

EL HISPANO-NIEUPOINT 52 en la Guerra Civil española

LLUÍS COROMINAS

El Nieuport 52 llegó al Servicio de Aviación Militar español a través del concurso de aviones militares de 1927. En este concurso, la modalidad de caza fue ganada por el Nieuport Ni-42 C1. Este aparato era la evolución del Ni-42S, al cual Gustave Delage le añadió un pequeño plano inferior así como fuseló el eje del tren, dándole una visión frontal de triplano, resultando ello el caza presentado al concurso español.

Nieuport Delage a pesar de haber ganado el concurso siguió trabajando y estudió dos derivados del Nieuport Ni-D-42 C1, los modelos 52 y 62. Estos derivados tenían su armamento reducido a dos armas en el capó, y una importante modificación en el empenaje de cola, solucionando los problemas de inestabilidad del Ni-42 C1, aumentar la superficie del empenaje horizontal que pasó de medir 3,35 a 4,08 m² y la superficie móvil de 0,95 a 1,12 m².

El Ni-D-62 mantenía el fuselaje monocasco en madera de su predecesor con un ala de estructura reforzada, manteniendo el mismo diedro de 2°. El Ni-D-52 mantenía el ala del Ni-D-42, con fuselaje metálico y los radiadores de agua de láminas Lamblin situados en el espesor de la pequeña ala.

En 1928, el Ni-D-42 C1 ganó el concurso. Este mismo modelo tras ganar el concurso español y francés, parece que solo fue producido en 25 ejemplares para Francia. El mismo año

que ganó el concurso en España, el interés se decantó por las dos versiones nuevas de la serie ya comentadas. Parece que la Nieuport solo construyó un prototipo de Ni-52, que se fabricó en España, mientras en la vecina Francia se producía el 62.

El contrato para la fabricación de 82 células de Nieuport 52, por la Hispano Suiza de Guadalajara, fue autorizado en un Real Decreto de 30 de abril de 1928.

La producción española empezó en 1929 con un ejemplar francés como modelo, y en 1930 el primer Hispano 52 volaba en Getafe, Madrid, pilotado por Alejandro Gómez Spencer.

EL AVIÓN

El Hispano-Nieuport 52 era un aparato sesquiplano, completamente metálico menos el plano superior entelado, donde estaban los alerones. El plano inferior, que la casa Nieuport Delage ofrecía entonces como opcional, no contribuía en nada a la rigidez de la estruc-



Línea de Hispano Nieuport, en la cual se puede observar la foto ametralladora en los dos primeros. (Archivo Histórico SHYCEA).

tura ni en sustentación. El mini plano que carenaba el eje del tren de aterrizaje, tenía la misma función y le daba al avión visto de frente, un aspecto de triplano.

La innovación residía sobre todo en la construcción del casco metálico. Este casco estaba formado por una serie de bandas enteladas en dural curvadas por laminado a la forma del casco y remachados entre ellas recubriendo el fuselaje. A este casco estaba directamente empernado a una bancada de motor construida por dos cabinas, una vertical y horizontal construida en dural. Los tabiques principales correspondían a los puntos de fijación de las alas y del tren de aterrizaje formando una estructura rígida; las cabinas horizontales de la bancada se prolongaban al interior del fuselaje para servir a la fijación del asiento del piloto y de los mandos. Las alas estaban formadas por dos láminas unidas por dos cantoneras ribeteadas, con costillas de dural. El borde de ataque estaba formado por una chapa ondulada de dural recubierta de tela y el borde de fuga por una cuerda de piano. Las alas inferiores completamente metálicas estaban fijadas a los puntos de fijación de las patas del tren y a la mitad del montante.

El montante perfilado tenía forma de "Y", estaba formado por dos tubos de dural que se fijaban al tren de aterrizaje y a las dos pequeñas alas, para reforzar la rigidez del conjunto.

El empenaje era completamente metálico con la deriva fijada por una parte al plano fijo y por la otra al dorso del casco.

El motor utilizado fue un Hispano 12 Hb de 580 caballos máximo; bien perfilado llevaba las culatas al aire libre sin por ello afectar a su línea, muy aerodinámica



para la época. La alimentación del motor se realizaba con dos bombas AM movidas por el motor; el depósito de aceite se encontraba en la pared exterior del cual formaba parte el radiador, situado delante del motor. Los depósitos de combustible, se podían vaciar en vuelo, estaban situados en las alas, con capacidad para 362 litros cada uno.

La casa Hispano cambió los radiadores Lamblin por un único radiador Corominas, suspendido bajo la nariz del avión. El armamento estaba formado por dos ametralladoras de capó sincronizadas Vickers de 7,7 mm. En el plano superior llevaba instalada una cámara fotoametralladora, pero la firma Hispano olvidó con frecuencia y definitivamente al final de la producción, este "artilugio", del cual no se comprendía su utilidad.

La hélice de 2,70 m. construida en fresno y nogal, fabricada en España por Amalio Díaz.

Los aparatos en origen fueron dotados de una puesta en marcha autónoma de aire comprimido, disponiendo igualmente de una toma para la puesta en marcha por camión, lo cual fue la técnica generalmente utilizada.

Los pilotos finalmente dispusieron de un asiento ajustable en altura y pensado para llevar sistemáticamente un paracaídas.

El preámbulo

Entre 1929 y 1936 la fábrica de Guadalajara debía pues construir 81 aparatos Hispano Nieuport 52. A pesar de un peso ligeramente

superior y un centrado delicado, a los buenos pilotos les gustó rápidamente sus cualidades acrobáticas, hasta tal punto que fue creada una patrulla acrobática, que evolucionaba con los aviones unidos por unas cintas. Su talón de Aquiles era su estrecha vía de tren, lo cual produjo una serie de accidentes, por lo cual en julio de 1936, en teoría España tenía 54 aparatos en servicio activo, de los cuales solo una treintena estaban en vuelo.

Pero la fábrica Hispano que se preparaba para producir el Hawker "Fury" con motor Hispano, volvió a poner las cadenas de producción en funcionamiento para asegurar hasta finales del mes de septiembre un ritmo de producción de un aparato nuevo o reparado por día.

El dato sobre la cantidad de Hispano/Nieuport 52 construidos no es exacto ni esta claro. Hay varias versiones tres de las cuales vamos a exponer a continuación:

—Según el Sr. José Warleta Carrillo: *"El primer contrato de Aviación Militar, 82 células, fue autorizado por Real Decreto de 30 de abril de 1928. Aparte de este contrato, solo hay constancia de otro de 9 aparatos más en 1932"*.

—Según el Sr. Patrick Laureau: *"Entre 1929 y 1936, la fábrica de Guadalajara construyó 91 Hispano 52, a los que conviene agregar otros 34 ejemplares comprados directamente al fabricante francés, con un lote de piezas de recambio que podían componer otros veinte aparatos"*.



Avión del Grupo 12 con un Loring R III detrás. (Archivo Histórico SHYCEA).



Uno de Los Hispano Nieuport 52 salido de fabrica antes de ser llevado a su unidad. En la cola se lee claramente La Hispano. (Archivo Histórico SHYCEA).



—Según el Sr. Jaime Velarde Silió. “El número de Ni-52 fabricados por la Hispano fue como mínimo de 91, y tal vez llegara a los 125 frecuentemente contabilizados, teniendo en cuenta los que se entregaron durante los primeros meses de la guerra por la fábrica de Guadalajara, reconstruyendo aviones destruidos y aprovechando material de recambio. Lo que no parece tener fundamento, es la afirmación a veces hecha de que los 34 que separan ambas cifras fueran de origen francés”.

Se realizaron dos modificaciones a lo largo de la serie: los cortos montantes de la cabaña se hicieron más gruesos e inclinados hacia el borde de ataque y el salva vientos original parabrisas fue reemplazado por un parabrisas del estilo Breguet XIX uniendo el fuselaje al intradós del ala.

En los años treinta había en España dos grupos de caza con dos escuadrillas cada uno, el grupo Nº 11 en Getafe (Madrid) y el Grupo 13 en El Prat (Barcelona), más una escuadrilla independiente en Sevilla.

En 1935 se formó en Granada el Grupo de Caza Nº 12, con la escuadrilla de Sevilla y una del Grupo 13 disuelto poco tiempo antes de la sublevación, mandando la escuadrilla el capitán Méndez Iriarte a Getafe para reforzar el Grupo 11. Los aviones

de la escuadrilla de Pérez y Martínez de la Victoria se mandaron al Parque Regional de Sur, para revisión, menos una patrulla destinada a Los Alcázares, Murcia, mandada por el teniente Aurelio Villimar, con la finalidad de asegurar la protección de esta importante base.

En total los Republicanos podían contar con veintiocho aviones en vuelo, los sublevados con siete que no eran todos. La tasa de disponibilidad del avión era pues baja, ya que cada Grupo de caza estaba formado por dos escuadrillas de nueve cazas. Este aparato desfasado, Ni-52, debió soportar todo el peso de los primeros combates. Era el único caza disponible en España; además había tres Hawker “Spanish Fury” y un Boeing 281 (versión de exportación del P-26 “Peashooter”) pero aún no estaban armados, y ningún piloto estaba verdaderamente entrenado en estos aviones; también había una decena de viejos Martinside F4-B de la Aeronaval, pero eran de 1918 y debían ser reemplazados sin demora por los Hawker “Spanish Osprey”. Estos no combatieron y se limitaron en simular que defendían los terrenos atacados; debiendo quedar en alguna parte de España el Loring C-1 del concurso de 1927. Estos eran todos los aviones de caza que había en España.

Los españoles de los dos bandos debieron conformarse con el Nieuport, con diferente suerte y tácticas discutibles.

Las primeras semanas del conflicto, a pesar de disponer los republicanos de la mayoría de los Nieuport en sus filas, la falta de órdenes claras y concretas sobre su utilización hizo que con frecuencia fueron mal utilizados en contra del buen sentido, perdiendo así el efecto de una utilización correcta. Así su ausencia sobre el estrecho de Gibraltar, permitió a La Legión (el famosos Tercio) pasar a la metrópoli.

El Hispano 52 al servicio de los sublevados

Al inicio de las hostilidades, los sublevados, no disponían más que de un solo avión del Grupo 12, perteneciente a la ex escuadrilla de Méndez Iriarte inmovilizado a causa de una avería en el campo de Granada-Armilla después que los otros aviones de la unidad fueran mandados a Getafe. A principios de mes había que sumarle seis Hispano 52 de la 2ª Escuadrilla del Grupo 12, en revisión y reparación en el parque regional de Sevilla-Tablada. Desde el 20 de julio, el caza matriculado 12-66 fue puesto en vuelo, pilotado por Ramón Senra.

El 21 de julio el gobierno central de Madrid, desconociendo la situación real en el Sur, mandó este día tres Hispano de refuerzo al terreno de Armilla, algo que Andrés García Lacalle lo cuenta así: "La orden de trasladar una patrulla de Nieuport con toda urgencia a Granada la había cursado la Jefatura de Aviación hacía ya unos días. El teniente Juan Prieto, el único disponible entre los oficiales, fue nombrado; Gonzalo García Sanjuan se ofreció voluntariamente para ir. Solo faltaba nombrar uno más entre los que quedábamos. Genaro Marín, Laurentino Lozano Laguna y yo. Este último dijo con su habitual forma de hablar "Yo no voy. Si aquí en Madrid en el centro principal de los acontecimientos, existe tanto despiste, ¿Cómo me voy a trasladar a provincias si ni siquiera sabían lo que esta pasando allí?". Y sigue en su relato "¡Para que abrir la boca! Ninguno quiso ir ya e incluso el que se ofreció voluntariamente no solo se negó, sino que se puso enfermo. El capitán Gascón, jefe entonces de los cazas, se irritó al comprobar que no se había cumplido esta orden dada dos días antes. Ordenó que inmediatamente saliese la patrulla. No nos quedó más remedio que echar a suertes con unas pajitas entre los tres que quedábamos para determinar quien se queda-

ba en Getafe. Me tocó a mi."¹ Así los pilotos Juan Prieto, Gerardo Marín y Laurentino Lozano aterrizaron en Granada, ocupada desde la vigilia por los sublevados, perdiéndose los pilotos y los aviones que cayeron en manos de los sublevados como un regalo caído del cielo y nunca tan bien dicho.

El 10 de agosto Cesar Martín Campos se pasó al enemigo con un caza Ni-52 C1. El 20 de julio, hizo lo mismo el comandante R. J. Benamú con un Breguet XIX, volando de Cuatro Vientos a Gamonal.

Todos los Hispano 52 mantuvieron su librea metálica y sus antiguos números, barras y círculos negros hasta el 8 de agosto, en que bajo la orden del general Franco se introdujeron nuevas marcas para diferenciarse de los enemigos.

Estas nuevas insignias sustituían la bandera tricolor republicana del timón de dirección por una aspa negra sobre fondo blanco, luego llamada la cruz de San Andrés, así como la pintura de las escarapelas completamente negras en el fuselaje, y nuevas cruces negras en la punta de los planos superiores e inferior.

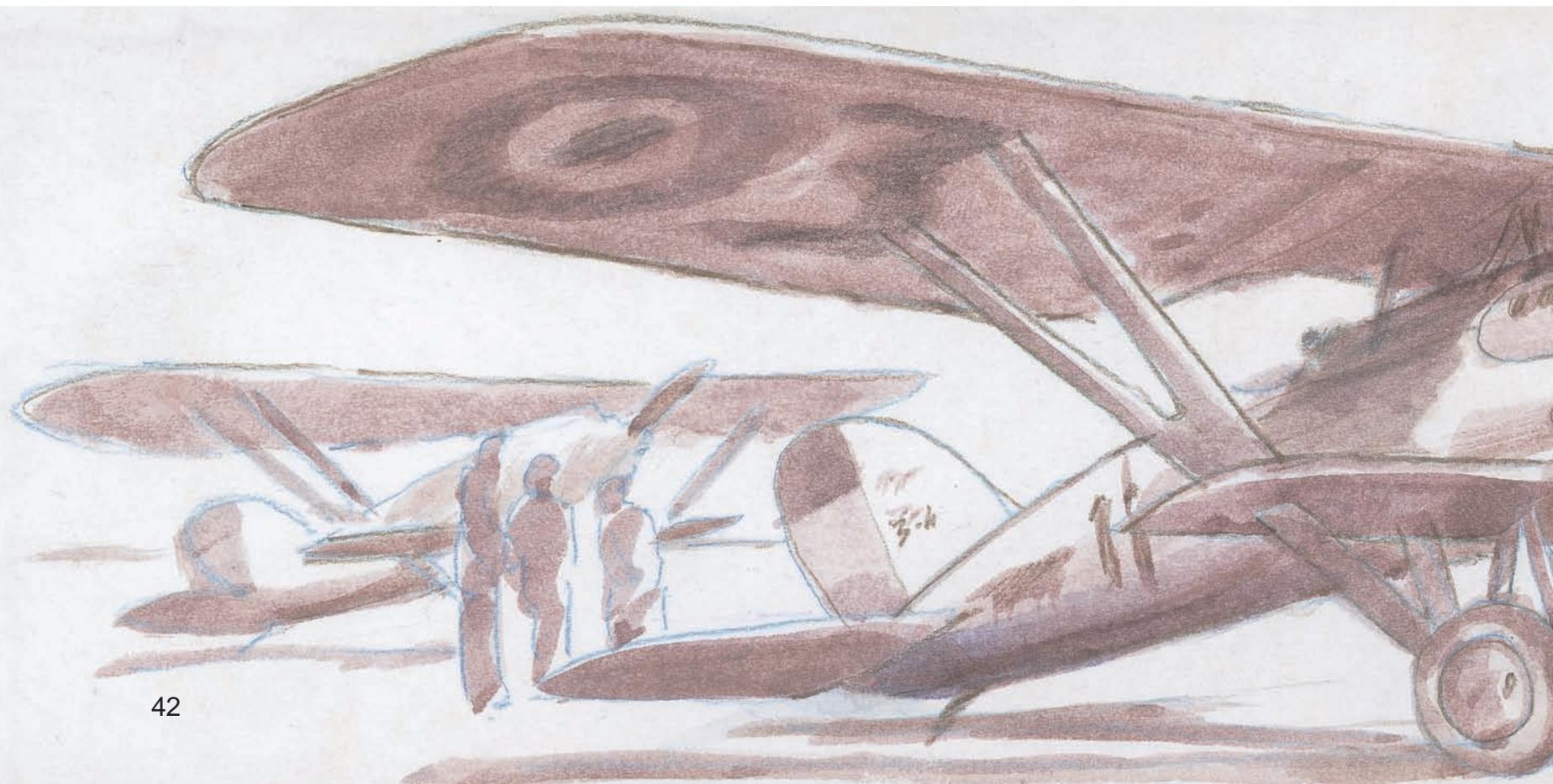
La carrera de los Hispanos 52 sublevados fue muy corta. En septiembre de 1.936 la mayor parte ya habían sido relegados a la retaguardia, y desde mes de octubre ya no volaron más, pues los Heinkel 51 primero, y los Fiat CR-32 después, eran mucho más modernos.

Operaciones en la zona Sur

En la zona Sur de España, las provincias de Málaga, Córdoba, Granada, Extremadura y el estrecho de Gibraltar, estaban olvidadas por el gobierno, lo que facilitó el cruce del estrecho del ejército de África y el posterior avance por estas provincias hasta enlazar con el del Norte.

A partir del 20 de julio comenzaron los servicios de guerra para los Hispano 52 sublevados; Ramón Senra llevó su 12-66 a Tetuán, donde el capitán Manrique Montero le propuso que se quedara en África para crear un embrión de escuadrilla de caza, pero había recibido la orden de llevar su avión a Sevilla, sin poder acceder a los deseos de su camarada. Los sublevados no tuvieron jamás necesidad de cobertura de caza en África, y las directrices del gobierno de Madrid hicieron que no tuvieran que necesitarlos sobre el estrecho.

¹Andrés García Lacalle, "Mitos y verdades", Oasis, Méjico 1973, pág. 16.





Línea de Hispano Nieuport 52, dispuestos para pasar revista en Sevilla. (Archivo Histórico SHYCEA).

Al día 20 tuvo lugar la primera interceptación realizada por Nieuport sublevado: el teniente Julio Salvador encontró un CASA-Breguet XIX matriculado en Getafe.

El capitán Salas Larrazábal, en misión de enlace entre el general Mola y Franco, para evitar ser derribado, debió prolongar su recorrido hasta África. El día 21 los sublevados recibían los tres aviones "suplementarios" en Armilla. Con uno de estos aviones (el 23) el teniente Bermúdez de Castro vertió la primera sangre, en lo que concierne a los combates aéreos, derribando un Hispano 52 republicano sobre la estación de Pinar. El 25 el teniente Miguel Guerrero derribó un CASA-Dornier "Wal" republicano encima del estrecho. El 27 el mismo Guerrero descubrió el hidroavión Savoia 62, el Nº 12, bombardeando Algeciras; le

atacó y le obligó a efectuar una amerizaje de emergencia en las aguas de Gibraltar, donde quedó hasta el final de la guerra. Al día siguiente por la mañana a petición del general Mola, los Hispano Nº 43 y 66 despegaron de Tablada hacia Burgos pilotados por Julio Salvador y Ramón Senra, en compañía de un Breguet.

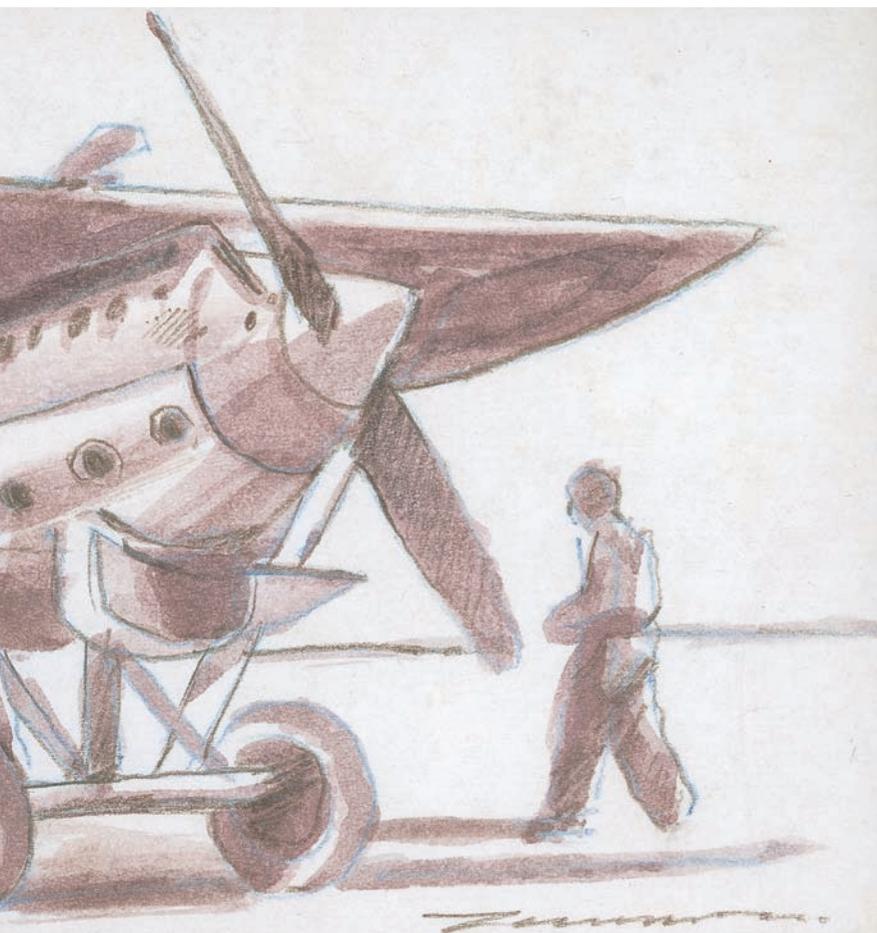
Dos días después, el 29 de julio, aún fue derribado un Vickers "Wildebeest" de la Aeronaval en Iznajar, acción que repitió el 31 a poca distancia de Iznalloz, derribando un Breguet XIX el 1 de agosto en la misma región.

Después de la partida de Salvador de Tablada, nuevos pilotos habían comenzado a volar el Hispano 52; estos eran el capitán Gancedo, los tenientes Fernández Tudela y Valiente, el piloto civil del Aero Club de Andalucía, Manuel Camino Parlade, el cual moriría con su aparato el 1 de agosto, y más adelante se les unió el teniente Arija, procedente de los Fokker VII/3m. En África los capitanes Rambaud y Manrique Montero aseguraron la protección del estrecho con dos aparatos: fueron reintegrados a la metrópoli el 5 de agosto.

Una de las ciudades más bombardeadas por los aviones republicanos fue Córdoba; por lo cual los cazas de Tablada aseguraban frecuentemente su cobertura. El 31 de julio, en un intento de interceptar un Douglas DC-2 haciendo la función de bombardero, el Hispano de Fernández Tudela fue abatido por un ametrallador del Douglas, el piloto pudo saltar en paracaídas y resultó ileso; fue sin duda un caso único de caza derribado por un avión de transporte.

El 2 de agosto, todavía en Córdoba, llegaba un nuevo piloto, el teniente Timoteo Valiente; fue rápidamente reemplazado por el capitán Joaquín García Morato, que regresaba de Inglaterra. Este último voló solo en diversas misiones hasta el 7 de agosto. Los días 8 y 9 formaron equipo con el capitán Gancedo, Jefe de los Hispano de Sevilla. El 12 de agosto el capitán Morato obtiene su primera victoria derribando un Vicker "Vildebeest" en Antequera. El 14 marchó a Tablada para incorporarse a la unidad de Heinkel He-51 recién llegados, y dejó su avión a Valiente, quien al día siguiente fue víctima de un grave accidente que le imposibilitó definitivamente para pilotar un caza.

El 5 de agosto el ya célebre Miguel Guerrero pasaba de Granada a Sevilla y después a Burgos. El 7 el Hispano de alerta pi-



lotado por Joaquín Pérez y Martínez de la Victoria, derribaron por error un CASA-Breguet XIX de su propio lado, pilotado por Jesús Lassala y Proyecto Ros Alberti. Al día siguiente el mismo error se produjo con otro Breguet XIX, el de Pérez Cruz y Arístides García López. Fue en este momento en que se adoptaron las nuevas marcas de reconocimiento; pues, solo las escarapeles habían sido pintadas de negro.

Durante este tiempo otro Hispano fue perdido en Tresmulas, Granada, donde Bermúdez de Castro fue derribado por fuego nutrido de infantería, sin más consecuencia para el piloto que un brazo roto, siendo reemplazado por Pablo Benavides.

El 16 de agosto el cazador Alvaro Fernández Matamoros fue mandado de Tablada a Mérida, Extremadura. Operó solo durante unos días antes de ser mandado a los Heinkel He-51 de Julio Salvador. El 21 de agosto una patrulla de Fiat CR-32 mandada por Ceccarelli con Boetti y Salvadori fue enviada a Córdoba como protección de la ciudad. Este mismo día se produjo un ataque con bombarderos Potez 54 protegidos por cazas. Salió la patrulla de protección a su encuentro y en los combates Ceccarelli logró abatir un Hispano Nieuport 52. Esta fue la primera victoria de los aviadores italianos que se habían encuadrado en la Aviación Legionaria. El 31 la patrulla basada en Granada-Armilla esta en misión sobre Extremadura.

El mismo día Fernández Tudela fue nuevamente derribado saliendo de nuevo indemne: protegiendo una patrulla de Breguet fue derribado por ocho Nieuport republicanos y se lanzó en paracaídas. Sus camaradas Salvador y Morato pilotando un Heinkel He-51 derribaron uno de los cazas de Madrid pilotado por un voluntario británico que cayó sobre Talavera de la Reina.

En septiembre los Hispano Nieuport pasaron a retaguardia y sus últimas misiones efectuadas en el Sur fueron vuelos de protección de las ciudades. A pesar de todo, el 15 de septiembre un Hispano en "caza libre" aún destruyó dos Breguet republicanos sobre el campo de Andujar.

Zona Centro y Norte

El 27 de julio los Hispano N° 43 y 66 pilotados por Senra y Salvador, partieron de Sevilla hacia Burgos con un Breguet. La ruta prevista era Sevilla-Cáceres-Zamora-Grajera-Burgos. En Cáceres su primera etapa, fueron retenidos por falta de órdenes y de señales de identificación. Al día siguiente, volvieron a partir, pero el avión de Senra debió regresar al campo de Cáceres para arreglar las bujías que le fallaban; vuelto a marchar aterrizó de emergencia en Valladolid-Olmedo por la misma razón. El mismo día 28 Julio Salvador llegó a Burgos y volvió a partir inmediatamente en misión sobre la Sierra del Guadarrama; combatió con un Hispano enemigo, le alcanzó, pero debió abandonar el combate por fallo del motor cuando el caza republicano descendió en dirección a las marismas de Santillana. Por su parte Salvador aterrizó en Soria rompiendo el avión; el 29 volvió a Burgos, pero su aparato no estuvo disponible hasta el 2 de agosto.

El 31 de julio Ramón Senra realizó dos misiones sobre Buitrago y Navacerrada; Ángel Salas hizo una tercera misión con el tercer aparato y mantuvo un combate contra un Hispano enemigo, sin resultados. García Pardo tuvo entonces la ocasión de perseguir un Potez 540 de la Escuadrilla España hasta Peguerinos, donde fue sorprendido por una patrulla de Dewoitine de la misma unidad, sin duda alertados por radio; volvió sobre sus pasos sin poder aterrizar en Olmedo, que acababa de ser bombardeado.

El 6 de agosto Miguel Guerrero llegó a Burgos y se incorporó a la unidad. El 9, García Pardo consiguió su primera victoria derribando un Breguet republicano en El Espinar, cerca de Segovia; al día siguiente, Cesar Martín Campos llegó de Getafe con un nuevo caza y sobretodo con algunas informaciones fragmentarias sobre la Escuadrilla España. La unidad de Burgos estaba formada entonces por Julio Salvador, Miguel Gue-

rrero, Cesar Martín Campos, García Pardo, Ramiro Pascual, Ramón Senra y, esporádicamente Ángel Salas Larrazábal, mandados por el capitán Angel Chamorro. El 13 Ramón Senra voló con un aparato de Burgos a Zaragoza.

A partir de esta fecha, los Hispano no fueron utilizados por los sublevados más que en la protección de ciudades, y estuvieron básicamente basados en Segovia-Escalona y Valladolid-Olmedo.

Combates en Aragón y Teruel

Es Ramón Senra quien llegó el primero a este teatro de operaciones, el 13 de agosto con un Hispano que aterrizó en Zaragoza-El Palomar. Fue a proteger la Escuadrilla de Breguets del capitán De Prado, severamente castigada por la escuadrilla mixta republicana "Alas Rojas" (llamados así por ser de las primeras unidades en pintarse las bandas rojas en el fuselaje y las alas desde el 20 de julio).

Al día siguiente derribó un Hispano de esta unidad pilotado por el destacado José Cabré Plana, que había atacado una patrulla de Breguet de Zaragoza, sin darse cuenta de su protección. Senra debió realizar tres ataques, al límite de la colisión, antes de poder finalmente disparar a su adversario, sus ametralladoras se habían encasquillado después de sus dos primeras pasadas; el Hispano republicano se estrelló en Tardienta. Esta acción le valió a Senra recibir un telegrama de felicitación del Jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte y otra del presidente de la Diputación de Huesca, el cual además le envió un giro postal con 1.000 pesetas, a la que se sumo el obsequio de 10.000 peseta más dadas por la Junta Nacional de recaudación de Zaragoza.

El 18 de agosto llegaba a Zaragoza otro caza Hispano/Nieuport 52 pilotado por Angel Salas. El 23 persiguió y disparó sin resultados a un avión de turismo republicano que parecía que podía ser el De Havilland "Hornet Moth" pilotado por Pérez Mur. En un estado próximo al agotamiento, Salas debió realizar una cura de descanso de unos días. El dijo que había acumulado en un mes 50 misiones de guerra con unas 116 horas de vuelo.

El 1 de septiembre Salas volvió a Burgos y fue reemplazado en Zaragoza por García Pardo y Miguel Guerrero. El día de su llegada salieron en patrulla sobre la línea del frente y descubrieron sobre Zuera un Latécoère 28 militarizado que se preparaba para bombardear la estación de ferrocarril; muchas pasadas precisas hicieron huir al desafortunado transporte en zig zag hasta su base de Sariñena, donde consiguió aterrizar quedando el avión listo para el desguace.

Según Salas Larrazábal en esta acción se persiguió a un Potez 54 y se ametralló un Fokker VII/3m, en vez del Latécoère 28 indicado antes. Según Joan J. Maluquer que estaba como alférez observador/ametrallador en el campo de Sariñena, comenta que Potez 54, no había ninguno y que el Fokker VII/3m no fue alcanzado, y que el avión alcanzado con uno de sus tripulante herido en la pierna fue el Late 28. Este combate lo describe así Maluquer: *"Cuando Delas (el piloto del Late) se dio cuenta del ataque, picó inmediatamente y se dirigió hacia Sariñena, realizando eses y virajes para intentar escapar del fuego concentrado de los aviones enemigos. Estos realizaron las pasadas con toda tranquilidad atacando siempre desde mayor altura. Caballé y Picanyol hacían lo que podían con sus fusiles ametralladores, pero el movimiento del aparato no dejaba conseguir blancos, además las ventanas del Late no daban suficiente campo de tiro y tampoco llevaba torreta superior. Los Nieuport disparaban ráfaga tras ráfaga y no soltaban su presa hasta que se les agotó la munición.*

Fue una suerte que ninguno de los dos pilotos fuera alcanzado, pero el fuselaje quedó como un colador.

A Caballé le pasó muy cerca de la cabeza una trazadora al mismo tiempo que oyó un grito. Se giro y vio que Picanyol se sujetaba la pierna, de la cual brotaba la sangre. Caballé se sa-

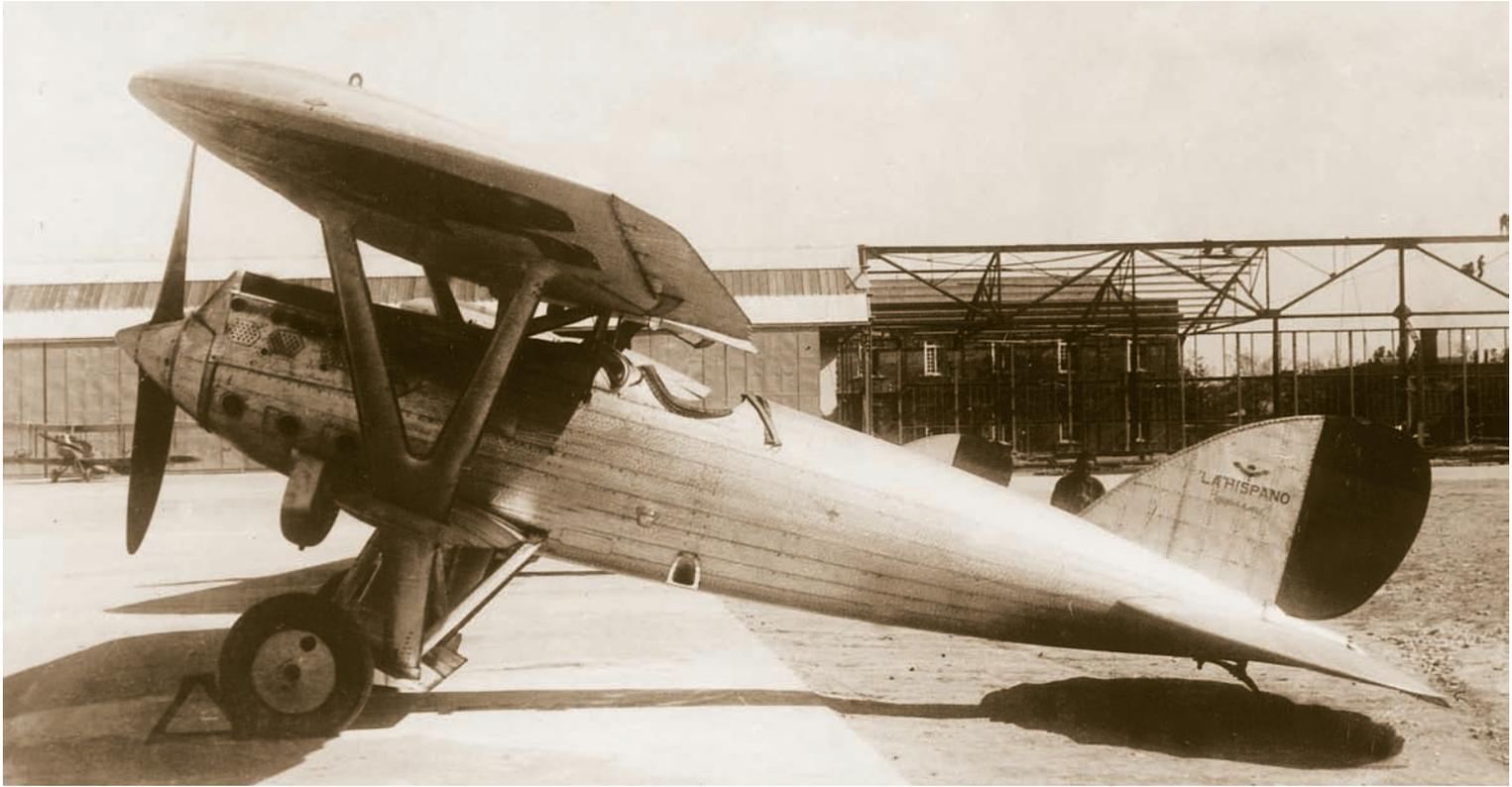


Imagen de un Hispano Nieuport en la que se ven las elegantes líneas del avión. (Archivo Histórico SHYCEA).

có el cinturón de su mono y con el hizo un torniquete para parar la sangre.

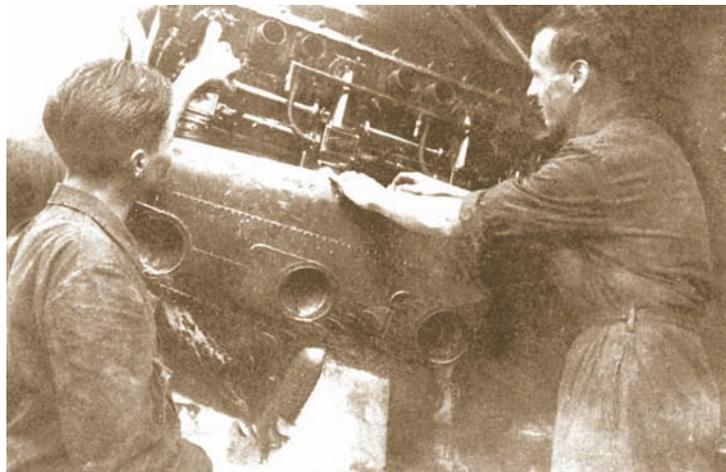
El Late 28 pudo llegar a Sariñena fuertemente alcanzado. Las balas le habían averiado la hélice, prácticamente le seccionaron un montante, mientras que el larguero del ala no ofrecía mucha seguridad por los impactos recibidos. El fuselaje presentaba agujeros por los cuales podía pasar una mano. Las ruedas quedaron deshechas. Delas demostró su habilidad al aterrizar con las ruedas deshinchadas y con dos bombas de 50 Kg. que no llegaron a lanzar.

A Picanyol lo ingresaron en el hospital de Sariñena y luego trasladado a Barcelona en un Dragón. El susto de los pilotos principiantes fue mayúsculo. Delas dejó de realizar misiones de guerra y Davins fue trasladado a Barcelona²².

En una misión de ametrallamiento a tierra en el frente de La Granja (Segovia) el 12 de septiembre, el piloto civil Francisco de la Cuesta fue alcanzado por las ametralladoras de la infantería, y su 12-10 se estrelló, muriendo su piloto.

El último combate serio de este frente bastante desguarnecido de aviación, tuvo lugar el 15 de septiembre, cuando García Pardo, escoltando a cuatro Breguet, combatió con tres Hispano de Alas Rojas y alcanzó a uno que volvió a su base con su piloto herido.

El 29, dos Hispano de los sublevados encontraron un pequeño aparato de entrenamiento Hispano E-30, camino de bombardear el sector de Perdiguera, se dispusieron a cazarlo y le dispararon, pero el piloto republicano consiguió escapar a ras de tierra, mientras que su ametrallador alcanzaba uno de los dos cazas, que volvió a su base soltando humo.



Mecánicos trabajando en el motor de un Hispano Nieuport 52 (ADAR).

Los Hispano 52 en las filas republicanas

Los grupos y escuadrillas ante la sublevación mandaron los aparatos a la costa levantina, otros a Málaga, Tabernas y Guadix para patrullas o en solitario. Solo el 11 Grupo, de Getafe, mantuvo poco después su cohesión hasta la llegada de aparatos soviéticos. Las otras unidades que utilizaron el Hispano 52 en los primeros meses del conflicto fueron: la Escuadrilla España (muy poco tiempo), Alas Rojas de Isidoro Giménez, la Escuadrilla de Juan

Carmona Rey en Guadix, la de Villimar igualmente en el Sur, y la famosa Segunda Escuadrilla Lafayette, formada por pilotos voluntarios y mercenarios de origen anglosajón, ruso, italiano y españoles bajo las órdenes del capitán Martín Luna. Más tarde, los pilotos mercenarios franceses, ingleses y americanos formaron la protección de la Escuadrilla de Breguet de Juan Vargas sobre Teruel, aunque su entusiasmo, según los sobrevivientes españoles, era más bien bajo.

Con la llegada de los cazas soviéticos Polikarpov I-15 y I-16, los Hispano 52 se vieron relegados a segunda línea en el Grupo 14, reuniendo los aviones a partir de entonces no aptos para combatir en primera línea. Durante algún tiempo se encargaron de la protección de costas, después se vieron destinados a la tarea de formar a los aprendices de cazadores en las escuelas de la provincia de Murcia, especialmente en La Ribera, donde su inestabilidad y sus diversos vicios no fueron del gusto general.

Sobre la protección de costas con el Nieuport, veamos que nos ha contado Francesc Vinyals:

“Esto era una cosa digamos imaginaria, secundaria.

Estuve desde últimos de abril, primeros de mayo, no recuerdo el día exacto, hasta el 14 de agosto, día que me mandaron a La Ribera aprovechando el traslado de un Breguet XIX, pa-

²²Joan J. Maluquer, “L’aviació de Catalunya els primers mesos de la guerra civil”, Editorial Portic. Barcelona 1978, pág. 159-160.

sando a la Escuela del Carmolí que era la Escuela de Alta Velocidad de los Polikarpov I-16 "Moscas". El Nieuport se acabó aquí, ya no volé más Nieuport.

En el servicio de Protección de Costas a veces me había encontrado con el "Zapatones" que era como llamaban al Heinkel He-59 y no podías ni acercarte porque este hidroavión alemán iba muy bien armado. Algunos de ellos llevaban un cañón de 20 mm.

Prácticamente era solo para hacer práctica, para hacer horas, eficacia no había ninguna con el Nieuport.

La patrulla de Costas salíamos cuando nos daban aviso de que venían de Mallorca y salías, pero la mayoría de las veces cuando salías ya estaban fuera, porque nosotros con un Nieuport no podíamos hacer absolutamente nada. Estaba aquí, en el aeródromo de El Prat, con un piloto que se llamaba Tuset con el cual hice mucha amistad y siempre íbamos los dos juntos.

Una vez nos mandaron mar adentro porque había un crucero italiano y otro más pequeño, un torpedero, con aquello de la No Intervención, y claro íbamos a dar la vuelta, no nos dispararon ni hicieron nada. Nosotros los habíamos visto. Dábamos la vuelta y volvíamos. Igual que cuando el Canarias bombardeó la casa Elizalde, nos hicieron salir pero no podíamos ir al Canarias, ya lo vimos ya, pero ir al Canarias con un Nieuport ¿que quería hacer?, no podías hacer nada. Dimos la vuelta y tal.

El Nieuport, en la época que le hablo, estaba fuera de servicio, ya no iba al frente ni nada.

Recuerdo que uno de los que había en El Prat llevaba una puesta en marcha de aire comprimido que funcionaba con una palanca que íbas manchando, que no se utilizaba porque era muy lento. Había que manchar mucho y siempre se utilizaba la puesta en marcha³.

En 1938, reducidos a unos pocos, dos o tres en estado de vuelo, fueron definitivamente reformados y solo fueron utilizados en la escuela de mecánicos de Godella. Ningún sobrevivió a la derrota republicana.

³Entrevista realizada en los locales de ADAR en Barcelona en diciembre de 2002.

Las pelea en la zona Sur

El 18 de julio solo había sobre Madrid tres cazas republicanos: estaban en los Alcázares. Los de Granada estaban en Getafe o de revisión en Sevilla. El gobierno de Madrid envió algunos aviones a Andalucía en el curso del mes de julio; así el 21 una patrulla de tres Hispano llegó a Málaga: estos eran los de Los Alcázares, mandados por Aurelio Villimar, Guadix también recibió una patrulla de caza a las órdenes de Juan Carmona Rey. Hubo de esperarse al 30 para anotar el primer éxito de los cazas republicanos en el Sur; en esta fecha un Hispano de Málaga derribó un Breguet enemigo sobre Puento Genil, cerca de Granada.

El 3 de agosto Villimar pidió a Madrid dos aviones suplementarios para poder apoyar con mayor eficacia la columna del general Miaja, que descendió hacia Córdoba. Estos dos aparatos le habían sido concedidos y una nueva unidad de cinco cazas se instaló en Andújar bajo su mando (al Este de Córdoba). En Málaga estaba el capitán Moreno Miro que mandaba una unidad mixta formada por los Breguet XIX, los Vickers de la Aeronaval y una cobertura de dos Hispano 52. A partir del 7 de agosto la reducida escuadrilla de Villimar demostró su utilidad al derribar un Breguet XIX de Granada. El 18 los republicanos perdieron uno de sus cazas sobre Loja, al Norte de Málaga (es probable que se trate de un aparato de esta unidad). El 21 aún perdieron otro aparato, derribado sobre Córdoba en un combate muy desigual contra uno de los primeros Fiat CR-32, pilotado por el italiano Ceccharelli. El 25, uno de los más brillantes pilotos republicanos cayó sobre Granada, derribado por un Fiat: el teniente Matías Iglesias Romo fue uno de los primeros cazadores republicanos en haber sido traicionado por la vetustez de su material. El 31, un poco al margen de los verdaderos combates, una patrulla de dos Nieuport de Valencia (Protección de Costas) reivindicó la destrucción en alta mar de un trimotor enemigo no identificado.

En esta época el gobierno de Madrid se inquietó muy poco por los acontecimientos del Sur y rechazó las peticiones de refuerzos de la capitania de Moreno Miró que se encontró con



Imagen un Hispano Nieuport en la que se observa el colimador. (ADAR).

cuatro hidroaviones y catorce aparatos terrestres desfasados, de los cuales solo tres eran cazas. Una débil fuerza con la que golpear al Ejército de África. No fue hasta el 6 de septiembre que el capitán Manuel Aguirre López fue enviado en refuerzo de Andujar con tres Breguet y tres Hispano. Ya era un poco tarde. En efecto no había tiempo para intentar cerrar con pobres medios la brecha por la cual los sublevados vertían sus hombres y su material. El 16 de octubre, los republicanos perdieron un nuevo caza en el Sur, siempre delante de los Fiat italianos. Al día siguiente otro caza, de Valencia, fue derribado encima de Cartagena en una operación de cobertura de navíos.

Las operaciones en el Sur conocieron entonces una larga tregua, debida a la primera batalla de Madrid y a la única ofensiva vasca, que concentró la acción en el Centro y el Norte durante los meses de Noviembre y Diciembre. Sin embargo un Hispano 52 aun iría de protección durante el mes de noviembre. Su piloto, Alonso Vega, fue sorprendido por los Fiat, pero afortunadamente, salió airoso, y se convirtió en un jefe más de los republicanos.

El Sur volvió a primer plano a principios de 1937, pues los italianos y el Tercio lanzaron un potente ataque a Málaga: el Estado Mayor de los sublevados, después del fracaso de su ofensiva sobre Madrid, tenía necesidad de una victoria para elevar la moral de sus tropas. El Sur, siempre fue, en el lado republicano, una preocupación menor y siempre estuvo pobremente equipado, sobre todo en lo que concierne a aviación. La caza del sector estaba representada por unos pocos Hispano 52 y a partir de febrero por algunos Chatos de la "Escuadrilla Malreaux". Estos aviones estaban basados en Tabernas, pero ¡que podían hacer contra los Fiats de la Legión italiana! Su capacidad fue probada el 11 de febrero, cuando los cazas italianos derribaron uno de los dos últimos Potez 54 de la escuadrilla. El otro bombardero también fue alcanzado. La segunda batalla de Madrid, o batalla de Jarama, desplazó de nuevo, y por mucho tiempo, el centro de los combates. Pero en esta época el tiempo del Hispano 52 ya había acabado definitivamente.

URTUBI, PRECURSOR DE LOS "KAMIKAZES"

El sargento Félix Urtubi Ercilla era un piloto destinado a una base del norte de Marruecos en julio de 1936. Al comienzo de la rebelión militar estaba en zona nacionalista. Algunos días después del inicio de la guerra, era el piloto de un Breguet XIX que iba desde Tetuán a Sevilla. En un momento dado durante el trayecto, Urtubi mató a su observador, el teniente Juan Cas-



Jesús García Herguido, "el diablo rojo" delante de su Nieuport. (ADAR).

tro Carra, y se desvió hacia Getafe para unirse a las fuerzas gubernamentales. Siempre luchó con el temor de ser abatido y capturado, sabiendo cual sería su suerte. Pilotó un Hawker "Spanish Fury" matrícula 4-2, que más tarde perdió al tener que aterrizar en zona nacionalista consiguiendo volver a sus líneas.

Después pilotó un Nieuport 52 y el día 13 de Septiembre de 1936 su Nieuport fue interceptado por varios CR-32, en el transcurso del combate chocó con uno de los Fiat y se estrelló, muriendo en el choque. Algunos rumores afirmaron que había saltado en paracaídas y que había sido ametrallado por los Fiat, pero esto no parece ser cierto⁴.

El jefe de la aviación gubernamental, el general Hidalgo de Cisneros, nos cuenta el caso del piloto Urtubi, presentándolo como símbolo y ejemplo del heroísmo de las fuerzas aéreas de su bando. Así nos relata sus últimas aventuras:

"Al comienzo de la retirada de Talavera, durante un

servicio dentro de las líneas enemigas, la patrulla de Urtubi encontró una escuadrilla de aviones fascistas. Se entabló combate y fue derribado y incendiado su aparato.

Todos dimos por perdido a Urtubi, pero una semana después me llamó por teléfono el jefe de un sector de primera línea para decirme que había llegado del campo enemigo un campesino con un burro, presentándose como un aviador republicano. Sospechaban fuese un espía y nos llamaban para confrontarlo con nosotros.

Era Urtubi. Cuando le incendiaron su aparato logró tirarse con el paracaídas aterrizando en un despoblado. Estaba anocheciendo y consiguió internarse en los montes.

Pasaba escondido el día y caminaba por la noche. En las afueras de un pueblo, pudo apoderarse de unos pantalones y de algunas prendas que estaban puestas a secar. Vestido con ellas y llevando del ronzal un burro con una carga de paja, que también se agenció, atravesó el campo rebelde y llegó a nuestras líneas, donde faltó poco para que le fusilaran por espía.

...Sin demora se reintegró al servicio. Fue derribado por segunda vez, felizmente dentro de nuestras líneas, y tomó tierra sin novedad lanzándose en paracaídas.

En los momentos más angustiosos del avance fascista sobre Madrid, Urtubi, que efectuaba un vuelo de reconocimiento con un Nieuport, fue atacado por una escuadrilla de Fiat con pilotos italianos. Los Fiat se lanzaban como pájaros de presa sobre aquel Nieuport solitario, decididos a no dejarlo escapar. Durante el combate derribó a uno de los aviones fascistas y continuó

⁴La doctrina alemana y rusa era ametrallar a los pilotos que se lanzaban en paracaídas si caían en su zona y podían combatir de nuevo. Los pilotos españoles, de ambos bandos, en general no lo hicieron. Las tropas de tierra, de ambos bandos, sí.

luchando hasta que, agotadas las municiones y, seguramente herido, se lanzó contra el Fiat más cercano, al que consiguió embestir y derribar. Pero en el encuentro cayó también Urtubi, esta vez para no regresar.

La descripción de este combate fue redactada y firmada por el piloto italiano contra el cual embistió Urtubi, que pudo salvarse lanzándose en paracaídas...

Así murió Urtubi, que fue el primer aviador en el mundo que llegó a la práctica el llamado en términos aeronáuticos espolonazo."

COMBATES EN EL CENTRO

Fue en el centro y más exactamente en los alrededores de Madrid que los Hispano 52 conocieron los combates más intensos y donde tuvieron mayores pérdidas. El 18 de julio se encontraban en Getafe las dos escuadrillas del Grupo 11, mandado por el prestigioso jefe, Manuel Cascón. Esas dos escuadrillas estaban al mando una de Manso de Zúñiga (que no prestó servicios) y otra de Avertano González Fernández, y había otra, procedente de Granada, mandada por José Méndez Iriarte.

Los cazas de Getafe fueron los primeros aviones en entrar en guerra. El 18 por la mañana el aeródromo sufrió un bombardeo por parte de un cuartel de artillería de Madrid. Dos Breguet despegaron enseguida, con los Hispanos de Andrés García Lacalle y Cesar Martín Campos. El primero de estos dos hombres se convertiría en el jefe absoluto de la caza republicana y el segundo se pasaría al enemigo con su avión menos de un mes más tarde. Por el momento los dos cazas y los dos bombarderos ametrallaron el patio del cuartel y las cosas volvieron a su lugar. Aún se creía que todo esto no tendría consecuencias. Pero cuando Lacalle volvió a despegar para realizar un rápido reconocimiento sobre los sectores de Cuatro Vientos y Campamento, le faltó poco para ser derribado por las ametralladoras, en este último sector. Durante el día, la visita de Núñez del Prado, Director General de Aeronáutica, convenció a los oficiales superiores de Getafe de mantenerse fieles a la República. En El Prat de Llobregat la duda no existió pues el Grupo 13 de caza se mantuvo leal, sin ningún problema, mientras que los Breguet de Logroño pasaron a la sublevación sin ninguna vacilación.

El día 20 las cosas se aclararon y las operaciones empezaron alrededor de Madrid, que quedó durante toda la guerra como un punto de fijación de esfuerzos militares. En la Sierra de Guadarrama el Grupo 11 apoyó a los Breguet de Getafe que frenaron las columnas sublevadas en Aranda y Cereza de Abajo; el jefe del Grupo de Caza, el mismo Manuel Cascón, derribó un Breguet enemigo, el primer avión de la guerra en ser derribado. Al día siguiente Lacalle interceptó otro bombardero en el mismo sitio, pero le dejó escapar, pues algunos espíritus generosos no se hicieron nunca a la idea de derribar a un camarada. El 22 otro piloto de Getafe, Roberto Alonso Santamaria, que igualmente debería hacerse famoso, no deseó derribar un Breguet que podía estar pilotado por un compañero al que obligó a aterrizar en el campo provisional de los nacionales en Grajera.

Los escrúpulos se mantuvieron poco tiempo, así el 24 Julián Corrochano, igualmente del Grupo 11 volvió a su campo con un bala de fusil en su muslo, al ser herido al interceptar un Breguet que fue obligado a irse. El 30 del mes acabó con un nuevo desgraciado fracaso de Lacalle que había interceptado un Hispano enemigo sobre Somosierra, pero debió dejarlo marchar a causa de que sus ametralladoras se encasquillaron. Este tipo de problema fue más frecuente con los pilotos republicanos en otros aparatos, y es-

pecialmente los Dewoitine 371 y 372, apresuradamente armados sobre el terreno.

El 3 de agosto el Grupo 11 mandó dos aviones a reforzar la débil aviación del Sur. Los 4 pilotos de Getafe vieron llegar el que seguramente fue el primer voluntario extranjero. Era un joven inglés, se llamaba Cartwright, solo tenía 19 años y ya era un excelente piloto que pasaría sin problemas al Hispano. Es interesante hacer aquí un paréntesis para distinguir los mercenarios y los voluntarios; los primeros aseguraban, un buen trabajo con un suculento contrato, mientras los otros solo tuvieron el sueldo de los pilotos.

Hasta entonces los aviones de los dos bandos mantuvieron las mismas libreas, y la identificación solo se podía hacer con la lectura de la matrícula del aparato encontrado. Era un milagro que no se hubiera producido ninguna confusión. El 6 de agosto se produjo el drama. Se señalaron en Madrid tres Nieuport 52 enemigos camino del Alto de León. Despegaron dos patrullas de cazas republicanos de Getafe y Barajas y al llegar a la altura del Alto de León, llegó la primera unos trescientos metros más altos y por detrás de la otra y en unos segundos Rafael Peña derribó por error a Méndez Iriarte, jefe de la otra patrulla, uno de los jefes más brillantes, de los más respetados y sobre todo de los más cualificados de la Aeronáutica Militar. Fue una pérdida de la que los republicanos se resintieron cruelmente en el escalón técnico.

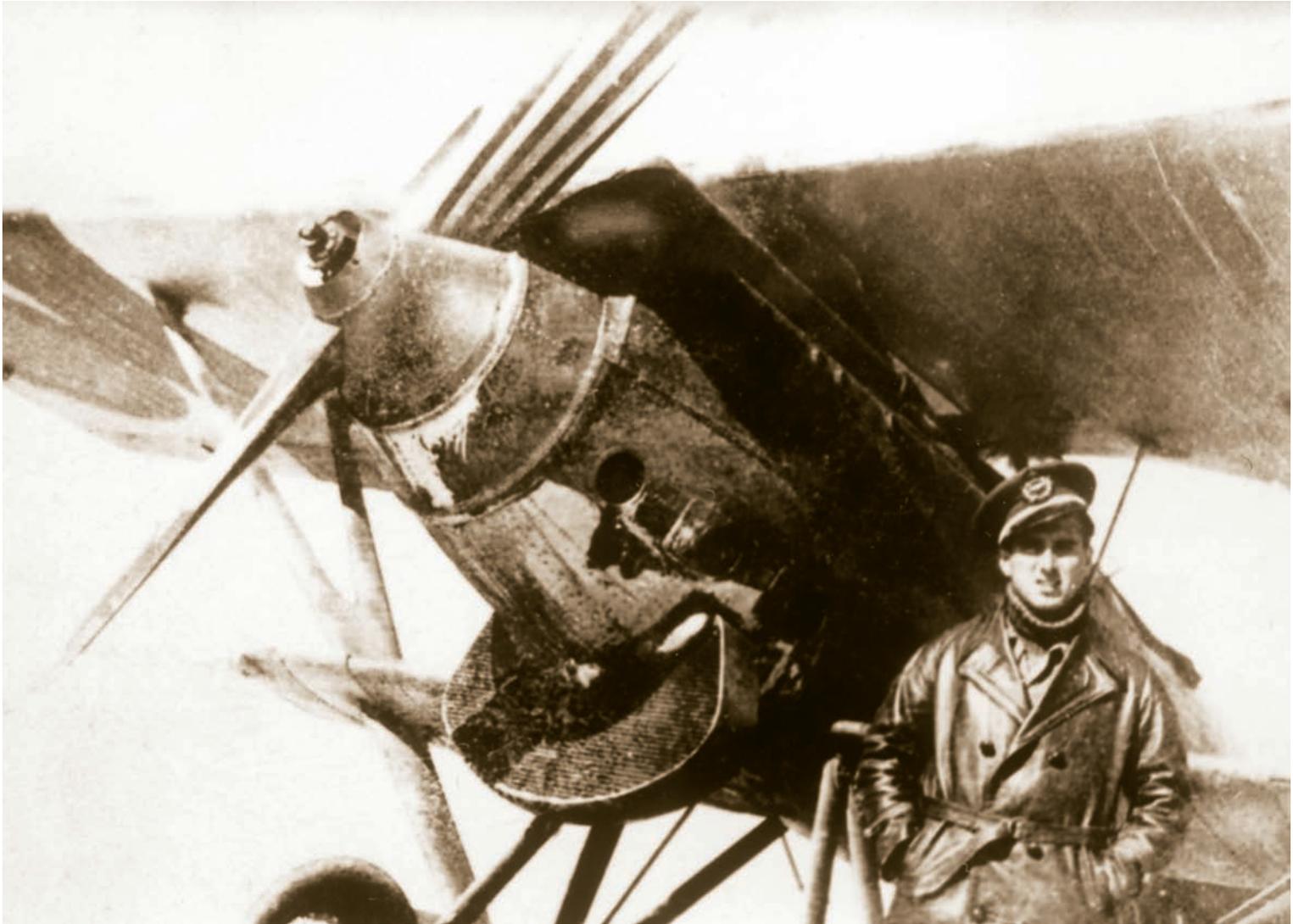
El 8 de agosto llegó a Madrid la primera unidad formada por extranjeros. Estos fueron los franceses mandados por Abel Guidez y Jean Darry, dos brillantes pilotos de caza. Con ellos llegó un hombre pequeño, nervioso y entusiasta, los ojos ardientes a penas visibles por el humo de los cigarrillos; era André Malraux, y la unidad era la Escuadrilla España. Trajeron con ellos los Dewoitine 371 y 372, pero estos cazas los primeros aviones modernos recibidos por la República, no venían armados, debieron pues contentarse para las primeras acciones con los Hispano 52 salidos de la fábrica de Guadalajara. Para la mayoría de ellos, un viejo conocido pues habían volado el Ni-D-62 de las escuadrillas del Armée de l'Air.

El día 10 Cesar Martín Campos desertó con su Hispano-Nieuport, en compañía del Breguet de Camacho y Sebastián Rubio.

El día 18 los republicanos perdieron sobre el frente del Norte de Extremadura dos Breguet y un Hispano pilotado por Peña, el autor del error del 6 de agosto, derribados por un Heinkel 51. El 21 en la misma región tuvo lugar otra interceptación sin resultado de un Breguet sublevado. A lo largo del mes el Grupo 11 perdió un avión, el 11-36 pilotado por Lacalle, que rompió su aparato al aterrizar en la Sierra al quedarse sin combustible.

El día 27 de agosto, alrededor de Madrid, un voluntario neozelandés llamado Griffiths sostuvo un combate desigual con los Fiats italianos regresando a Barajas con el hombro desgarrado por catorce balas y metralla, y un avión listo para el desguace; mientras el joven Cartwright, no regresó de la Sierra. La Escuadrilla de Hispanos, Loire 46 y Dewoitine basada en Barajas, la 2ª Lafayette estaba entonces mandada por Martín Luna.

Fue a principios de septiembre que la Escuadrilla España perdió su primer piloto, cuando Heilman murió a los mandos de su Hispano en la zona de Talavera, Naval Moral..., en un combate contra Fiats. El 6 de septiembre Manuel Aguirre y dos puntos fueron mandados a Andújar, pero en lo sucesivo los republicanos serían irremediablemente aventajados al tener en frente a los Heinkel 51 y los Fiat CR-32 pilotados por la crema de la naciente Luftwaffe y por los cazadores italianos considerados excelentes pilotos. Igualmente los bombardeos Junkers



Francesc Viñals, de de su Hispano Nieuport 52 en el Prat, en su época de protección de costas. (ADAR).

52 y los Savoia SM-81, eran inalcanzables para ellos, más rápidos, y estaban bien armados. En este punto el relevo fue tomado principalmente por los aviones franceses, Loire y Dewoitine, pero el total de estos aviones modernos no sobrepasaban los 31 aparatos.

Entonces los Hispano 52 sufrieron la prueba más sangrienta. A lo largo de todo el camino que va de Sevilla a Madrid los pilotos republicanos se opusieron con coraje al avance de los sublevados, la mayoría de las veces en vano.

Los primeros servicios importantes de los Fiat peninsulares se produjeron el 11 de septiembre. Ese día Yagüe comenzó su acción para apoderarse de la vital sierra de San Vicente, mediante la ruptura frontal del frente enemigo, cuyos flancos estaban bien asentados en los ríos Tajo y Alberche y no dejaban la posibilidad de un envolvimiento lateral. Castejón fue el encargado de la rotura, que afrontó con decisión, mientras los Fiat disputaban arduosamente la superioridad aérea con la caza de Madrid.

Así el 11 de septiembre la caza italiana basada en Talavera de la Reina, mandó varias patrullas al frente. La primera patrulla mandada por Dequal con Avicco y Patriarca, interceptaron a



Hispano Nieuport 52 del grupo 11 en El Prat. (ADAR).

unos 3000 metros a una formación de tres Breguet XIX republicanos, consiguiendo Dequal abatir un Breguet, podría ser el pilotado por Francisco Portillo Ortega, al tiempo que sus compañeros se enfrentaron y derribaron a un Hispano Nieuport que acudió al combate. Parece ser que el piloto del Nieuport era el británico de diecinueve años Oloff de Wett Cartwright. Por la tarde el teniente Francheschi y el sargento Magistrini que realizaban en vuelo de

protección de un Junkers Ju-52, se enfrentaron con una patrulla enemiga formada por un Nieuport y un Dewoitine 371 (según Salas Larrazábal la patrulla republicana estaba formada por dos Dewoitine 372 y tres Nieuport 52). Fue derribado el Nieuport pilotado por el italiano Krizaj Giuseppe, compañero de sus atacantes en la Aeronáutica Militar Italiana. Krijaj fue alcanzado en el radiador y se vio obligado a realizar un aterrizaje de emergencia entre Talavera y Madrid, consiguiendo regresar a su escuadrilla.

El mismo día 11 los Breguet republicanos volvieron a la carga de nuevo protegidos por dos Nieuport a cada lado. Morato y sus puntos se lanzaron contra la pareja de cazas del ala derecha y los dieron por derribados; un piloto fue abatido. En esta

ocasión pudo ser el auxiliar de la Aeronáutica Naval Carlos Colom, incorporado poco antes a la caza de Herrera del Duque.

El 13 murió otro de los más brillantes pilotos republicanos Félix Urtubi Urcilla, que por una vez no pilotaba uno de los pocos Fury, fue interceptado solo por dos patrullas de Fiat. Se defendió como un buen diablo pero las posibilidades de su montura más limitadas aún por la fatiga de los continuos vuelos y tras una confusa melée durante la cual parece que alcanzó seriamente a uno de sus adversarios, el combate se acabó por una colisión con un Fiat. Condenado por la vetustez de su material, Urtubi, ¿choco voluntariamente con uno de sus adversarios? El mismo escenario se reprodujo cuatro días después al Sur Oeste de Madrid, saldándose con la pérdida de un avión y un piloto más que no pudo utilizar el paracaídas.

Las cosas iban de tal manera que el 23 de septiembre en Barajas no quedaban más que cinco cazas en estado de vuelo, dos de los cuales eran Hispano 52. Dos días más tarde estos dos aviones se perdieron en un combate alrededor de Madrid. Uno de ellos fue derribado con el inglés Smith Piggot a los mandos, y el otro pilotado por un francés llamado Mouillenet chocó con un Fiat. Sin embargo la fábrica Hispano de Guadalajara aún era capaz de entregar algunos aviones nuevos o reparados reponiendo parte de las pérdidas en material, pero no en pilotos. El mes se acabó con un nuevo accidente en el Grupo 11, rompiendo Javier Jover su Hispano al aterrizar en Barajas.

A principio del mes de octubre, los ingleses Collins y De Wet fueron los únicos cazadores disponibles en Barajas para interceptar los Fiat que venían de ametrallar el campo de Getafe dos o tres veces por día. Collins recibió múltiples impactos en el hombro, pero los aviones fueron momentáneamente salvados. El 10 de octubre aún fue abatido un cazador del Grupo 11 cerca de Madrid que resistía obstinadamente. El 21 uno de los cazas de esta unidad fue derribado sobre su campo en un combate contra un Fiat. La incertidumbre aumentó en la capital española, pues ningún contraataque tuvo el resultado esperado. El 26, en una protección de Breguets que atacaban las líneas enemigas en Ávila, cuatro Breguet sobre cinco fueron derribados, y el Hispano de De West consiguió regresar.

Afortunadamente se realizó un relevo serio con las dos primeras escuadrillas de I-15 pilotados por soviéticos. Era el momento, pues iba a comenzar la primera ofensiva sobre Madrid que vieron los últimos Hispano del Grupo 11 reagrupados en Barajas. Sufrieron sin daño los efectos de una ofensiva que comenzó el 1º de noviembre, pero desde el 4, los Chatos tomaron el relevo, con el éxito por todos conocidos.

Operaciones en el frente Norte

Al inicio de la sublevación en las provincias del Norte, la República no disponía de Fuerza Aérea. Pasados unos pocos días de incertidumbre, el gobierno central mandó media docena de Breguet e Hispano que se establecieron en Lamiaco, cerca de Bilbao. El 27 de julio, una primera interceptación de un Dragón Rapide por uno de los cazas no dio resultados y el piloto republicano abandonó la persecución tras unos minutos de vueltas estériles.

El 31 se podían contar unos pocos aparatos muy diversos. En frente, tres escuadrillas de Breguet, una de cazas Hispano, reforzadas en agosto con una de Fokker F-VII/3m b de bombardeo. La próxima llegada de los primeros elementos de la Legión Cóndor en noviembre iba a complicar las cosas.

Mientras fue posible dentro de la tormenta, los Hispanos aseguraron cierta protección a los Breguet que se desvivían atacando principalmente Oviedo una y otra vez con cinco aviones. El 1º de noviembre llegó el relevo con la escuadrilla de Polikarpov I-15 de Maranchov que desembarcó en Bilbao.

Los vascos lanzaron una sola ofensiva de envergadura, con

medios limitados pero con gran coraje. Tenían por objetivo Villareal de Álava y la situación fue incierta durante un mes, pero el final llegó para los vascos el 5 de diciembre, bajo la forma de una columna de auxilio de los sublevados procedente de Vitoria. Al inicio de esta ofensiva quedaba un único Hispano 52 en Lamiaco, pilotado por Silverio. Este valeroso aparato quedó sobre este campo y después pasó a Asturias, hasta la caída total de las provincias del Norte, hacia finales de octubre de 1937, fecha en la cual había sido recuperado por los sublevados en Gijón. Seguramente hacía tiempo que no volaba, no voló más en esta época; su papel también fue el de cebo para los bombarderos alemanes e italianos.

Alas Rojas

Al inicio de la sublevación los republicanos, disponían en el Este de España del Grupo 13 casi al completo, quince aparatos sobre dieciocho, con base en el Barcelona-El Prat de Llobregat. Las pocas acciones de envergadura que se desarrollaron entonces en Aragón, hizo que el 28 de julio seis Hispano pilotados por miembros de la Aeronáutica Militar fueron destacados en Lérida. Esta colaboración entre dos cuerpos completamente separados hasta entonces se hizo obligatoria pues era impensable utilizar los antiguos Martynside F4-B de la Aeronaval.

Ningún material se había perdido en Aragón y la aviación republicana se fue nutriendo poco a poco. Dejando su campo de los alrededores de Barcelona, el Grupo 13 fue a instalarse en el campo de Lérida y luego en Sariñena.

El aeródromo de Sariñena, el más importante en el frente aragonés quedó operativo a partir del 2 de agosto cuando aterrizaron los dos primeros aviones, dos Nieuport 52, pilotados por Herguido y Buyé. Jesús García Herguido fue conocido en todo el frente de Aragón como el "Diablo Rojo".

El 10 del mismo mes la batalla fue contra la tormenta de lluvia y viento que levantó del suelo y lanzó a varios metros a varios aviones, a pesar de estar sujetos al suelo con cuerdas. Entre los aviones lanzados, volcados y averiados se encontraba uno de los Nieuport que apareció volcado sobre el ala a ocho metros de donde se les estaba reparando.

Inmediatamente después del trágico error del Alto de León relatado más atrás, los mandos republicanos ordenaron que todos los aparatos recibieran unas bandas de color rojo vivo alrededor de los planos y del fuselaje, además de las escarapelas de la República. Los cazas del Grupo 13 y los bombarderos presentes en Cataluña fueron los primeros en obedecer esta directiva, y rápidamente fueron más conocidos por el nombre de "Alas Rojas".

El 5 de Agosto se vertió la primera sangre cuando el piloto republicano Jesús García Herguido derribó un Breguet enemigo sobre la línea del frente, muriendo meses más tarde a los mandos de un I-15. Las misiones se sucedían y el 14 de agosto, un caza de Alas Rojas interceptó sobre Tardienta una formación de Breguet y los atacó. Después de haber alcanzado seriamente dos bombarderos, José Cabré Plana fue derribado por el único caza de cobertura que el no había visto, ocultado en el sol. Los republicanos ya habían perdido un Breguet por un tiro desde tierra, pero él era la primera perdida en combate aéreo.

El día 16 la Escuadrilla mixta Alas Rojas pasó bajo el mando de un piloto de Breguet de Getafe, Isidoro Giménez que se encontró al frente de cuatro Hispano 52 y nueve Breguet, más un Fokker F-VII/3m b y algunos Dragón Rapide, más los aviones civiles requisados. Los pilotos de caza eran entonces Jesús García Herguido con una victoria acreditada, Luís Bercial que también moriría más tarde en un Chato durante la batalla de Jarama (febrero de 1937), Rodolfo Robles Cezar y Jaime Buyé y Berni, el cual destacó más tarde con los I-15 en la zona Norte. A ellos hay que añadir los pilotos militares Josep Cabré y

Planas, Adonis Rodríguez González, Ferran Roig y Vilalta y más tarde se les unió Antonio Salueña Lucientes.

A estos pilotos militares se les sumaron los pilotos civiles movilizados por la Generalitat de Catalunya que sirvieron en Sariñena: Andrada, Cabré Rofes, Camarasa, Davins, Ferret, Mariano Foyé, Maurain, Miró, Pérez Mur, Picanyol y Roldán.

El día 23, en el sector montañoso de Teruel, Salas con su Hispano Ni-52 derriba una avioneta. La presencia en el Este de estos aviones muy superiores al caza Hispano condenó en un breve plazo a los aparatos sobrevivientes a hacer de figurantes. En adelante las órdenes y la cordura hicieron evitar los combates mientras fuera posible.

El día 16 de septiembre salieron de Sariñena hacia el frente del Norte tres Breguet XIX con los pilotos Rodolfo Robles, Antonio Salueña y Juan Roldán, formando tripulación, respectivamente con los ametralladores bombarderos Juan Maluquer, Ambrós Bartolomé y Manuel Bengoa; y un Nieuport 52, pilotado por Silverio "El Dibujante".

En este momento las cosas se pusieron verdaderamente mal en Aragón.

El 19 de octubre se libraban duros combates en tierra y hubo que salir para Tardienta (Huesca), donde estaba la línea de nadie. El mando ordenó la salida de la Escuadrilla, formada por el Fokker trimotor, el Dragon Rapide y ocho Breguet XIX A2 que llevaban como protección dos Nieuport 52 pilotados por Fernando Roig y Jaime Buyé. Al mando de la formación de doce aparatos estaba Isidoro Giménez.

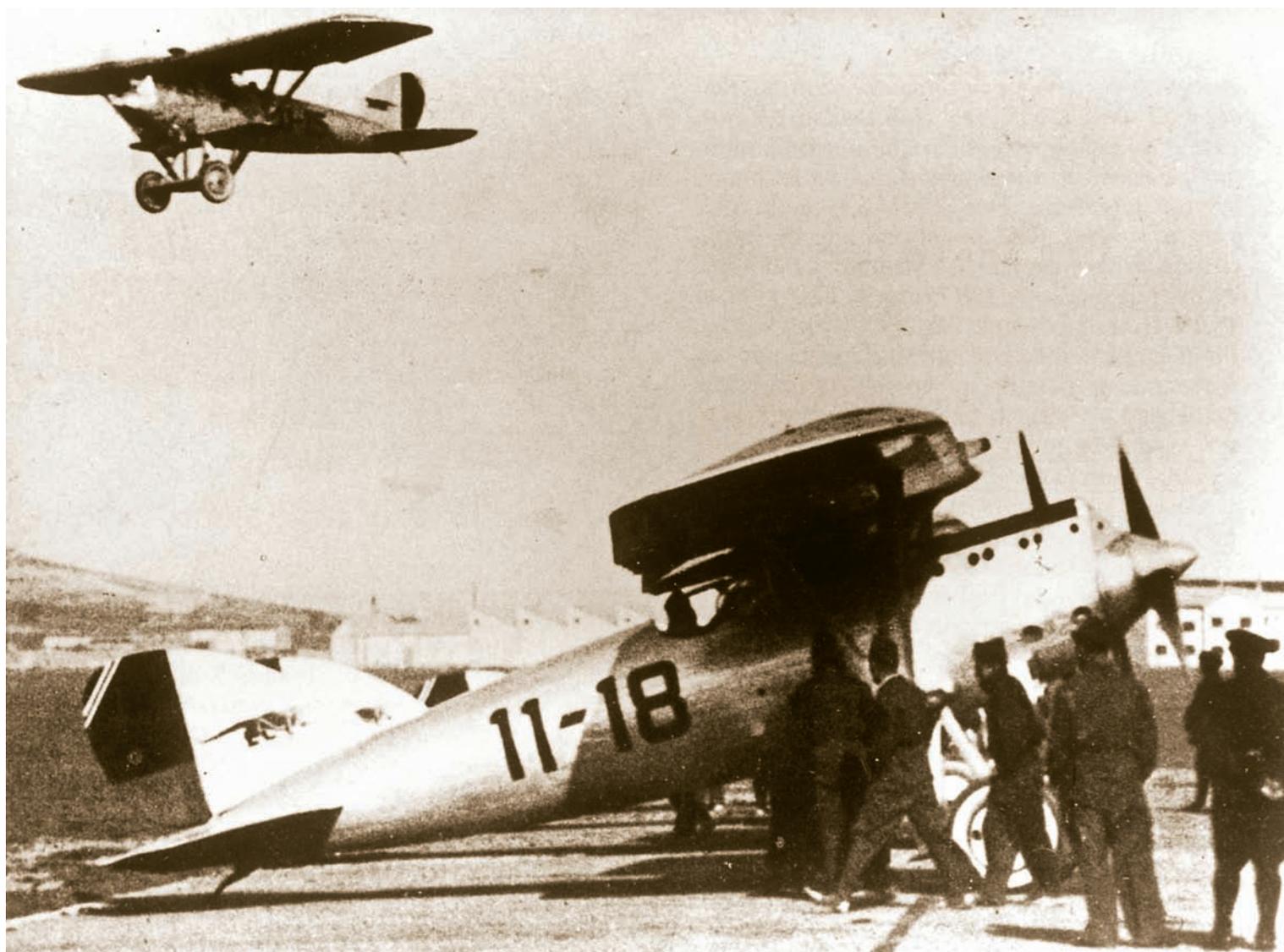
Sigamos ahora la narración del combate del propio Jaime Bu-

yé: "...antes de llegar a dicho frente, divisamos a una altura superior a la nuestra cuatro cazas facciosos (según los historiadores alemanes atacaban tres Heinkel 51), que iban persiguiéndose para atacarnos en el momento que creyeran más oportuno.

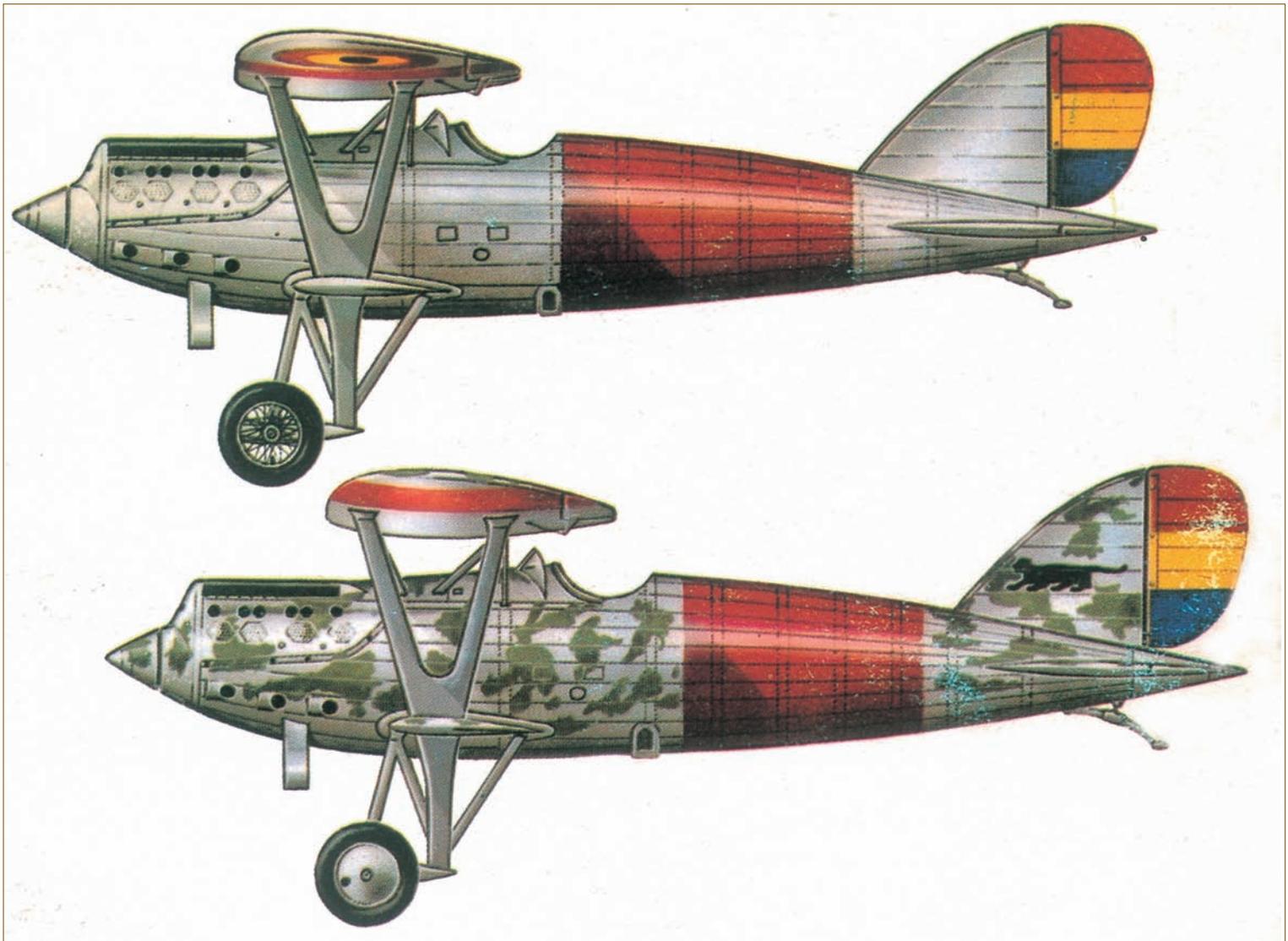
Al percatarse el jefe de la escuadrilla, cuyo nombre siento no recordar (mandaba la escuadrilla en vuelo Isidoro Giménez pilotando uno de los Breguet), dio una vuelta como si se tratara de un simple reconocimiento y después de un largo rodeo, enfiló nuevamente su objetivo, pero antes de llegar a él, varios componentes de la formación, rompieron la misma y cada uno se fue por su lado. Este fue el momento que aprovecharon los cazas alemanes Heinkel 51, que se lanzaron como aves de presa sobre los que quedaron indefensos, por no continuar unidos a sus compañeros.

A partir de entonces, mi misión de protección que tenía asignada, se convirtió en tratar de evitar que la aviación enemiga se cebara en nuestros aviones, entablado combate con uno de ellos, que según los periódicos a la mañana siguiente, había derribado yo pero no me atrevo a asegurarlo. Mi compañero Roig hizo lo que pudo, pero los alemanes consiguieron derribar el Dragon con sus ocupantes. El que lo pilotaba se llamaba Aguilera, otro se llamaba Ferret, siento no recordar el nombre del tercero; y el cuarto era Mariano Foyé, hasta antes de la guerra periodista del diario La Publicitat. Este último sufrió heridas gravísimas de las que, después de tres meses de permanecer en coma, murió sin recobrar el conocimiento.

Mientras yo continuaba enzarzado con el alemán, otro paisano suyo me enfiló por detrás, vaciando toda su munición sobre mi



Caza Hispano-Nieuport 52 del Grupo 11 de Getafe, durante las maniobras de 1935.



aparato y sobre mi persona, aunque sólo hizo blanco con una bala ordinaria que me atravesó el brazo izquierdo sin afectar el codo por escasos centímetros. Esto me obligó a tomar tierra en el pueblo de Grañén y después de hacerlo como pude, el teutón todavía seguía ametrallándome, mientras yo saltaba de mi avión, guareciéndome por instinto detrás de un árbol cuyo tronco no medía más de 15 cm. de diámetro. A continuación el alemán desapareció de mi vista, por lo que pude respirar profundamente... los periódicos del día siguiente, supongo que para elevar la moral de los combatientes terráqueos, publicaron la noticia de que en el combate aéreo librado el día anterior, el alférez Buyé, a pesar de tener el brazo ametrallado, había derribado un avión alemán". Y prosigue más adelante "este fue el resultado de una escuadrilla compuesta de nueve aviones (realmente había doce aparatos) y doce pilotos (en realidad eran quince pilotos), cuatro de los cuales perecieron y a partir de esta desgraciada experiencia, ya no dejaron volar a más de un piloto por aparato"⁵.

Por otra parte los historiadores alemanes narran este combate de otra manera. Karl Ries y Hans Ring cuentan: "El 19 de octubre de 1936, media escuadrilla del J/88 mandada por el capitán Knöppel, con tres aviones Heinkel 51 operando desde Zaragoza, afirman haber logrado cinco victorias en combate contra doce aviones enemigos. Un Fokker, un Breguet XIX y un Nieuport fueron acreditados por el teniente Oskar Henrici, mientras que el teniente Von Houwald y el Suboficial Strömpell, derribaron cada uno un Nieuport. Henrici derribó el Breguet arrancándole un ala con el tren de aterrizaje"⁶.

En diciembre la Unidad comenzó a disolverse. El Fokker fue mandado a El Prat. Los dos Nieuport que quedaban fueron a Barcelona, a cumplir misiones de vigilancia de costas, pues se acababan de recibir los primeros tres Polikarpov I-15 "Chatos" con su personal auxiliar de mantenimiento. Parece que esta fecha puede ser el día 18 del mes antes indicado. Todo había cambiado. El mando Republicano preparaba aceleradamente unas nuevas Fuerzas Armadas.

Pero a pesar de ello, este no fue el fin de los Hispano 52. Wilson fue abatido el 24 encima de Teruel; hecho prisionero, se evadió el 29 y fue directo a las islas británicas, su sed de aventura se vio repentinamente apagada.

Ahora a los Hispanos solo les quedaba una tarea por realizar. Este trabajo era la protección de costas, que permitía reentrenar los pilotos después de un parón de actividad o para mantener el nivel de los jóvenes pilotos, recién salidos de la escuela en espera de que aparatos más serios estuvieran disponibles. Con frecuencia este ingrato papel había sido atribuido a los pilotos mediocres y faltos de combatividad, aunque este puede ser el caso de algunos mercenarios (franceses, sobretodo) pero nulo en general. En febrero de 1937 llegó a Reus una patrulla de pilotos españoles novatos, al frente de los cuales estaba Leopoldo Morquillas, futuro jefe de la 2ª Escuadrilla de Chatos, después jefe del Grupo de Caza 26 en 1938. Uno de sus puntos se llamaba Panadero, el cual destacaría por su coraje y sus dotes de cazador en la zona Norte antes de ser derribado en septiembre de 1937 a los mandos de un I-16 en Asturias. El tercer hombre Miguel Zambudio Martínez, futuro jefe de la 3ª Escuadrilla de Chatos y también jefe del Grupo 26 fueron reemplazados en Marzo por otros pilotos.

⁵Boletín Ícaro de ADAR, nº 33, diciembre 1993.

⁶Ries, Karl; Ring Hans "The Legion Condor". West Chester (USA), 1992, págs. 29-30.

La protección de costas, siempre, recibió material con algunas prestaciones con los Dewoitine, después los Polikarpov I-15 Chato y I-16 Mosca.

La curiosa historia del 13-13

Veamos la historia que nos cuenta Carlos Lázaro Casajust sobre este aparato:

“El Nieuport 52 a pocos pilotos les gustaba, y el Nieuport 13-13 gustaba aún menos. Por una extraña ironía del destino, tenía una ridícula fama de sufrir fallos sin arreglo. Siempre, a los 20 minutos de estar volando, su motor se paraba, sin ninguna razón particular, pero con tanta regularidad que daba miedo. Había en la base buenos especialistas sobre motores Hispano, pero nunca nadie llegó a saber porqué el motor se paraba así. Se había acabado por arrinconar el avión en el fondo de un hangar, admitiendo que era un perezoso, y dejándole su matrícula de origen, la del Grupo 13 de El Prat de Llobregat.

Algunos días antes del levantamiento de los generales, el nuevo grupo 12 fue disuelto, y sus aviones evacuados hacia Madrid, concretamente a la base de Getafe, que se convertiría en el “nido de águilas” de la República en las primeras semanas de enfrentamientos. ¿Qué inconsciente había enviado el 13-13 a Madrid? No sé quien fue. En todo caso, el avión había sido dejado a parte y había recibido las insignias del grupo de Madrid, el emblema del felino, pero sin matrícula nueva.

A principios de septiembre de 1936 mi superior, el comandante Ortiz, me envió a Madrid para buscar un caza. Antes de presentarme en Getafe al teniente coronel Cascón, realicé con premura un curso de transformación, y en el suelo, claro, ya que no existían versiones biplaza de ese tipo. Mi instructor por un día, fue el teniente Carlos Colomb, de la Aeronáutica Naval como yo. No podíamos sospechar que, una semana más tarde, Colomb moriría repujando en vuelo un caza enemigo.

Llegué a las diez de la mañana. El tiempo de esta ligera instrucción, dejarme volar solo una vez, un solo aterrizaje y nos fuimos a desayunar. El teniente coronel Cascón me dijo entonces que yo podía coger cualquiera de los 18 Nieuport que había en la base. Yo no había contado con la superstición del mecánico jefe quien, muy feliz de desembarazarse de esa especie de “reloj de averías”, me dijo con aplomo que el avión que me había sido destinado era ese.

Me encontré con un caza que no tenía brújula ni reloj ni indicador de carburante, y con un paracaídas totalmente inútil, estaba claro que había pasado muchos meses en un hangar: estaba todo aplastado, lleno de manchas de aceite, la cubierta estaba arrugada... pero la disciplina es la disciplina. Salí hacia Manises (Valencia), donde se encontraba la escuadrilla de Vickers (una escuadrilla de bombardeo que contaba entonces con tres aviones) que yo debía proteger. El problema es que, habiendo escogido por adelantado otro avión, las cuestiones administrativas me demoraron, y salí tarde. Con una puntualidad militar, el motor se paró después de veinte minutos de funcionamiento. Afortunadamente había tomado la precaución de subir hasta 3000 metros. La hélice en molinete, descendí de los 1000 metros haciendo lo posible por planear, en un aparato ya con poco motor. Ya me preparaba para saltar en paracaídas, intenté que el motor volviera a arrancar, o caso que... ¡milagro!, volaba bien. Tuve que repetir muchas veces la maniobra antes de llegar a Manises, en plena noche. Aquí, otro problema. Como no estaba previsto que llegara tan tarde, la torre no quería encender las balizas. Por fin, uno de mis mecánicos fue a insistir: “Es un motor de Nieuport, seguramente es el Capitán que ha ido a Madrid a buscar un caza”. Con la débil iluminación de la época, pude al final aterrizar. Colomb me había puesto en guardia contra el “caballito”, el caballo de madera por el que este tipo de aparato tenía una fuerte tendencia. Aterricé reduciendo,

do, con la palanca en el vientre y el avión pegó un bote de una docena de metros antes de pararse al final de la pista, cerca de las balizas. Cuando mi mecánico se acercó y vio el código del avión se puso pálido: era de Granada.

Llamando al día siguiente al comandante Ortiz, me propuso llevarle el enfermo, seguro de la excelencia de sus mecánicos. El avión se quedó al final de la pista: pensando que tendría el depósito vacío, ni intenté poner en marcha el motor. Cuando se verificó el contenido de la reserva, aún quedaban... ¡13 litros de combustible!

Hice una pausa, si se la puede llamar así, llevando a Almería una patrulla de Vickers. Me quedé unos ocho días y efectué algunas misiones de bombardeo en el frente de Málaga. Después volví a mi escuadrilla, destinado al frente de Teruel. El Nieuport estaba curado de todo hipo, y parecía que el remedio había sido simple. Pero estaba escrito que ese aparato, un día, le llevaría la desgracia a alguien.

Había decidido adiestrar con el caza a un piloto civil de la región, excelente piloto por lo demás, para poder, de vez en cuando, dirigir las misiones de bombardeo en persona: después de todo, ¿era mi escuadrilla! A fines de diciembre, Marcelo Naranjo (era su nombre) aterrizó sin ver un Late 28 de transporte que rodaba hacia su punto de aterrizaje. Chocaron y rápidamente se incendiaron. El Late iba atiborrado de municiones. Los dos pilotos del Late sobrevivieron, gravemente quemados, pero Naranjo murió con el Nieuport 13-13.

¿Me acordaría bien de ese avión, de esta historia, de este final si hubiera llevado otro número? seguramente no: he pilotado en la zona Norte otro Nieuport, he combatido con él y me disgustaría si tuviera que decirte cual era su número”.

El “Diablo Rojo”

Para conocer quien era el piloto que consiguió este mote, sigamos las palabras de varios pilotos y hombres que el conocieron.

Rodolfo Robles nos acerca a este excepcional piloto: “Herguido había sido uno de los primeros, desde el 19 de julio, en luchar contra la rebelión desde el aire en Barcelona. El día 20, era el observador de un Breguet XIX que bombardeó el cuartel de San Andrés, con tal eficacia que consiguió su rendición”.

Así lo describe Maluquer: “Al llegar a Sariñena y establecer contacto con los pilotos que allí había nos encontramos con Jesús García Herguido. Días atrás había salido del campo de aviación del Prat, pasando por Lleida y de allí al nuevo campo de Sariñena, donde fue el primero en aterrizar con su Nieuport.

Este extraordinario piloto fue conocido en todo el frente de Aragón como “Diablo Rojo”. Sus proezas aeronáuticas le dieron a conocerse al gran público, pues frecuentemente los diarios y revistas publicaban artículos explicando sus vuelos y anécdotas de su vida en el campamento. Cuando se le veía por el aeródromo con unos pantalones caqui como única vestimenta que se confundían con el moreno de su piel quemada por el sol, llevando un gran sombrero jipi en el cual lucía con orgullo su estrella de alférez, hubiera sido difícil al verlo, reconocer al mismo que con el caza Nieuport se había ganado el sobrenombre de “Diablo Rojo”.

El gran amor por los niños era una de las características de Herguido. En el aeródromo siempre estaba rodeado de chavales, pues continuamente había gran número de ellos que no sabíamos de donde venían; tanto podía ser de Albalatillo como del mismo Sariñena.

El “Diablo Rojo” era quien volando a menos de veinte metros de altura sobre nuestras trincheras animaba a los milicianos incitándolos al avance con grandes gestos realizados con uno de sus brazos: ¡Adelante! ¡Adelante! Era quien un domingo se fue hasta Zaragoza y ametralló el aeródromo. Cuando más disfrutaba era si en uno de sus vuelos por el frente encontraba una columna enemiga, la cual atacaba en picado, ametrallándola. En el mes de agosto de 1936 se hizo instalar en su Nieuport de

caza, un lanzabombas bajo el ala inferior para bombardear en picado, sin saber que García Morato había tenido la misma idea, según consta en su diario de vuelo de agosto de 1936.

García Herguido lo probó con completo éxito en un nido de ametralladoras.

Meses más tarde, Herguido fue trasladado al frente de Madrid y siendo ya piloto de Chatos, atacó a un caza y lo siguió hasta tierra, estrellándose para no soltar su presa⁷⁷.

Lacalle (op. cit., pag.186) explica así el hecho: "En la otra escuadrilla rusa se mató o fue abatido dos o tres días después que Ferran Roig, mi amigo y compañero Jesús García Herguido, el cual se había incorporado llamado por mí. Debía ser aproximadamente el 11 o 12 de noviembre, según me informó el comisario. Herguido derribo un Heinkel, que se estrelló prácticamente en el mismo campo de Barajas; pero como que el avión de Herguido iba muy pegado al Heinkel, no le dio tiempo a hacerlo salir del pronunciado picado y se estrelló a continuación".

El periodista barcelonés "Máximo Silvio", seudónimo de Juan M. Soler, cronista de guerra, le dedicó este réquiem: "Una mañana paseando bajo el ardoroso sol de agosto que calcinaba las tierras del campo de aviación de Alas Rojas, Jesús Herguido me dijo mostrando su risa franca y la blancura de sus dientes:

—Esta tarde, a las dos, daré una vuelta por Huesca para dejar allí mi tarjeta de visita.

Y allí fue... apenas el reloj del campanario de la catedral de Huesca había dado las dos campanadas, pude ver como avanzaba por el espacio, bajo la cúpula azulada del firmamento, el avión que siempre pilotaba Herguido... poco después, a la altura de Huesca, el avión planeó y a seguido percibimos el estallido de unas bombas que habían caído en los cuarteles situados a la entrada de la ciudad... Unos días después, cuando con el camarada Foyer, otro valeroso aviador trágicamente herido en combate desigual, conversábamos en el campo de Sariñena, vimos volar por encima de nosotros un avión que, arriesgadamente, saltarineaba en el espacio.

—Es Jesús Herguido —me dijo Foyer—, a buen seguro que ha hecho una de las suyas.

En efecto: el Diablo Rojo había hecho una de las suyas...había destruido una de las fábricas de guerra de Sabiñánigo...⁷⁸.

El Hispano 52 en enseñanza

Una vez salido de los inventarios de las unidades de combate, quedaba un pequeño

⁷⁷Joan J. Maluquer "L'aviació a Catalunya els primers mesos de la Guerra Civil", pág 137-138.

⁷⁸"Crónica de la Guerra Española". Tomo III, pág.141.

número de Hispano 52 en vuelo, número que podemos situar alrededor de la veintena. Es natural que estos supervivientes se encontraran en las escuadrillas de las escuelas de pilotaje concentradas en la provincia de Murcia, lejos de los combates.

Los pilotos pasaban pues al Hispano 52 saliendo de una cadena progresiva de aviones civiles tales como los Havilland, Farman, Caudron y Morane Saulnier. Las pérdidas de material en estas escuelas fueron elevadas. El Hispano no era hablando con propiedad un avión fácil de pilotar. En enero de 1937 José Calderón, considerado más adelante como un buen piloto destruyó uno en Los Alcázares aterrizando un poco largo, lo cual le condujo a capotar en el Mar Menor, esta enorme retención de mar cerrado por un dique natural. En junio de 1937 en La Ribera, dos Hispano chocaron en vuelo cuando realizaban un entrenamiento de vuelo en formación, muriendo un piloto; el otro consiguió saltar en paracaídas. Estos solo son dos ejemplos entre otros. El piloto medio debía realizar entre ocho y diez horas de vuelo en Hispano antes de pasar al Focke-Wulf "Stösser" para los ejercicios de acrobacia y de tiro.

Se puede afirmar, basándonos en el libro de vuelo de Juan Fontbona Pascual que entre el 18-10-1938 y el 9-12-38, estaban en vuelo los Nieuport 52-1,2,3,6 y 9, con los cuales despejó de El Palmar y Lorca en misiones de Escuela de Caza.

Sin duda el último ejemplar fue retenido por la escuela de mecánicos de Godella, cerca de Valencia, no voló durante mucho tiempo y no tenía pintadas las bandas rojas de identificación. Era el Nº 5 de serie.

Sobre el Hispano 52 en la escuela nos ha contado Francisco Vinyals futuro sucesor de Morquillas al mando de la 2ª de I-5: "Antes de la guerra ya iba al campo de aviación (Prat de Llobregat) y estaba harto de ver Nieuports. Pero hasta que no hice el curso elemental en Alcantarilla y de allí me mandaron a La Ribera para hacer lo que llamaban el perfeccionamiento de caza no volé por primera vez el Nieuport 52. Este era un avión que a mi me gustaba mucho pero era difícil. Era difícil porque el tren de aterrizaje era fijo y llevaba abajo un Sandow que era el amortiguador y por esto saltaba tanto, a más a más el patín de cola era un muelle como el de los coches y saltaba mucho y por

Hispano Nieuport 52 antes de recibir las marcas de la unidad. (Archivo Histórico SHYCEA).

esto era difícil, porque como que no tenía frenos, era muy fácil hacer un “caballito”, ahora a mi no me sucedió nunca.

En la Escuela de la Ribera si no recuerdo mal había dos, pero prácticamente en vuelo solo había uno siempre. Lo volé bastante a pesar de que tenía muy mala fama pero a mi me gustaba.

Tenía mala fama porque era difícil de aterrizar pero en el aire se portaba estupendamente. Había muchos accidentes con los aterrizajes, aunque yo por suerte no tuve ninguno. A mi me gustaba. Era lento pero iba bien. Llevaba dos depósitos con una llave, arriba en el ala, lo ponías de un lado u del otro.

Ingresé en la escuela de La Ribera el mes de enero, 17 de enero creo. Cuando acabe el curso a finales de abril de 1937, y el 28, 29 o 27 salió publicado en el Boletín Oficial mi ascenso a Sargento. Entonces aún no había Chatos abundantes y me mandaron a Barcelona ha hacer protección de Costas”.

Comportamiento en vuelo

Las personas que han volado el aparato son unánimes al declarar que el Hispano 52 era un avión pesado que realizaba correctamente la gama de acrobacia clásica a alta velocidad, pero se convertía en más inestable a baja velocidad y francamente vicioso en el aterrizaje, teniendo gran propensión al derrapaje y a la pérdida de velocidad pura y simple lo cual provocó accidentes a muchos aviones.

En lo que concierne a los combates, el Hispano 52 era válido contra un aparato de su época, como el Breguet XIX. Contra un aparato pesado como el Fokker F-VII/3m b, o los Vickers, Dornier o Savoia de la Aeronaval, el trabajo también era bastante fácil para un piloto mediano. Pero frente los aviones extranjeros, un Heinkel 51 bien pilotado podía enfrentarse sin problema con uno o varios Hispano; contra el Fiat CR-32 era un verdadero desastre. El Fiat estaba mejor armado (Breda de 7,7 mm. contra Vickers de 7,7 mm.), era más rápido en llano, en trepada, en picado, acrobático y era considerado más sólido.

En 1938, el comandante Moreno Miró probó dar una segunda juventud a los Hispano 52 instalándole un motor de Katiuska, un M-100, de 860 caballos. Construido en La Rabasa, este prototipo muy especial se reveló muy inestable en las pruebas y fue abandonado. De todas maneras era una gran apuesta, aunque la estructura no habría podido soportar mucho tiempo tal aumento de potencia.

De hecho el Hispano-Nieuport-Delage 52, en fase de reforma en 1936, fue un aparato desfasado, que habría podido jugar un gran papel al inicio de la guerra si hubiera sido enviado en cantidad sobre el estrecho de Gibraltar para impedir el paso al continente del ejército de África.

CÓDIGOS Y CAMUFLAJES

Sobre el color aluminio de fábrica se pintaba la bandera tricolor en la deriva y sobre la banda amarilla central se pintaba la cifra 3, que indica que se trata de un Nieuport 52, seguida del número de servicio en el seno de la Aviación Militar. Llevaba escarapelas con los tres colores de la República (rojo, amarillo y malva) en el intradós y el extradós de los planos. En el fuselaje se pintaban las cifras 11, 12 o 13 dependiendo del Grupo al que pertenecieran seguidos de una cifra de orden dentro del grupo.

El Grupo 11 llevaba como emblema la “pantera negra”, el Grupo 12 tenía como emblema un “ciervo saltador” y el Grupo 13 de El Prat llevaba un “trébol de cuatro hojas”.

Al ser puestos en servicio llevaban igualmente bajo las alas el número 3 bajo el plano derecho y el número de orden bajo el izquierdo, pero en 1936 desaparecieron.

A su salida de fábrica en la deriva llevaba escrita la mención “LA HISPANO” o “LA HISPANO SUIZA” pintado en negro y debajo “GUADALAJARA”.

Al inicio de la guerra, y tras las confusiones que se sucedieron, los Nieuport republicanos recibieron una enorme banda roja sobre las alas y los emblemas de grupo tendieron a desaparecer, permaneciendo los colores de la cola. Algunos recibieron manchas de color verde oliva y más tarde en algunos aparatos se pintaron de verde claro las partes metálicas del fuselaje y la parte superior de los planos con manchas de verde oscuro. Cuando fueron transferidos a las escuelas, recibieron un código particular de identificación no consecutivo, al referirse al total de aviones de la escuela. En la primavera de 1937, se estableció una nueva codificación atribuyendo a los Nieuport el código CN seguido de tres cifras (001, 002...). Esta nueva normativa tardó en hacerse efectiva y aunque la recibieron algunos, muchos Nieuport fueron desguazados sin recibir la nueva codificación.

