



Marino, aviador y... náufrago

Texto y fotos: LUIS IGNACIO DE AZAOLA REYES



ERAN las primeras horas de la tarde del 1 de agosto de 1938; cuando, tras dar cuenta de un respetable bocadillo, con el apetito propio de los 19 años, el sargento piloto Juan Antonio Ibarreche marchaba en compañía de su observador, el sargento Amado Trillo, camino de su avión.

Bajo un sol de justicia, allá a lo lejos, tres grandotes y antiestéticos "Rasantes" (Polikarpov R-5), recibían las últimas y solícitas atenciones del equipo de tierra, ya que en ellos precisamente, habrían de llevar a cabo uno de los rutinarios reconocimientos marítimos, de tanta importancia para el suministro del Ejército de la República. Una misión, que si para aquél mocetón vasco, acostumbrado al vuelo en los rápidos "Vultee", se antojaba harto, pesada y aburrida, luego, pensándolo un poco, incluso se sintió afortunado al realizarla, imaginándose a otros pasándolas "canutas" en las trincheras.

- Juanan, -le advirtió el mecánico, cuando trepaba a la cabina- aunque éste acaba de llegar de revisión de Alcantarilla y allí Chindasvinto se las sabe todas, bueno será que lo controles un poco...

Tras un lento rodaje por el reseco terreno de El Carmolí, alineados ya los aviones en el extremo del campo, Ibarreche sacó el brazo de la cabina y con un gesto que venía a decir adelante, inició la carrera de despegue, seguido de sus puntos.

Tomando altura hasta los 200 m., la formación fluida arribó a la vertical del mar Menor, desde donde, teniendo por límite al norte, el paralelo del Cabo San Antonio, comenzó un monótono circuito.

Llevaban ya más de una hora de vuelo, cuando Ibarreche comprobó alarmado como el humo invadía su cabina; instintivamente miró al termómetro, que ya ni marcaba...; entonces, sin pérdida de tiempo, ante el riesgo de explosión, cortó motor y esforzándose para mantener la serenidad, a través del tubo acústico, notificó la emergencia a su observador, pidiéndole -¡Qué iluso!- que tratara de hacerse con los chalecos salvavidas, que por exceso de confianza y el fuerte calor, habían quedado en el compartimento de cola.

Abandonada la formación, el piloto se dispuso a realizar un amerizaje forzoso, orientó el avión en el sentido de las olas y lo dejó desplomarse.

- "El impacto fue brutal, los planos inferiores se partieron y los superiores salieron por los aires, al tiempo que nosotros, despedidos también, nos vimos de pronto en el agua, a pocos metros del destartado avión, que quedó al paio mecido por los olas.

- Mientras los dos aviones de la patrulla revoloteaban en círculo sobre nuestras cabezas, como pudimos nos despojamos del equipo, dándome cuenta entonces, que me había golpeado en una pierna y roto algún diente. Los infructuosos intentos de acceder al compartimento donde se hallaban los salvavidas, pronto fueron vanos al hundirse el avión.

- Estábamos a unas 12 millas del paralelo del Peñón de Ifach, sin otros medios para lograr la flotabilidad que los brazos y piernas, y allí quedamos, sumidos en la más absoluta soledad, cuando tras la última vuelta, nuestros compañeros se alejaron".

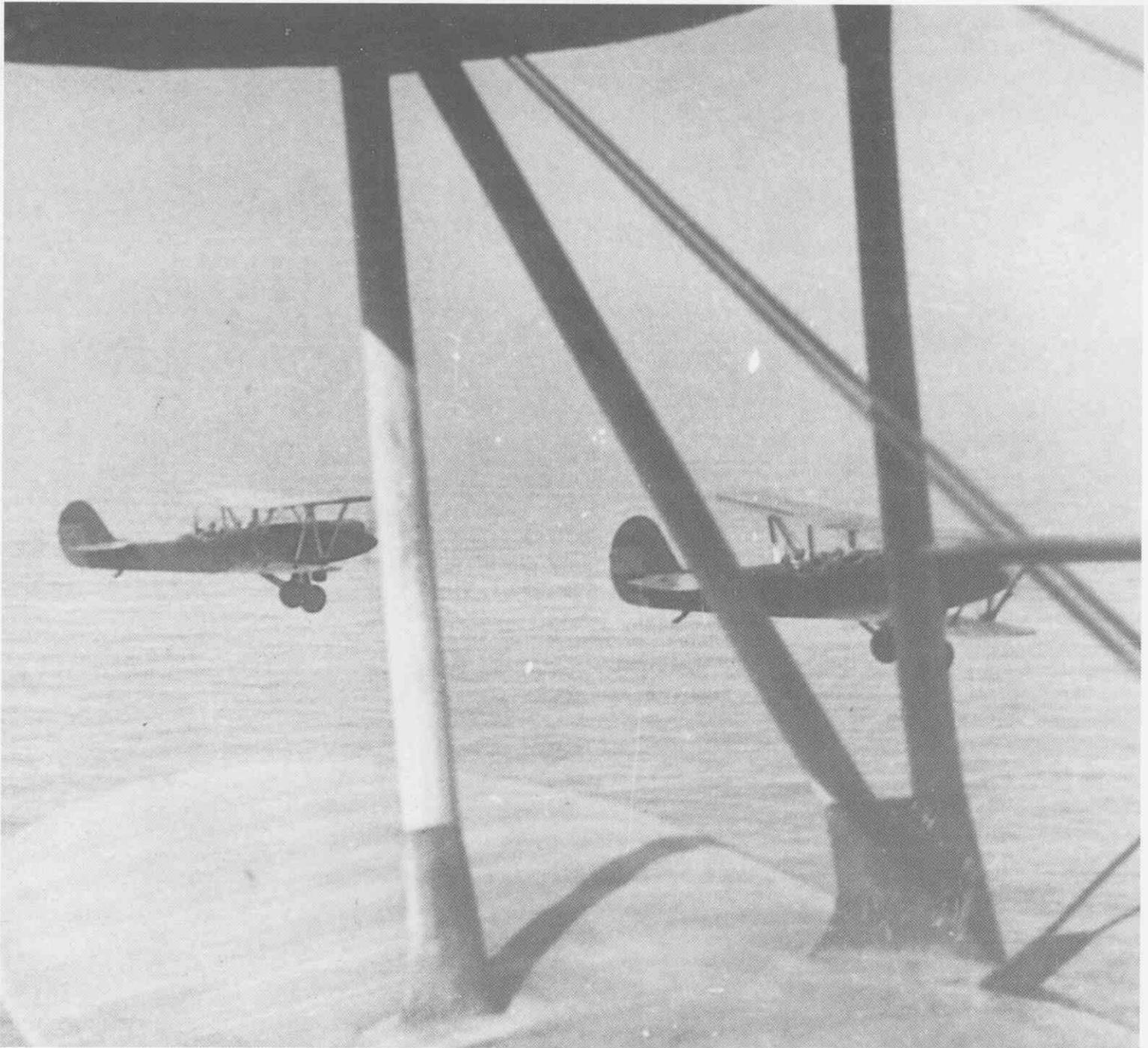
Si el medio no era extraño para Ibarreche, quien desde su nacimiento en Bermeo había vivido de cara a la mar, sí lo era para Trillo, que natural de Ubeda (Jaén) podía ser considerado "de tierra adentro". De todas formas, tanto para uno como para el otro, la situación era ciertamente comprometida. De ahí que las primeras palabras del piloto fueran para imprimir tranquilidad a su compañero, a quién asiéndole por las axilas trataba de mantener a flote; éste, sin dejarse llevar por las circunstancias, enseguida aprendió la lección, logrando mantenerse en la superficie con el mínimo esfuerzo.

Así fueron pasando los minutos y las primeras horas, aferrados los aviadores a la esperanza de que declarada la alarma, al regreso de la incompleta patrulla, numerosas embarcaciones, a las que de un momento a otro avistarían, se habrían hecho a la mar en su búsqueda.

Durante aquellas largas horas, en las que flotar se había convertido en algo puramente mecánico, como si de una película se tratara, por la mente de Ibarreche fueron pasando los más inverosímiles pasajes de su vida, interrumpidos solamente por el frecuente recuerdo de sus seres queridos, que le llenaban de angustia y emoción.

Se veía como estudiante de náutica, cumpliendo los "días de mar"; a bordo del "Cabo Sacratif" de la Cía Ybarra, donde para ganar un dinerito, hacía las funciones de marinero. Y cómo, estando atracado el buque en el puerto de Valencia, al surgir un viaje a la URSS, donde "no se le había perdido nada", acudió a la llamada de aquél cartel, que providencialmente colgado en el vestíbulo de la Comandancia de Marina, solicitaba jóvenes valerosos para combatir con las alas de la República.

El teniente Juan Antonio Ibarreche en la época a que se refiere el relato y con su uniforme de Coronel del Ejército del Aire español, tras la publicación de la Ley que reconocía los derechos de los aviadores de la República.



Los "Rasantes" en formación fluida, comenzaron su monótono circuito por el Mediterráneo...

- ¡Que mal trago! el de decirselo a don Antonio Bilbao, que más que un capitán parecía un padrazo...

Revivió, el reparto de sus ropas náuticas entre sus compañeros y la última emocionada mirada al buque, al desembarcar en Alicante para encaminarse a San Javier, donde le esperaban meses de estudio y machacona instrucción; al recordarlos, surgió la figura de don Alejandro Gómez Spencer -¡Qué gran caballero!- inspector de las Escuelas de Pilotos, con quien él, un modesto aspirante, solía coincidir en las particulares prácticas de gimnasia en pleno campo al amanecer.

Luego, el curso de vuelo en Alcantarilla y la suelta en la "Moth Major" ¡que emoción! ya era cabo piloto; más tarde el cursillo de sargento y la transformación en San Javier. Veía a su profesor, el capitán Piedra, dándole las últimas instrucciones, antes de volar el Nieuport 52, que tanto imponía.

Un ruido lejano que fue creciendo, interrumpió sus recuerdos.

- ¡Amado, un avión! -gritó-. Efectivamente, a una cierta distancia, apreciaron la inconfundible silueta de un hidro Dornier Wal. ¡Estamos salvados, vienen a por nosotros!, exclamó Ibarrecha embriagado de emoción. Pero a pesar de las continuas idas y venidas, sobrevolando el mar paralelo a la costa, apenas llegó el hidro a acercarse a los naufragos y ante el profundo desencanto de éstos, al cabo de un rato desapareció.

Aunque omitió comentarlo a su compañero, el piloto supuso que aquello iba a ser el principio del fin.

- No nos han visto, suponen que nos hemos ahogado y se olvidan de nosotros, pensó.

Una vez más, el recuerdo de sus padres y hermanos, le llenó de angustia. ¡Si me vieran en esta situación! Un nudo le ahogó la garganta, por lo que haciendo un gran esfuerzo, volvió a revivir sus recuerdos.

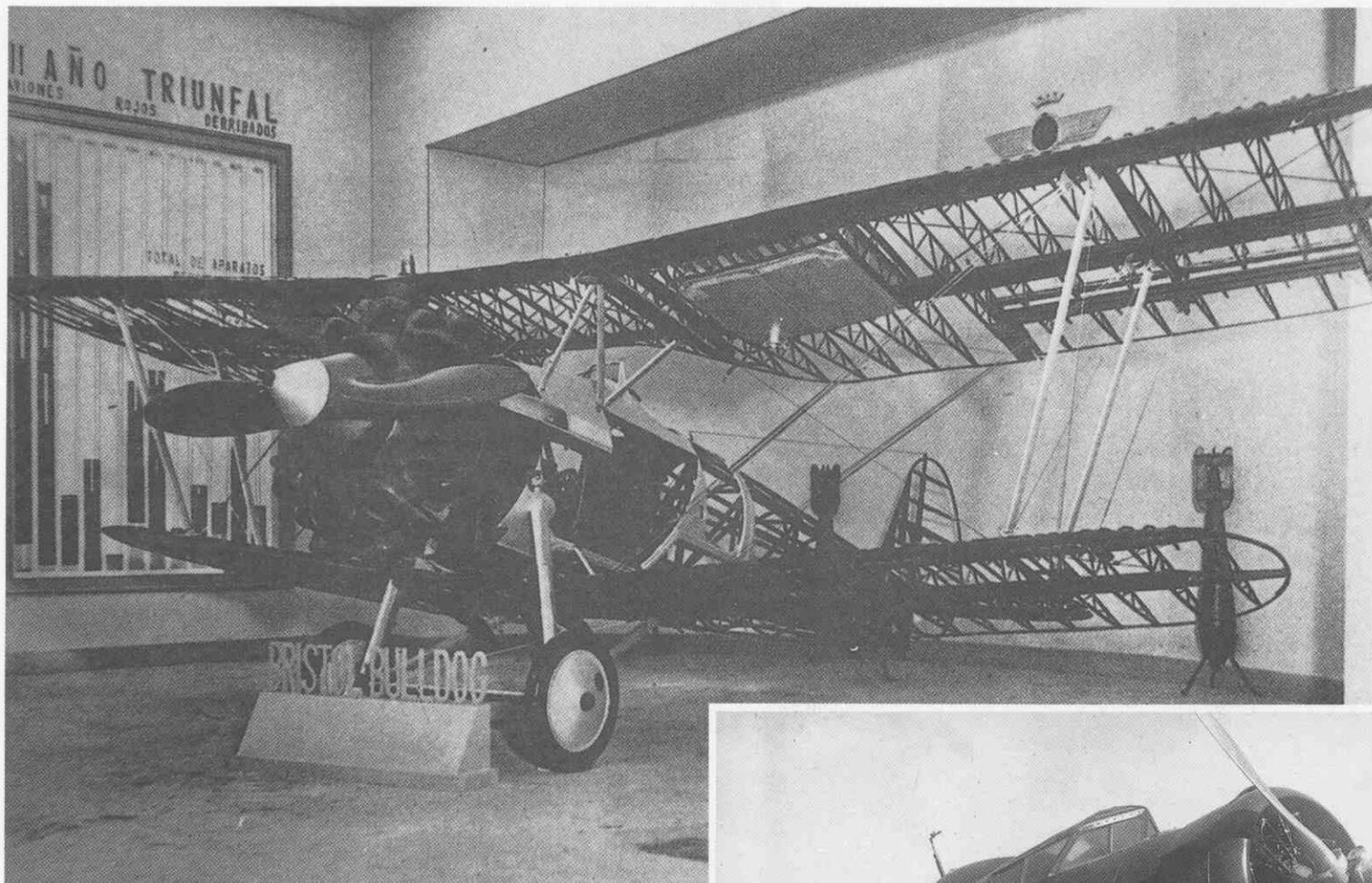
La caída de Bilbao, con la posibilidad de que se derrumbase todo el frente del norte, puso al bando republicano en una difícilísima encrucijada, que trató de salvar incrementando la modestísima aviación en aquella zona; de ahí, que para hacerse cargo de los aviones que habían llegado al puerto gijonés de El Musel, una expedición de pilotos sin apenas experiencia, entre los que se encontraba Ibarreche, viajara precipitadamente desde Valencia a Santander.

El placentero viaje a bordo de un DC-2 de LAPE, no pudo ser más dramático a la llegada al pequeño aeródromo de La Albericia, puesto que, para entrar en ambiente, los viajeros fueron recibidos con un severo bombardeo aéreo.

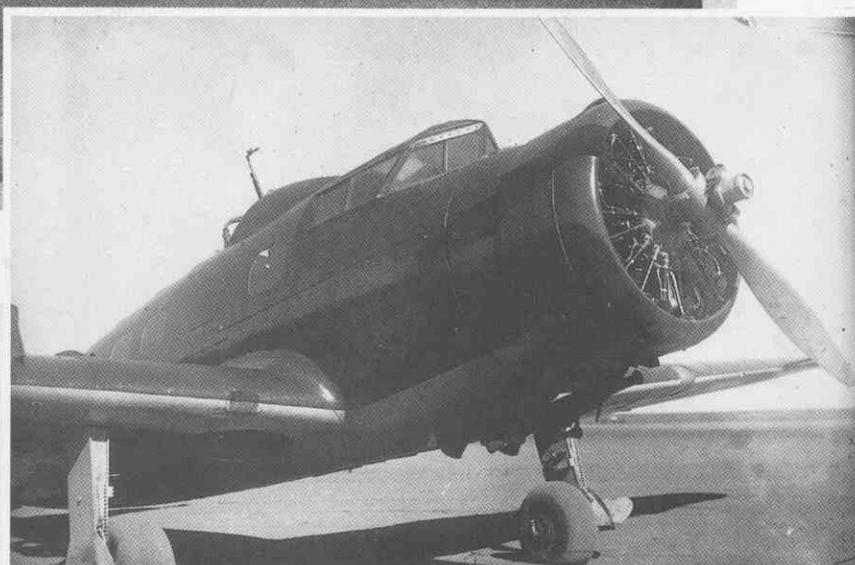
- Todos corrimos, recordaba Ibarreche, a refugiarnos, viendo con sorpresa como el capitán Cascón, demostrando una serenidad poco común, se quedaba fuera, observando el ataque y sus efectos.

Desde allí, los aviadores partieron por carretera para el campo de Colunga en Asturias, donde junto a un par de "Chatos" un tanto baqueteados, encontraron un puñado de impecables Bristol "Bulldog" en fase de montaje.

- Tras unos pocos días de entrenamiento en aquellos magníficos biplanos, desde el cercano campo de La Vega, comenzamos los servicios de hostiga-



En un Bristol "Bulldog" como éste, que aparece en la "Exposición de Material de Guerra tomado al enemigo" celebrada en San Sebastián, combatió Ibarreche en la campaña de Asturias.



En el campo de La Señera, ante un Vultee -metálicos, con tren retráctil, un potente motor... una de esas maravillas que tan solo la industria americana era capaz de hacer-, se retratan los componentes de la escuadrilla. A la derecha apoyado en una bomba el teniente Ibarreche.





En la carta náutica de la zona, vemos el lugar donde cayó el "Rasante". Sus tripulantes Sargento Juan Antonio Ibarreche, cuya fotografía acompaña a la cartilla de identificación, y el observador, sargento Amado Trillo, protagonistas de esta historia.

miento a los defensores de Oviedo. En uno de ellos, al realizar la patrulla al mando de González Feo, la tercera pasada, una ráfaga de tierra alcanzó al "Bristol" de Ibarreche; inmediatamente se dio cuenta el piloto que lo habían herido en un brazo, también le molestaba una pierna y alguna herida en la cara le sangraba abundantemente; para colmo, el combustible del tanque situado entre los dos planos superiores, que sin duda había sido impactado, lo estaba empapando... Su reacción fue instantánea, se arrancó las gafas por las que apenas veían, cortó motor y decidió, habida cuenta la altura que se encontraba, intentar el regreso al campo.

Reviviendo aquellos tensos momentos; el planeo y la peliaguda toma, tras salvar los frondosos eucaliptus, nuestro personaje habíase olvidado de su no menos dramática situación presente; perdido con su compañero en un punto del Mediterráneo cuando el sol se ponía ya en el horizonte.

Por fortuna, sin sufrir el tan temido capotaje, el "Bristol" se quedó enterito en los primeros metros de aquella explanada a la que llamaban pista. Recordó, como con la urgencia propia del caso, a la que cabía añadir la no menos importante de un ataque de "La Condor", cuyas bombas explotaban en las inmediaciones, en estado de semiinconsciencia, era extraído de la cabina por el médico Ramón Madariaga y algunos soldados. ¡Qué oportunos, después de todo, a ver si me van a matar éstos! recuerda, aún hoy, el médico, como le oyó protestar.

Tras practicársele una cura de urgencia, lo trasladaron al hospital de Gijón, de donde días después, a fin de intervenirle quirúrgicamente en el brazo, fue evacuado el de Valdecilla en Santander.

Las noticias no podían ser más alarmistas, las tropas nacionales estaban ya a las puertas de la capital montañesa, esto, unido a diversos rumores, luego confirmados por alguna enfermera, de que le iban a amputar un brazo, motivaron el que, por las buenas, cogiera el portante y haciéndose pasar por un visitante, abandonara el hospital por la mismísima puerta.

La situación era insostenible, los cañonazos se oían cada vez más próximos, así que tras recoger a su hermano Conrado, que servía en Transmisiones, se encaminó a Puerto Chico.



- "Aquello era un desmadre, embarcaciones repletas de refugiados se estaban haciendo a la mar y, realmente no sé de qué manera, milagrosamente, nos vimos a bordo del "Gain ganekoa da" ("El de más arriba"), un "bou" cuyo patrón, ante la impaciencia del centenar largo de personas que lo ocupaban, no acababa de llegar. Echándole un tanto de valor, ya anocheciendo y con las tropas de Franco en los arrabales de la capital, ni corto ni perezoso tomé el timón y después de largar amarras, puse rumbo NE con dirección a Burdeos".

La oscuridad se había hecho dueña del Mediterráneo y la pareja de naufragos entró en una fase de decaimiento; Trillo repetía continuamente: "me muero, me muero.." a lo que su piloto para ¿animarle? le respondía: no te apures, no te voy a dejar solo y si te hundes, yo me iré al fondo contigo...

Muy cerca uno de otro, si no abrazados para darse calor, mecánica y suavemente movían los pies y los brazos alternativamente, dosificando el esfuerzo para mantenerse a flote, y de cuando en cuando, para relajarse, se dejaban hundir, para salir enseguida a la superficie; y así, hora tras hora...

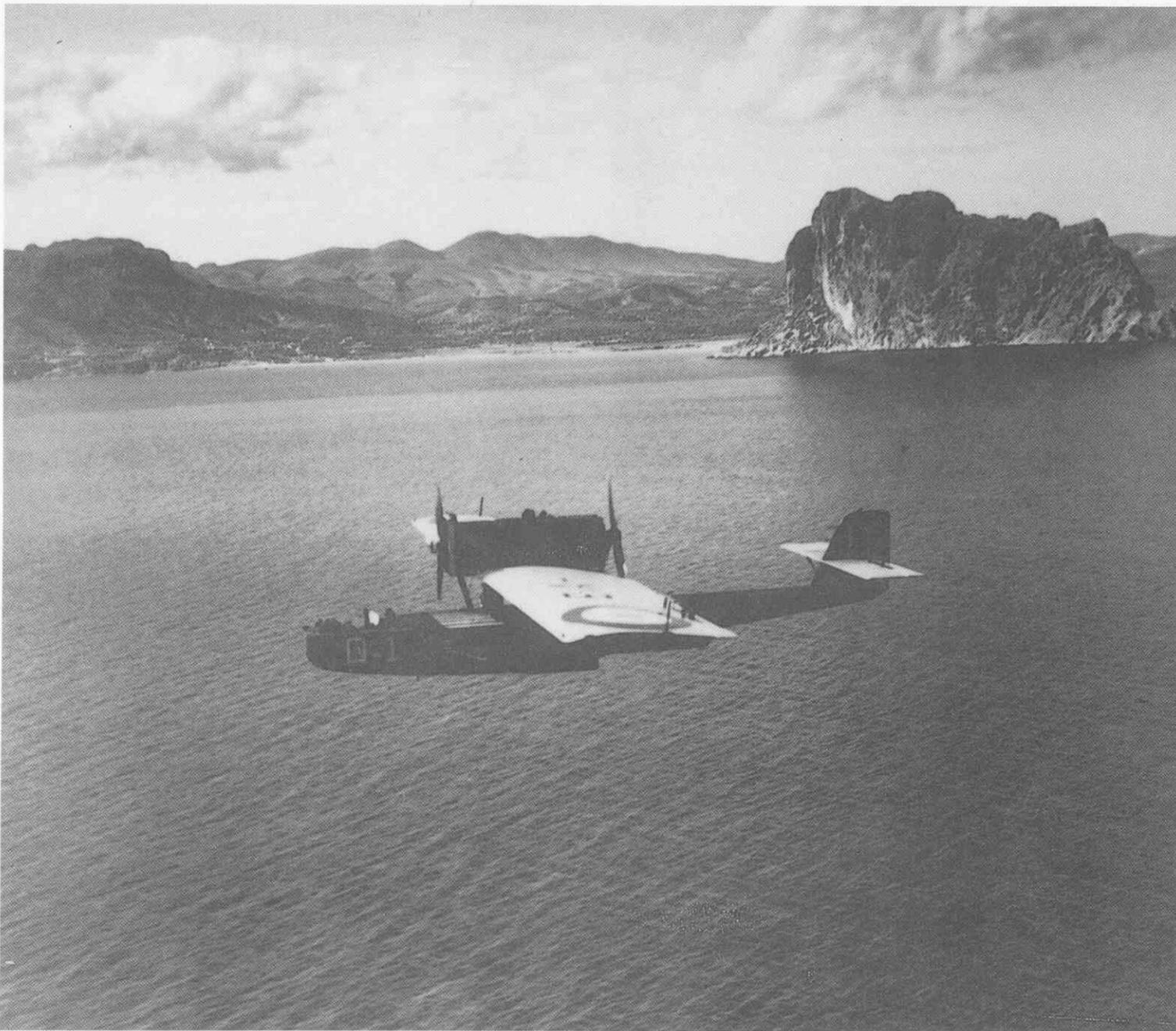
En el horizonte, allá donde de día veían en la lejanía la costa, se apreciaba de cuando en cuando el resplandor de los bombardeos nocturnos; de la guerra... Serían las 12 de la noche, a juzgar por la altura de la luna, según los conocimientos astronómicos de Ibarreche, cuando unas sombras lejanas, denotaron el esperado paso de la flotilla de destructores, que desde Cartagena transportaba la balija a Barcelona. Fue un momento amargo y una esperanza menos de salvación, tanto, que aquél no pudo reprimir su desencanto al decir a Trillo: Amado, esto se va a acabar... Realmente vio la cosa tan mal, que él, "católico, apostólico y bermeano", resolvió hacer la Recomendación del Alma, y en alta voz, para que su compañero le siguiera, rezó: "Jesús, José y María, asistidme en mi última agonía", "Jesús, José y María, sed la salvación mía...". Luego rezó y rezó, acordándose de aquellas oraciones y jaculatorias que de niño le enseñara su madre.

en poco tiempo lo tienen encima, era un destroyers al Servicio de Su Majestad británica. Pararon máquinas y hubieron de identificarse, antes de que con un cordial "good luck", se despidieron los ingleses y pudieran reanudar la navegación.

Al amanecer, a estribor discurría ya la costa francesa y temprano aún ren- dían viaje en Burdeos, atracando en el muelle de Pauillac.

Unas gentiles enfermeras de la Cruz Roja les recibieron con un reconfor- tante café, atendiéndoles muy amables, y sin disimular su sorpresa, al ver lo que se encontraron bajo los vendajes, curaron provisionalmente a Ibarreche sus heridas.

La mayoría de los pasajeros se quedaron en Francia, pero él con su her- mano y algún otro, pidieron trasladarse a la estación del ferrocarril, a fin de retornar a España por Puigcerdá.



A pesar de las continuas idas y venidas, sobrevolando el mar paralelo a la costa, apenas llegó el hidro a acercarse a los náufragos.

Tras un periodo de abatimiento, las oraciones le imprimieron nuevos bríos y con el autoconvencimiento de que un chicarrón del norte, no podía abandonar, haciendo un gran esfuerzo trató de distraerse enfrascado en los pasajes de su vida.

Estos, acontecían en otro mar, en el Cantábrico, donde una noche oscura, sin luces para evitar ser descubierto, navegaba "su" bou repleto de refugiados.

Estando en el puente de mando ocupado en la consulta del Libro de Faros para verificar su situación en la carta, un potente foco procedente del exterior, lo deslumbró al iluminar la cubierta y toda la embarcación.

- ¡Ya nos han cazado!, exclamó, convencido de que se trataba de un buque franquista; pero no fue así, ya que el navío que se acercaba a ellos y

Con nuevos ánimos, aún a pesar del disgusto que le produjo, el que aquél pelmazo compañero de tren, le robara la maleta con su magnífica y apreciada cazadora de vuelo, Ibarreche se presentó en Barcelona a las autoridades de Aviación.

Pasaportado a Valencia, en el Sanatorio Torrent fue sometido, al fin, a una intervención quirúrgica para extraerle la metralla del brazo.

Tras su recuperación, pasó a San Javier, donde quedó en expectación de destino; por poco tiempo, ya que cumpliendo el periodo de reentrenamiento en El Carmolí, después de ser probado por el capitán Cristiá, fue elegido para formar parte de una unidad de ataque estratégico, que dotada con aviones norteamericanos, se iba a constituir en Archena a donde se dirigió.

Un profundo ¡Jo!, expresivo de su admiración, se le escapó del alma, cuando al llegar al campo se encontró unos aviones como jamás había visto. Metálicos, con tren retráctil, un potente motor, dotados de varias ametralladoras y ¡hasta WC!, eran, para él una de esas maravillas de la técnica, que tan solo la industria americana era capaz de hacer. Ahora aquellos aviones, que en su día transportaran a magnates yanquis, se había transformado en bombarderos, con una capacidad de ocho bombas de 75 Kg., situadas en pozos verticales, en el lugar que otrora ocuparan las butacas y de acuerdo con su nueva función, el pulido aluminio había sido recubierto por un camuflaje en verde oscuro.

Inmediatamente se presentó Ibarreche al comandante Macho, jefe de la escuadrilla y al checoslovaco Ferak, quien haría las veces de instructor.

Completada en Rabasa una breve fase de entrenamiento, en la que pudo poner en práctica sus notables conocimientos de navegación, y operativa ya la unidad, se trasladó a Valdepeñas (Ciudad Real) desde donde los cuatro "Vultee" comenzaron sus misiones de bombardeo y reconocimiento fotográfico (a uno de ellos se le había instalado la correspondiente cámara). Estas, no se ceñían únicamente al frente, sino que frecuentemente rebasándolo, se adentraban en territorio enemigo.

Campillo de Llerena, Retamal, Fuenteovejuna... o más al norte, Puente del Arzobispo, Talavera o Toledo, sufrieron sus incursiones.

Un día, volando el "fotográfico" en compañía de su paisano, el teniente de navío Martínez Arego como navegante, lleva a cabo una misión de bombardeo y reconocimiento del puente y fábrica de electricidad de Toledo. Si ya al cruzar las líneas a 4.000 metros fueron recibidos con una severa reacción antiáerea, una vez cumplido el servicio, ya de vuelta, se descolgó sobre ellos una escuadrilla de caza. A fin de eludirla, metió al avión en un fuerte picado.

De igual forma que el "Vultee" trepidaba del morro a la cola, los ojos del piloto temblaban tanto, que el piloto creyó se le saldrían de las órbitas. De pronto, todo el parabrisas se llenó de aceite anulando por completo la visibilidad frontal.

- ¡Ha reventado un manguito! gritó a su navegante, quien a su vez con grandes aspavientos le decía que había derribado uno.

Recuperado el picado, rascando los campos de Tembleque a más de 400 Km./h vió por la ventana del costado, claro, la desbandada de un montón de caballos desbocados, de algún regimiento que acampaba por allí y también, la superficie que necesitaba para la inevitable toma, a la que, al aproximarse comprobó con sorpresa, que se trataba de uno de los numerosos campos de socorro repartidos por toda la geografía.

¿Será nuestro, o nos meteremos en la boca del lobo? se preguntaba. Con esta incertidumbre aterrizó y acusando sensiblemente los desniveles del terreno, detuvo al fin el avión.

Si la duda sobre la propiedad de aquél campo les preocupaba, pronto iban a despejarla, puesto que montando una desvencijada bicicleta enseguida se les acercó un "guripa".

- ¡Dónde está el jefe!, le gritó Ibarreche desde la cabina.

- En Villamayor de Santiago, volverá enseguida, le contestó.

- ¡Estamos salvados! le comentó a su compañero, sabiendo que aquello era de "ellos". Perteneecía quizás por horas, pensó, cuando al descender del avión unos obuses explotaron no muy lejos.

Puesto en comunicación con su escuadrilla no tardó mucho en llegar una "González Gil" (1) transportando a un mecánico que en unas horas había resuelto la avería y probado el motor, por lo que a media tarde pudieron salir de allí.

De Valdepeñas, los cuatro "Vultee" pasaron a La Señera -un campo secreto al sur de Valencia capital- desde donde actúan intensamente en todo el frente del Ebro y llevan a cabo el memorable bombardeo del puerto de Vinaroz, que, como pudieron comprobar más tarde en el mosaico fotográfico, lo bordaron. Realmente, la presencia a título de protección, de la 3ª Escuadrilla de "Moscas" solo sirvió para imprimir una mayor espectacularidad al ataque. "A la velocidad que volábamos, nos sobraba la escolta".

Al inicio de 1938, la escuadrilla compartiendo aeródromo con la Escuela de Alta Velocidad, se asentó en El Carmoli y junto con un puñado de "Rasantes" y el solitario Northrop en estrecha colaboración con la Armada asumió la función de la defensa de costas. En uno de aquellos rutinarios vuelos sobre el Mediterráneo, debido a un fallo de motor había caído al mar a la altura de las islas Hormigas el "Vultee" de los sargentos Colina Tissie y Martínez Cubells.

- "¡Qué impresión nos produjo la noticia y qué alegría, cuando, tras su recuperación, aparecieron en el aeródromo!" Sin embargo él y Trillo, sin la suerte de aquellos, continuaban su tenaz lucha contra el elemento agua y en definitiva contra la muerte, cuando el alba comenzaba a clarear en el Mediterráneo. El momento en el que el sol se asomó en el horizonte tuvo algo de mágico, Ibarreche emocionado no pudo dejar de elevar sus oraciones.

- "Dios omnipotente que nos has hecho llegar al principio de este día, sálvanos con tu poder... Padre nuestro..." Luego, como en tantas ocasiones, tendría palabras de aliento para su compañero, que muy decaído lo estaba pasando mal; el casi continuo movimiento, la tensión nerviosa y la angustia, empezaban a hacer mella en los aviadores, que acusaban síntomas de agotamiento.

Habían pasado ya, una larga noche y ahora -pensaba Ibarreche tratando de autoconvencerse- con luz, a lo mejor algún avión o barco nos encuentra. pero aunque hora a hora el sol iba ascendiendo en el firmamento, la situación continuaba inalterable.

Había alcanzado ya el sol su cenit, e incluso lo había rebasado, cuando unos gritos, para ellos apenas perceptibles, alteró la peligrosa somnolencia en que empezaban a sumirse.

- Amado. ¿Estoy soñando? preguntó sin apenas voz a su compañero.

No; lo que tenían ante sí, no era otra cosa que el pesquero "San Manuel", una modesta embarcación dedicada a la pesca del marrajo (2) cuyo patrón faenando por las cercanías milagrosamente los había descubierto.

Con grandes esfuerzos, por miedo a causarles mal, él y sus hombres extrajeron del agua aquellos cuerpos casi inertes, acomodándoles en la cubierta y cubriéndolos con cuantas ropas de abrigo pudieron encontrar.

Mentalmente, puesto que su boca, en carne viva por la acción del salitre apenas podía emitir palabra, Ibarreche dio las gracias a Dios, con el fervor que le dio el convencimiento de que no hubieran podido aguantar una hora más.

Navegando a toda máquina el pesquero se dirigió al pequeño puerto de Ifach donde los naufragos fueron desembarcados.

Trasladados a un parador de Calpe, al verse en una cama, nuestro personaje llegó a creer que todo había sido fruto de un sueño, de una tremenda pesadilla; luego, tras unas horas de descanso, recibieron la visita de su jefe el comandante Macho y de todos sus compañeros; incluso la renombrada actriz dramática Margarita Xirgú, al tener noticias de la increíble odisea no quiso dejar de conocer y felicitar, brindando con champán, a los aviadores. Días después el propio comandante Macho, los trasladaba en su coche, al chalet de reposo que poseían las Fuerzas Aéreas en la playa de San Juan, de donde totalmente recuperados, salían una semana después para incorporarse de nuevo a su escuadrilla para reanudar sus vuelos de guerra.

Y llegó el día, en que decidida aquella larga y penosa contienda, a favor de los nacionalistas, al teniente Ibarreche le ofrecieron la oportunidad de exiliarse a Oran, a donde muchos de sus compañeros marcharon; pero él, con la conciencia tranquila, no teniendo miedo a la justicia y confiando en las garantías que ofrecían los vencedores, lo único que deseaba era volver con su familia, por tanto, decidió quedarse y "dar la cara".

Detenido en Los Alcázares, fue trasladado en principio al Castillo del General Fajardo en Cartagena, desde donde, junto a otros aviadores, pasó luego a San Javier. Juzgado en Consejo de Guerra sumarísimo, le fue impuesta una pena de doce años y un día por "auxilio a la rebelión".

Su juez instructor, fue el entonces capitán Luis Serrano de Pablo, con quien le une desde entonces una entrañable amistad. Revisada la condena ésta quedó al fin reducida a seis años y un día que pasó a cumplir en la Prisión Central de Totana (Murcia), donde acogido a la "redención de penas por el trabajo" quedó en libertad condicional a los casi tres años de cárcel.

Ya en su Bermeo natal, Ibarreche fue requerido por agentes del servicio secreto británico para, en excelentes condiciones económicas, marchar a Canadá y tras un periodo de formación, como piloto "ferry", trasladar desde USA hasta el Reino Unido, los bombarderos que habrían de actuar en la guerra que ya se había desatado en Europa. Camino ya de Lisboa, desde donde en un "Clipper" viajaría a Canadá, la "morriña" se apoderó de él; su madre que recientemente había enviudado, se quedaría sola por una larga temporada, si no perdía a su hijo para siempre, así pues resolvió desistir y volver junto a ella.

Tras una vida dedicada plenamente a la mar, patroneando pesqueros en la Gran Sol e Islandia, al frente de su negocio de instrumentos nauticos y agente del Almirantazgo en Bilbao; e incluso, a los 63 años, sobrecargo en el "Monte Toledo", nuestro hombre alcanzó la jubilación ■

(1) Se trataba de la GP-1 (González Pazó -1) y es curioso, como tras la fuga de Pazó a zona nacional, los gubernamentales eliminaron su nombre como participante con González Gil en el proyecto, quedando solamente el nombre de éste como único autor.

(2) Tiburón perteneciente a la familia de los isuridos.