Quienes en los ambientes aeronáuticos militar y civil, conocían a Machado, sin duda con tristeza elevaron una oración por aquel simpático granadino, a quien cariñosamente se conocía como "El Pescadilla". Tiempo después, CETFA agradecidas por sus servicios, bautizaba a su flamante Piper PA-23-250 "Aztec", matrícula EC-CIG, con el nombre de Comandante Machado.



Además de los nombres de los aviadores, en ocasiones, también se bautizó a algún avión como homenaje a alguna personalidad, tal es el caso del hidroavión Savoia S-62, (S-19) de la Aeronáutica Naval, que fotografiado en Ribadeo en agosto de 1936, muestra en su casco el nombre de "Gral. Mola"; en él aparecen de izquierda a derecha el comandante de Artillería de la Armada Leopoldo "Polo" Brage y los auxiliares Ramos Crespo y Torres Prol, mecánico y piloto respectivamente.

Otro ejemplo, con el mismo nombre es este deteriorado Junkers Ju-52 (22-71), gravemente accidentado en el campo de Lanaja, no lejos de Sariñena (Huesca) en el transcurso de unas prácticas de aterrizaje nocturno. Ante él, se retratan sonrientes, al parecer queriendo demostrar, que ello no han sido, los alféreces José Luis Pérez Muñoz y Julio Alegría.

Por último, en majestuoso vuelo, vemos al Junkers Ju-52, perteneciente a la 2ª Escuadrilla del 1-G-22, bautizado con el nombre de Sanjurjo, en homenaje al malogrado General en Jefe del Alzamiento. (Foto de apertura)

