

# Las Bodas de Plata de la Revista **AEROPLANO**

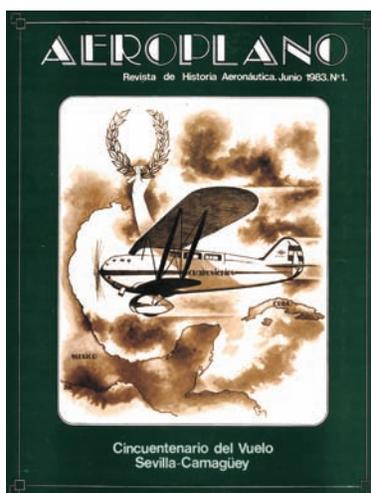
EMILIO DÁNEO PALACIOS  
*Coronel de Aviación*

Una publicación dedicada a rememorar las hazañas, logros y acontecimientos más importantes de la historia de nuestra aviación era algo que desde hacía tiempo se venía echando de menos en nuestro Ejército del Aire y su inexistencia era indudablemente una de las causas de que esas hazañas y logros fuesen prácticamente desconocidos a nivel internacional y no figurasen reseñados con el valor e importancia que tenían en la gran historia de la Aviación Mundial. Sí se habían publicado algunos libros en los que los protagonistas de algunos de esos hechos habían relatado sus experiencias, existió en los años veinte del pasado siglo la Revista Aérea y se habían publicado los dos primeros tomos de la Historia de Gomá, pero todo ello con una difusión local y muy limitada. De hecho parecía como si a nuestros aviadores les resultara indiferente todo lo relacionado con la Historia.

Serían las circunstancias las que vendrían a dar solución a este problema. En el año 1980 fue creada la Comisión Nacional de Historia Militar, encargada de coordinar las

actividades de los Servicios Históricos de los tres Ejércitos, bajo la presidencia del director del Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional. Convocados los jefes de dichos servicios para una primera reunión, al Ejército del Aire le sorprendió sin contar con tal Servicio. Existían como organismos dispersos y sin relación entre sí, el Museo de Aeronáutica y Astronáutica, el Archivo Histórico del Ejército del Aire y la Biblioteca Central.

La Secretaría Militar del jefe del Estado Mayor del Aire, dirigida entonces por el general Abundio Cesteros, tomó conciencia del problema y propuso emprender las acciones y actividades que pudiesen llegar a darle solución, pero no una simple solución orgánica y de boletín oficial, sino una puesta en marcha de los estudios y realizaciones que luego pudieran cristalizar en un verdadero Servicio Histórico. El plan propuesto obtuvo la aprobación y apoyo del jefe del Estado Mayor del Aire, teniente general Emiliano Alfaro Arregui, y se comenzó por agrupar a una serie de investigadores que trabajaban particularmente y dispersos en el estudio de acon-



Portada del primer número de *Aeroplano*.



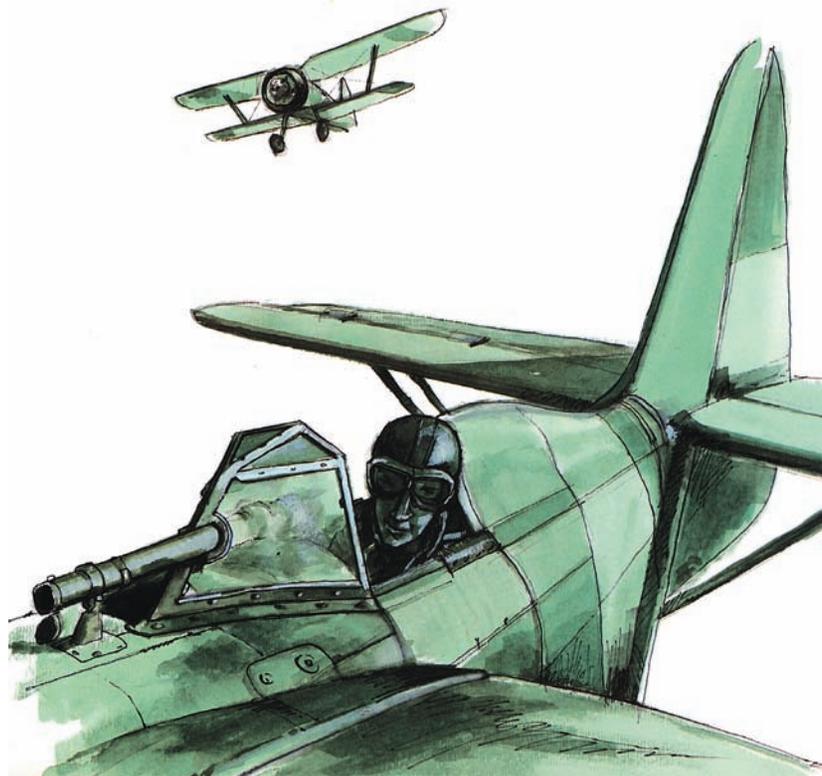
Durante una reunión de los miembros del Seminario de Estudios Aeronáuticos.



*Aeródromo de campaña en la Guerra de África. Dibujo de Cuevas.*

tecimientos concretos de nuestra historia aeronáutica, en un organismo de carácter provisional que se creó al efecto, el Seminario de Estudios Históricos Aeronáuticos (OM nº 3/81, BOD nº 8, de 17 de enero de 1981). Luego, dos años más tarde, este organismo acabaría transformándose en el Instituto de Historia y Cultura Aérea, al que se unieron el Museo, el Archivo Histórico y la Biblioteca Central para formar el Servicio (RD 1632/83). Todo este proceso lo explica minuciosamente el general Leocricio Almodóvar en su artículo titulado "El Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire", publicado en el número 15 de esta revista *Aeroplano*.

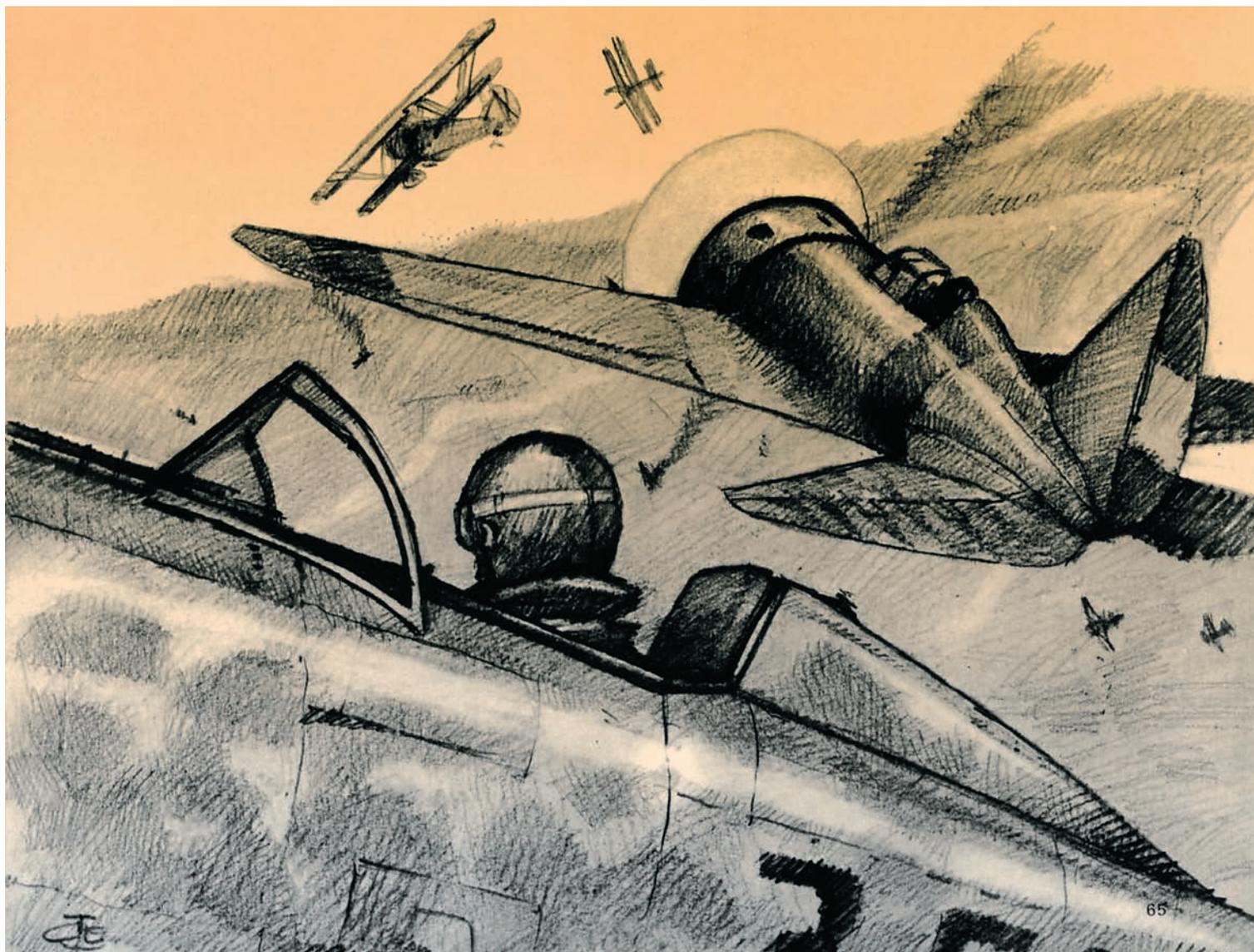
La primera tarea del Seminario consistió en plantearse tareas en las que trabajar. Precisamente se había publicado un libro en el que se criticaba acerbamente el vuelo del Plus Ultra a Buenos Aires y se embarraba la figura de Ramón Franco, su principal protagonista, y el propósito inicial de restablecer la verdad histórica acabó transformándose en el estudio y redacción por diversos autores del libro "Grandes Vuelos de la Aviación Española", que se publicaría conjuntamente con Espasa Calpe.



*Ratas y Chatos. Dibujo de Clemente.*

de la época heroica de nuestra Aviación: los tenientes generales González Gallarza, Fernández Longoria, Rubio y Vives, el general Laviña, los aviadores Juan Ignacio Pombo que realizó en solitario el vuelo en avioneta Santander-México y Ernesto Navarro que llevó a cabo el vuelo directo Madrid-Canarias, y el ingeniero Aguilera que había participado en la construcción del avión "Cuatro Vientos". En Sevilla se inauguró un monolito en recuerdo de la gesta del Cuatro Vientos, tras una misa de campaña y un acto de Jura de Bandera, a continua-

Además, dado que en 1983 se cumplían los cincuenta años del vuelo de Barberán y Collar, en el "Cuatro Vientos", a Cuba y Méjico, acabado trágicamente, se programó una celebración extraordinaria del cincuentenario con diversos y brillantes actos en Madrid y Sevilla. En Madrid concretamente se montó una exposición de la Historia de la Aviación en el Centro Cultural Conde Duque, donde se celebró además un ciclo de conferencias, culminando los actos con un festival aéreo en Cuatro Vientos, seguido de una comida en su pabellón de oficiales. Se logró reunir para que asistieran a esos actos a un grupo de protagonistas supervivientes



*Ratas contra Fiats. Dibujo de Clemente.*

ción del cual se celebró un festival aéreo. Como acto final el teniente general Serrano de Pablo pronunció una conferencia en el Círculo de Labradores.

Precisamente al finalizar la comida celebrada en el Pabellón de Oficiales, el Palace, del aeródromo de Cuatro Vientos, se presentaron oficialmente el libro "Grandes Vuelos de la Aviación Española" y el primer número de la revista *Aeroplano*. Era el día 19 de junio de 1983.

Así que podemos decir que en esa fecha nacía la revista *Aeroplano*, de la que este ejemplar que ahora tenemos en las manos es el número 25. No han transcurrido exactamente veinticinco años, pero al tratarse del número 25 y ser su publicación anual, nadie podrá protestar si consideramos que con él se pueden celebrar las Bodas de Plata de la Revista. Porque aquella fue la fecha del parto, pero su gestación, así como la del libro de los Grandes Vuelos y la preparación y programación de todos los actos de la celebración del cincuentenario del vuelo de Barberán y Collar, primeras actividades del Seminario de Estudios Históricos, exigieron, en los años 1981 y 1982, la dedicación entusiasta y fuera de las horas de servicio, de aquel primer grupo de historiadores y de interesados en el tema, en multitud en reuniones, muchas de ellas celebradas en el castillo de Villaviciosa de Odón, sede del Archivo Histórico.

Ciñéndonos a la revista *Aeroplano*, la idea de contar con una revista de este tipo ya venía rumiándose en la mente de algunos que sentíamos una sana envidia al hojear otras revistas extranjeras de carácter histórico aeronáutico. Así, al

crearse el Seminario de Estudios Aeronáuticos, surgió como uno de sus primeros frutos la decisión de crearla. Pues no todos los trabajos de investigación histórica que se realizaran tendrían volumen suficiente como para plasmarse en un libro y por otra parte, una revista atractiva siempre lograría a través de suscriptores y de compradores ocasionales, la máxima difusión.

Como director que yo era entonces de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, me correspondió la tarea de concebir y poner en marcha la nueva revista. Conté para ello con la colaboración entusiasta de los entonces capitán José Clemente Esquerdo y teniente Antonio Alonso Ibáñez. Desde un principio estuvimos convencidos de que no debería limitarse a ser una clásica revista de campañas militares, en ella tendrían que tener entrada también la Aviación Civil y la industria aeronáutica, tan unidas a lo largo de toda la historia de nuestra aviación a su rama militar. El formato debería ser grande para reproducir bien las fotografías, que constituyen documentos básicos de nuestra historia, y la presentación y maquetación todo lo cuidada y perfecta posible para hacerla atractiva.

Se planteó el problema de los colores dominantes en su presentación. Uno de ellos tenía que ser indudablemente el sepia para remarcar su carácter de histórico y como reflejo de antigüedad. Pero era necesario encontrar otro color que combinara bien con el sepia y al mismo tiempo reforzaría su personalidad. Alonso y yo, junto con los especialistas de la imprenta, ensayamos multitud de combinaciones sin éxito,

hasta que surgió la idea luminosa en el lugar más inesperado. Fue precisamente el color verde del alicatado del local de los servicios de la Secretaría Militar, y ha funcionado, al menos eso creo yo; por lo pronto se ha venido utilizando en los veinticinco números publicados.

Su nombre, *Aeroplano*, fue también elegido para resaltar su carácter histórico, ya que había sido ese nombre, *aeroplano*, el utilizado en nuestro idioma para designar a esos artilleros más pesados que el aire que con sus vuelos pusieron en marcha la era aeronáutica de la historia de la humanidad.

Desde la aparición de su primer número la revista atrajo la atención de todos los interesados de alguna manera en la historia de la aviación, unos porque ya tenían la experiencia de haber dedicado esfuerzo y tiempo a la investigación histórica aeronáutica, otros porque las posibilidades que ponía en marcha la existencia de la revista despertaron su vocación y

muchos simplemente porque habían sido protagonistas o testigos de hechos y acontecimientos que consideraban dignos de ser conocidos y recordados. El hecho es que en estos veinticinco números han sido más de cien los colaboradores, literarios o gráficos, que han aportado sus trabajos a la revista, algunos de ellos con tal frecuencia que son pocos los números en que sus nombres no aparecen en el índice.

Desde que existe la aviación la acción aérea ha estado presente en todas las guerras que en el mundo han sido durante el pasado y extremadamente violento siglo XX, y algunas de ellas han afectado, de una forma o de otra, a nuestra patria. Precisamente la aviación militar española fue pionera en la acción bélica al participar, ya al comienzo de la segunda década del siglo XX, en la guerra de Marruecos en el norte de África. Luego, en la Guerra Europea del 14, en la que se establecieron los principios de la doctrina aérea, fueron



*Escuadrilla Azul.  
Dibujo de Goñi.*

concretándose, fruto de la experiencia de los primeros combates, las misiones específicas de la aviación en la guerra, al tiempo que la industria se esforzaba en diseñar los aviones adecuados para cumplirlas. Si bien nuestro país se mantuvo neutral y no intervino en esa guerra, no cabe duda de que la gran transformación experimentada en ella por la aviación, afectó a sus ideas, organización y dotación de material. Apuntan en esta dirección y son reveladores los artículos de José Warleta Carrillo sobre el nacimiento de la aviación de caza y su repercusión en España.

Más tarde, nuestra Guerra Civil nos deparó dos aviaciones enfrentadas, a las que sumaron sus aportaciones de hombres y material los aliados de uno y otro bando. En ella, a las modalidades de empleo ensayadas en la Guerra Europea se sumaron nuevas iniciativas que también se tradujeron en cambios estratégicos, tácticos y orgánicos tanto en una como en otra fuerza aérea, al tiempo que surgían y se consagraban nuevas personalidades, que destacaban por sus éxitos en combate, en el mando, la organización o las realizaciones industriales.

Poco después, se produjo la Gran Guerra Mundial, en la que España también se mantuvo neutral, aún cuando hubo unidades españolas que combatieron en Rusia encuadradas en la Luftwaffe, y también voluntarios españoles que combatieron como miembros de la aviación rusa. El extraordinario desarrollo y evolución alcanzado por la aviación en esta guerra se reflejó en las fuerzas aéreas de todos los países y naturalmente también afectó, decisivamente, aunque con cierta demora y tras la firma del acuerdo de España con los Estados Unidos, a nuestro Ejército del Aire.

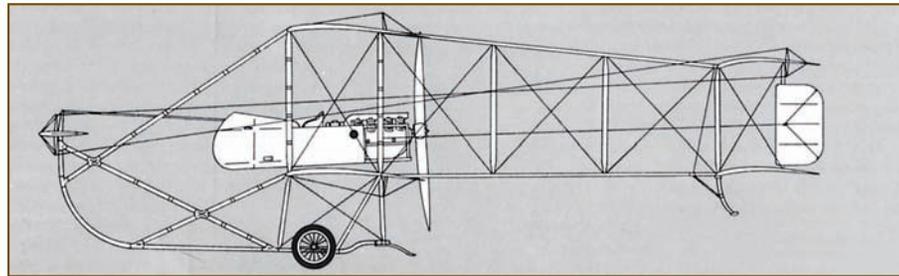
Toda esta actividad de la aviación en la guerra ha tenido su eco en los contenidos de la revista *Aeroplano*. En primer lugar han dedicado su atención a la guerra de Marruecos, ya tratada bastante exhaustivamente por Gomá en su *Historia de la Aviación española*, Eduardo Álvarez Varela con el artículo "Nuestra aviación en Marruecos" y más específicamente con el del desembarco de Alhucemas; Julián Oller con los aviones de Abd-el-Krim; y sobre todo Emilio Herrera Alonso con varios trabajos: "El cerco de Afran, con la decisiva actuación de la aviación"; "La aviación en el socorro a Tifarauin"; "La aviación en la retirada de Annual"; y "El día de Aneira", artículos que culminaron con el de "Once laureados en Ma-

rruecos", y Carlos Lázaro Ávila sobre las primeras acciones nocturnas de la aviación española.

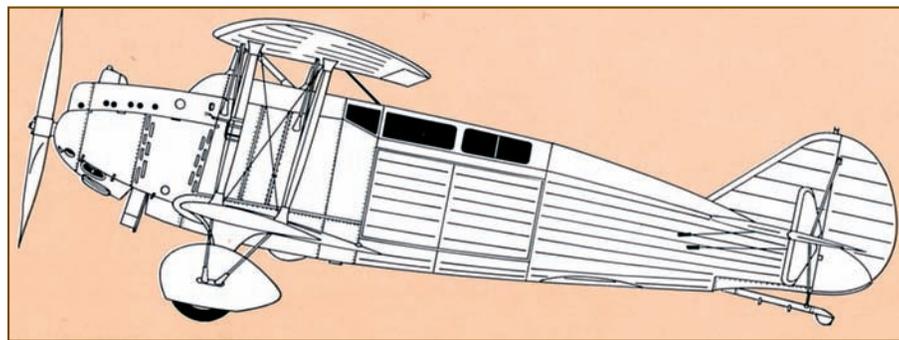
Como una segunda fase de esta guerra con Marruecos, tenemos los conflictos de Ifni y el Sáhara en los años cincuenta, que nos relatan Mariano Fernández Aceituno con su artículo "La aviación en el Sáhara", Emilio Herrera con "Ifni 1957: 18 días cruciales", y Mariano Gómez Muñoz con la actuación de la Primera Bandera de Paracaidistas del Aire en el Sáhara, unidad cuya historia y organización ya había expuesto anteriormente en su artículo "Memoria de la Primera Bandera Paracaidista del Aire".

Lógicamente, se presta la máxima atención a nuestra guerra civil con multitud de artículos, entre los que destacan los que le dedica el que ha sido el principal historiador de la participación de la aviación en ella, Jesús Salas Larrazábal, com-

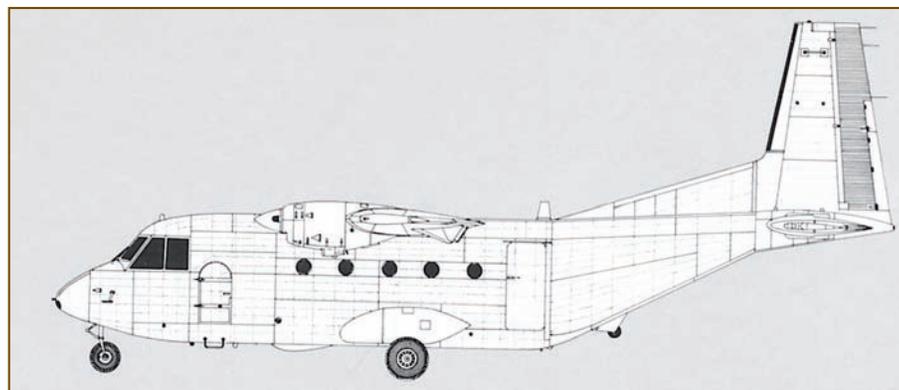
enzando por la batalla de Guadalajara, siguiendo con la del Jarama, la batalla aérea de Madrid, la lucha aérea en Aragón, unos comentarios a los artículos de Estanislao Abellán sobre los "Chatos" en España, y siguiendo con la actuación de los DO-17 de la Legión Cóndor, para publicar como colofón, en el número 21 de la revista, dedicado en cierto modo al recuerdo del centenario de la aviación, uno titulado simplemente "La Guerra Civil". Acaba la dedicación de Salas a este tema concreto con uno sobre la Legión Cóndor en 1938. Pero no se limita la atención de Salas a la actividad bélica en la Guerra Civil, sino que dedica además otros varios artículos a la aportación extranjera de material aéreo, tanto a la República como al bando nacional. Aunque sea un tema distinto, no po-



*Perfil del Maurice Farman MF.7.*



*Perfil del Breguet XIX.*



*Perfil del Aviocar.*

demos ignorar el que escribe González Betes sobre un hecho que tampoco es propiamente bélico, como es el histórico vuelo del "Dragon Rapide" que trasladó al general Franco de Canarias al norte de África.

Completan la labor de Jesús Salas en este tema de la Guerra Civil, además de Estanislao Abellán, que a sus artículos sobre los "Chatos" agregó otro sobre los JU-52/3m; Rafael de Madariaga con dos artículos, uno sobre los "Bacalaos", Dornier 17, durante la guerra, y otro de apuntes para la historia de los Natachas; Cecilio Yusta Viñas nos relata el episodio de Carlos Vara de Rey en Tablada, al comienzo del alzamiento; Joaquín Calvo Diago escribe sobre la segunda escuadrilla de "Chatos"; José Pla Blanch recuerda el último



*Dibujo de Goñi de Emilio Herrera.*

combate de los Natachas en Cataluña; el Diario de Comas, aviador republicano, aporta con sus anotaciones diarias un punto de vista particular, que matiza Jesús Salas; Lluís Corominas habla de la actuación de los Hispano Nieuport 52; Antonio Rafeles Gil, "Saviñana. Alas Rojas"; Canario Azaola comenta la adquisición de los Caproni por el mando nacional y Emilio Herrera con "Viriatos do Ar" sobre la participación de aviadores portugueses en la guerra que sería completado por otro de José Luis de Mesa sobre voluntarios extranjeros, con una exposición exhaustiva de los de distintas procedencias y diferente encuadramiento en uno u otro bando. Emilio Herrera ya había publicado, como prólogo a la Guerra Civil, su artículo sobre la actuación de la aviación en Asturias durante la revolución de octubre de 1934. Y si este último artículo era el prólogo, podemos considerar como epílogo el de Salas sobre la actuación en Rusia de las escuadrillas expedicionarias, el de Rafael de Madariaga sobre los aviadores españoles en la Unión Soviética y por último el de Jorge Fernández Coppel siguiendo la pista a la actuación de los miembros de la Legión Cóndor en la Segunda Guerra Mundial.

Pero no termina este tema bélico con los artículos reseñados, pues entre los más de ochenta personajes que figuran con sus nombres y apellidos, a lo largo de estos veinticinco números de *Aeroplano*, por su relación de una u otra manera con nuestra aviación, figuran una serie de ellos en los que su actuación más destacada ha sido precisamente la guerrera, como son: el capitán Boy, un héroe en Marruecos, caído en acto de servicio; Ángel Salas, destacado en España y luego en Rusia; igual que Gonzalo Hevia, Abundio Cesteros, fundador del Seminario de Estudios Históricos y luego del Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire, y Ramón Gavilán, todos ellos además pioneros luego de la aviación a reacción en nuestro país. Pilotos de la República: Juan Antonio Ibarra, José María Bravo, Leopoldo Morquillas y Leocadio Mendiola, que desempeñaron un papel destacado en la guerra

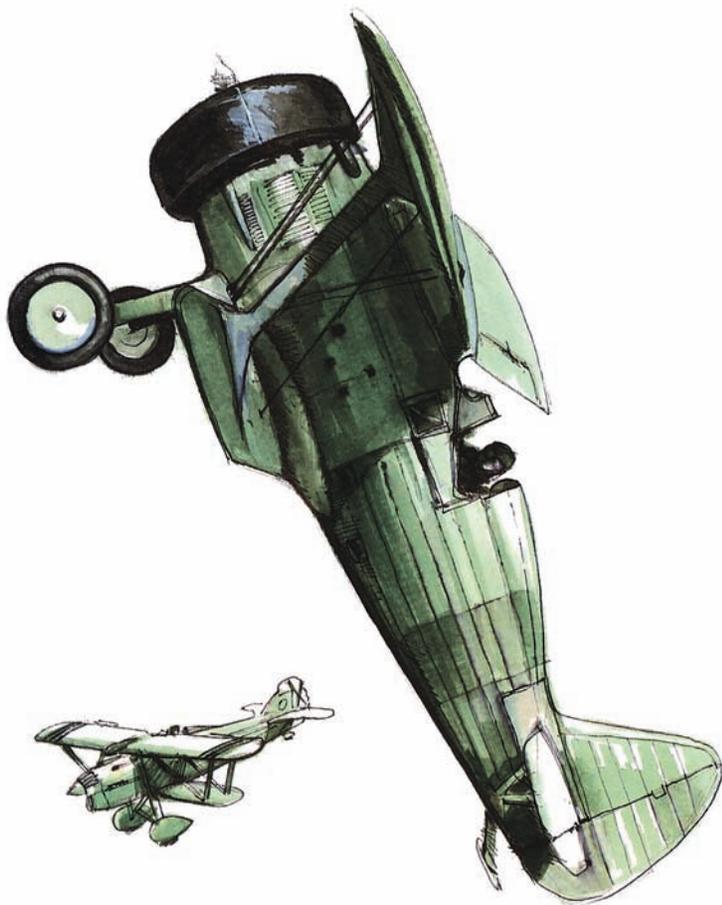
de España y luego en Rusia, durante la guerra mundial. Adolf Galland, un as alemán de la Legión Cóndor y luego en la Segunda Guerra Mundial, igual que el ruso Mijail Yakushin, sólo que en sentido contrario; sin olvidar a Rodolphe de Henri-court de Grenne, piloto belga que combatió en la aviación nacional, ni a Julita, piloto rusa que lo hizo en las filas republicanas. También se citan en *Aeroplano* las historias de algunos personajes que habiendo brillado antes por sus servicios y méritos aeronáuticos tuvieron un final trágico como consecuencia de la Guerra Civil, como Rafael Martínez Esteve, Virgilio Leret y Antonio Gudín, o marcharon al exilio, como Emilio Herrera Linares, uno de los puntales, como piloto y como técnico, de los primeros tiempos de nuestra aviación, y el que fue jefe de la Aviación Republicana, Hidalgo de Cisneros.

De todas formas, raro es el personaje que ha merecido figurar, bien como semblanza o ya como entrevista, en las páginas de *Aeroplano*, que no interviniera, en una u otra forma, en la Guerra Civil. Uno de los más destacados por haber sido testigo de toda la historia de nuestra aviación, fue el teniente general Francisco Vives, conocido por todo el mundo como Paco Vives, hijo del coronel Vives, fundador del Servicio de Aviación en España. Paco Vives estuvo en Marruecos, colaboró desde Cuba con Mariano Barberán en la preparación del vuelo del Cuatro Vientos y luego en su desarrollo posterior; fue testigo de los primeros momentos de la sublevación del 36 en Tablada, secuencias que relata en una de las tres entrevistas que se le publicaron en distintos números de esta Revista; participó destacadamente en la Guerra Civil y luego en el desarrollo del Ejército del Aire durante sus primeros años, y fue entusiasta colaborador, desde un primer momento, del Seminario de Estudios Aeronáuticos y luego del Instituto, poniendo a disposición de estos todo su archivo de documentos y el de sus propios recuerdos.

No podían faltar en esta Revista los nombres de el Infante Don Alfonso de Orleans, de tan dilatada y brillante vida aeronáutica; Mariano Barberán, uno de los aviadores más inteligentes y preparados de los primeros tiempos, desaparecido



*Dibujo de Goñi de la Torre de Mando de la Base Aérea de Cuatro Vientos.*



*Fiats y Chatos. (Dibujo Clemente).*

trágicamente en la catástrofe del Cuatro Vientos; Juan de la Cierva Codorniú, quizá el más famoso inventor de la historia de nuestra aeronáutica; junto al que no desmerece Eduardo Barrón, el más prolífico proyectista español de la primera época; José Ansaldo, un verdadero mito aeronáutico; Teodosio Pombo, un piloto de leyenda; y figuras destacadas de la Aviación Comercial como Indalecio Rego, Premio Edward Warner; Carlos Texidor y Luís Dávila como pilotos, o bien Juan Viniegra cuya historia como gestor coincide con la de Iberia. Brillaron también Tomás Castaño, al proclamarse campeón mundial de acrobacia aérea; Fernando de Juan Valiente, piloto de pruebas de la Hispano; Sebastián Almagro, campeón de vuelo acrobático sin motor y como empresario y Enrique Mapelli, eminencia en el derecho aeronáutico. No olvidemos tampoco la figura de Ramón Salas Larrazábal, creador del paracaidismo militar en España y luego reputado historiador, especializado en nuestra Guerra Civil.

Entre los autores de algunas de las entrevistas o semblanzas publicadas citaremos a Marino Gómez Santos, Carlos Pérez San Emeterio, José Warleta, Fernando Querol, Rafael de Madariaga, Jaime Aguilar, Antonio González Betes, Ricardo Fernández de la Torre, y Martín Cuesta Álvarez, entre otros.

Al partir la revista *Aeroplano* prácticamente de cero en su publicación de las gestas, datos, hechos y acontecimientos de nuestra historia aeronáutica, no podían faltar en ella aquella primera fase de la Aerostación ni el relato de cómo se vivió en las ciudades españolas el espectáculo de ver volar por primera vez un aeroplano.

Una de las personas que más atención ha prestado en España a la Aerostación, fue sin duda Ricardo Fernández de Latorre. Su aportación a *Aeroplano* consistió en cuatro artículos muy documentados: "Los globos en la conquista del aire, I y II"; "Dos siglos del primer vuelo" y "España y los dirigibles". Participa también Emilio Herrera Alonso, cuya curiosi-

dad le lleva a investigar todos los temas, con dos artículos: "De Pau a París en globo" y "Melilla 1909. La aerostación en campaña". Vicente García Dolz contribuye con otros dos: "Guadalajara. 1896-1909. Milicia, aerostación y ciencia" y "El trienio crítico: 1909-1911. (Del globo al aeroplano)". Completa el tema Nicolás Salas con "Sevilla y el Zeppelin".

No sé si será fácil comprender ahora la impresión que causaron aquellos primeros vuelos en nuestras ciudades. Yo, que ya tengo bastante edad, recuerdo perfectamente como, cuando era niño, todo el mundo se detenía a escudriñar con curiosidad el cielo cuando se oía el ronroneo de un avión. El principal investigador y relator de esos episodios en la Revista ha sido Antonio González Betes, con sus artículos sobre la "Investigación de los primeros vuelos", y los de los primeros vuelos en Asturias, Toledo y Valladolid, que completa con uno sobre los primeros aeródromos en Asturias. Colaboran también en el tema: Jaime Montoto, con "Principios de la aviación en África"; Fernando Querol, con "Historia aeronáutica granadina"; Vicente García Dolz, con "Aquellos primeros aviadores en España"; Ricardo García de Celis Borrell, que nos relata el primer vuelo de un avión en Canarias; Lluís Corominas se refiere a los comienzos en Baleares; Ricardo Fernández de la Torre glosa el ochenta aniversario de la carrera París-Madrid, y Emilio Herrera se interesa por la Aviación Militar en el África Occidental.

Luego, ya sobre la época gloriosa de la aviación, se trata de la participación española en los grandes vuelos en que el avión atravesaba por primera vez continentes y océanos, uniendo puntos del globo separados hasta entonces por miles de kilómetros y semanas o meses de viaje.

Precisamente el motivo principal que puso en marcha la preparación por el Seminario de Estudios Históricos de todos los actos celebrados en junio de 1983, en uno de los cuales se presentó el libro de los grandes vuelos y el primer número de la revista *Aeroplano*, fue, como ya se ha dicho, la celebración del cincuentenario del vuelo de Barberán y Collar, y naturalmente la revista le ha dedicado la atención que la gesta se merece. En el primer número se publica el artículo de Antonio González Betes, "Gloria y tragedia del vuelo Sevilla-Cuba-Méjico", al que completará más tarde, en el número 22, con "Dos entrevistas para la historia", en el que analiza el vuelo del Cuatro Vientos entrevistando a dos personajes cla-



*Los Chatos en España. (Dibujo Clemente).*



Dibujo de Goñi sobre ovnis.

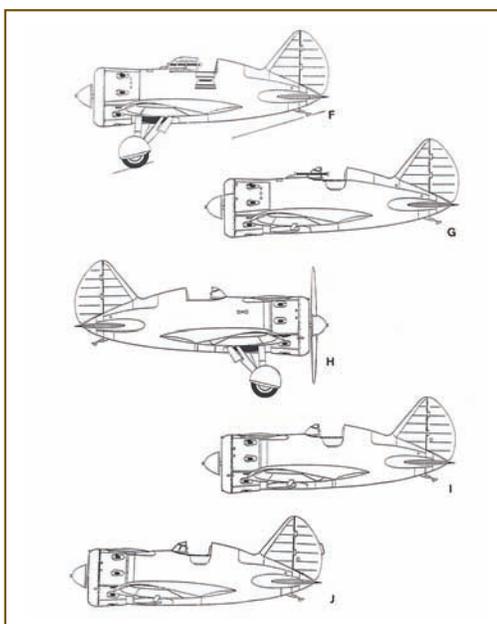
ve, el general Vives que lo vivió desde Cuba y el ingeniero Aguilera que participó en CASA en la construcción del avión. Y es complemento importante la conferencia magistral que pronunció el Consejero Togado del Aire, José María García Escudero sobre "El mundo en 1933" en el ciclo que se celebró en los locales del Conde Duque, en la que analiza el ambiente de aquel momento histórico con todo rigor. Esta conferencia fue publicada en el número 2 de la Revista.

De otros vuelos tenemos "Los recuerdos de un hijo. A propósito del vuelo de la Patrulla Atlántida", escrito por Natalio Grande, hijo de uno de los protagonistas. "El raid aéreo a Buenos Aires", por Rafael Fernández de Castro y Pradera. "El día en que Elcano volvió a Filipinas", de Miguel Portilla. Por último, "Evocaciones históricas de dos gestas: Plus Ultra y Elcano", escrito por Ricardo Fernández de la Torre tras su visita a los escenarios finales de ambos vuelos. Se complementa esta época con los artículos que dedican José Clemente y Jaime Aguilar a las marcas aeronáuticas nacionales.

También figuran en esta colección de Aeroplano las historias de los aeródromos y bases sin los cuales no habría sido posible la actividad aérea y visto las publicadas en la Revista sería difícil pensar que hayan quedado muchas en el tintero. Tal vez se podrían echar de menos la Base Aérea de Torrejón y

trabajos de cierta extensión sobre los aeropuertos civiles, como Barajas, el Prat y el de Palma de Mallorca que con otros varios vienen acumulando, en las últimas décadas los mayores porcentajes del tráfico comercial.

Ciñéndonos a los que sí aparecen, tenemos, ya en el primer número de Aeroplano, la historia del aeródromo de Los Alcázares, por Jesús Amurrio, y luego, sucesivamente, el "Rompedizo" en Málaga, por Antonio Fuentes Vélez; Matabacán, por Francisco Novales; los primeros aeródromos de Madrid, por González Betes; Cuatro Vientos, de José Ramón Sánchez Carmona; Getafe, sus primeros veinticinco años, también de Antonio Fuentes; otro de Betes, Cabo Juby; el aeródromo de campaña de Navia, por Rafael de Madariaga; la base de hidros de Pollensa, éste por Emilio Herrera; la Base Aérea de Jerez, por José Clemente; la Base Aérea de Tablada, también de Clemente. Un artículo de carácter general, de Alejandro Soriano Ocaña, titulado "Aeródromos, aeropuertos y bases aéreas. 1911-1995", que subsana en cierto modo la falta que yo acusaba al iniciar este tema. Siguiendo con los aeródromos militares, citaremos los de Manises, que trata José Miguel Salas Lluch; Morón, por Rafael de Madariaga, que también escribe el de León; por último, el de Alcantarilla, de Ángel García. Acaba esta serie con un estudio técnico de Martín Cuesta, "Aeródromos militares/civiles, bases aé-



Perfiles del Polikarpov I-16. Los cuatro perfiles corresponden a las versiones siguientes: F) Tipo 5 con la cubierta de cabina en posición abierta, corrida hacia adelante, y la portezuela también abierta; G) Tipo 6 en vuelo, con el tren retraído; H) Tipo 10 con motor M-25 A, del costado de estribor; I) Tipo 10 standard o SAF-15, con las ruedas principales recogidas; J) "Rata" de los construidos en España, con los últimos cambios aplicados en Tablada: nuevo parabrisas, apoyacabezas más alto y compensador de timón.

reas y aeropuertos. Infraestructura y radio ayuda”, y un recuerdo nostálgico de la “Casa del Mar y alrededores”, cuna de la Aviación Naval y de la aeronáutica catalana por Javier Sánchez Lladó.

Por lo que se refiere a historias de unidades la relación no es tan exhaustiva, quizá porque muchas de ellas habrán sido citadas en los relatos bélicos o en la historia concreta de los aeródromos. En este campo destacan los trabajos realizados por Rafael de Madariaga sobre las Escuelas de Caza, comprendiendo Gallur, Villanubla, Reus y Morón, completados con otro artículo sobre las Escuelas de Caza republicanas. Gerardo García Gutiérrez recuerda precisamente los antiguos cursos de caza con el Fiat 32 y los primeros tiempos de la Escuela de Reactores. Ruiz Nicolau y Madariaga escriben un artículo apasionado sobre la historia de los F-104 en España. Y es muy completa la atención que se dedica a la historia de los Sabres, con cinco artículos sobre las unidades: “El Ala de Caza nº 1” de Javier Bautista Jiménez; “El Ala de Caza nº 2” de José Pérez Cruz; “Los sabres de Morón”, de Madariaga; “El Sabre en Mallorca. 41 Escuadrón. Ala 4” por Guil Pijuan y “El F-86 Sabre en la Escuela de Reactores” por Jorge Mora. Artículos sobre los Sabres complementados por los dos de Leocricio Almodóvar sobre la Patrulla ASCUA y el de Rafael de Madariaga “Un día en la vida de cien pilotos de Sabre”, en el que detalla todos los pormenores de la preparación y realización de un desfile de la Victoria.

De las primeras unidades de la guerra de África, tenemos el artículo de Vicente García Dolz, titulado “La Escuadrilla de Zeluán”, que se podía haber incluido también en los párrafos dedicados a esa guerra en *Aeroplano*. Luego, ya situándonos en otra época, José Carlos García Verdugo publica su artículo sobre la Escuadrilla 89/41 de Guinea Ecuatorial. Y pasando ahora a centros de enseñanza, José Parejo Linares escribe sobre la Escuela de Especialistas de Málaga, los “gurripatos”; Rafael de Madariaga, incansable, aporta un trabajo muy completo sobre la Academia de Aviación de León, donde se transformaron las promociones de oficiales procedentes de la guerra, y Rafael Mellado Pérez lo completa con “Cincuenta años de la Academia General del Aire”. Y ya que de personal se trata, incluiremos para terminar, “La creación del Cuerpo de Sanidad del Aire”, de Manuel Martínez Cerro.

Capítulo importante en la historia de nuestra aviación ha sido lógicamente el del material que la ha dotado, cuya des-

cripción y vicisitudes ocupa buena parte de las páginas de *Aeroplano*. Pese a que desde el principio la dotación de aviones en nuestras unidades viene siendo preferentemente de procedencia extranjera, nuestra industria siempre realizó un gran esfuerzo, no siempre con éxito, por capacitarse lo suficiente como para satisfacer nuestras necesidades, esfuerzo en que las variaciones de la situación mundial, como las liquidaciones de material tras dos guerras mundiales, han supuesto con frecuencia grandes obstáculos que vencer. Artículos como el que nos habla del setenta y cinco aniversario de Construcciones Aeronáuticas, de José Luis Tejo González y José Antonio Martínez Cabeza, y el de Antonio González Betes, sobre el sesenta aniversario de la creación de la ingeniería aérea española, nos dan una cierta panorámica sobre

la evolución industrial y técnica, y las vicisitudes sufridas a lo largo del tiempo, panorámica que resultará especificada con los trabajos publicados sobre los proyectos de aviones españoles, primero los de Barrón y La Cierva, y luego los ya más modernos de Construcciones Aeronáuticas, la Hispano Aviación e Iberavia, luego AISA, fundamentalmente. De estos, tenemos trabajos numerosos y completos de José Luis López Ruiz y José Luis Tejo, miembros del equipo de proyectos de CASA, sobre los aviones: Alcotán, Halcón, Azor, C-212 Aviocar, CN-235 y C-101 Aviojet. Es un complemento el artículo de Martínez Cabeza sobre el cincuentenario del primer vuelo del AZOR. Juan del Campo Aguilera, detalla los proyectos de los aviones I-11, I-115 y I-11B, iniciados por Iberavia SA, que en 1952 pasó a depender de Aeronáutica Industrial, AISA. La historia del “Saeta”, de Hispano Aviación, la

relata Juan Antonio Guerrero Mesa en el artículo “La dentición del Saeta”. Otro artículo de José Luis Tejo, titulado “Prototipos españoles: el autogiro”, recorre todo el proceso creativo de La Cierva; el de Alfonso del Río, “El autogiro La Cierva C-30A, matrícula LV” trata de los intentos para introducirlo en Argentina; y luego el de los posteriores proyectos de aeronaves de alas rotatorias de AISA, no culminados con el éxito, que relata José Antonio Delgado Vallina. Podemos considerar que completa esta serie, el del primer helicóptero construido en España, la Libélula Viblandi, que desarrolla Adolfo Roldán.

José Warleta es el autor de los artículos que nos hablan de los principales modelos que dotaron la aviación española de los comienzos: “Los Farman de los primeros años”, “El cuarteto de Havilland”, “El Dornier Wal” y “Los monoplanos Nieu-



*Francisco Valiente, la última victoria de la Escuadrilla Azul. (Dibujo Cueva).*



*La lucha aérea en Aragón a mediados de octubre de 1937. Ataque de los Chatos a un aeródromo nacional. (Dibujo Dáneo).*

port de la Belle Epoque en España y en el mundo”. Artículos todos ellos en los que se especifican y detallan sus características y evolución en los diversos modelos, al tiempo que se expone su historial, de forma que su relato es al mismo tiempo el de las vicisitudes de las unidades de que formaron parte en la guerra de África, por lo que igualmente podría haberlo recordado en los párrafos que dedico a esa guerra.

Aparte de ello, nuestra industria, antes y después de la Guerra Civil, fabricó modelos de aviones de patente extranjera, unos de los de más rendimiento fueron los Breguet, que también trata Warleta con su artículo “La serie Breguet en España”, aviones que protagonizaron muchos de los grandes vuelos españoles.

De los fabricados después de la guerra, que fueron bastantes, se ha centrado la atención de Aeroplano en el Messerschmitt 109, con dos artículos, uno de José Antonio García Pérez, “El Messer español, el CK”, y otro de San Emeterio, “Hombres y «buchones» del Ala 7”, en el que la base del relato son las vicisitudes sufridas por el avión y sus hombres en aquel Escuadrón nº 71, que mandaba el comandante Isidro Comas, el famoso “Bobito”, as de la aviación en el Grupo de Morato, que vivió todas las

aventuras de este avión en torno a Ifni y el Sáhara, y de Gando al Copero, aventuras que duraron desde 1957 a 1962 y que luego tuvieron un epílogo extraordinario con la participación de los “buchones” disfrazados de alemanes, en la película “La Batalla de Inglaterra”.

La Guerra Civil convirtió nuestros cielos en un muestrario de aviones, el diverso material recibido de distintas procedencias por republicanos y nacionales, hizo de nuestro Ejército del Aire, cuando acumuló todos sus restos al terminar la contienda, una especie de museo aeronáutico. Algunos de estos modelos se han citado ya con los artículos en los que se trataba la guerra, como los de los “bacalaos” (Dornier 17), los “chatos”, los “natachas” o los Junker 52. Posiblemente el avión tratado en la Revista más a fondo y con detalle de esta

época sea el Polikarpov I-16, “Rata” o “Mosca”, en el artículo de Rodolfo Rives Rivarola, un avión legendario que fue el principal rival de la caza nacional.

Otros han sido estudiados y seguidos avión por avión minuciosamente por José Luis González Serrano en sus numerosos artículos: “Apuntes para la historia de los «bacalaos» en la postguerra”; “El Grumman Delfín del Ejército del Aire”, “El 13 Regimiento y los JU-88”, “Detalles so-



*La Escuela de Reactores en sus primeros tiempos. (Dibujo Dáneo).*



*Desde sus comienzos la aviación fue primera noticia para la prensa. (Dibujo Dáneo).*

bre los «settantanove» españoles”, “Datos e interrogantes sobre los Heinkel 112 en España” y “Un tejano con indudable personalidad: el North American T-6”. Emilio Herrera aporta la trayectoria del hidro Heinkel 60 en el Mediterráneo y en el Estrecho, y Abellán “Los Heinkel HE-112 OB españoles”.

Al comienzo del alzamiento militar, existían avionetas propiedad de particulares o en los aeroclubs, que fueron utilizadas por el bando, republicano o nacional, que dominaba la localidad en que se encontraban. José Luis González Serrano ha investigado las aventuras vividas por algunas de esas avionetas y lo expone en su artículo “Avionetas monomotor (indicativo 30) del Ejército del Aire” y en otro posterior sobre las de más de un motor. Es el mismo tema que trata Jaime Velarde, referido a las tres “Miles Falcon” existentes en nuestro país en julio del 36, de las que una de ellas, después de múltiples peripecias, vuela aún en la Fundación Infante de Orleans. Una historia similar es la de las “Miles M-2 Hawh”, que nos relatan Rafael Permuy López y José Miguel Sales Lluch.

Otras, son historias anecdóticas, como las que nos cuenta Jaime Velarde del avión “Hotel Alfa”, un DC-3 militar americano que aprisionó el hielo y la nieve en el Ártico; rescatado al cabo de un año por unos daneses, que lo adquirieron a bajo precio, termina finalmente en Iberia, donde vuela con la matrícula EC-AHA y en el que, casualmente, yo mismo tuve ocasión de ocupar el puesto de copiloto, cuando efectuaba mis prácticas en la Compañía.

Antes de terminar con el tema del material, debemos citar artículos de tipo técnico, como “Avances tecnológicos” de

González Betes, “La era de los reactores en España” de Madariaga, “El motor de reacción de Virgilio Leret” de Martín Cuesta y “Los inicios de la inspección en vuelo de radioayudas en España”, también de González Betes.

No ha faltado en *Aeroplano* la debida atención al paracaidismo, en el que aparte de los artículos ya citados dedicados por Gómez Muñoz a la Primera Bandera Paracaidista del Ejército del Aire, en su gestación y organización y en su actuación en el Sáhara, tenemos “Los principios del paracaídas” por Rafael González Granda; y “El paracaidismo militar”, por Manuel Corral.

También ha estado presente el aeromodelismo, en dos artículos de José Gogorcena Azategui, en uno de los cuales puede verse fotografiado un futuro teniente general, con pantalón corto, presentando su maqueta.

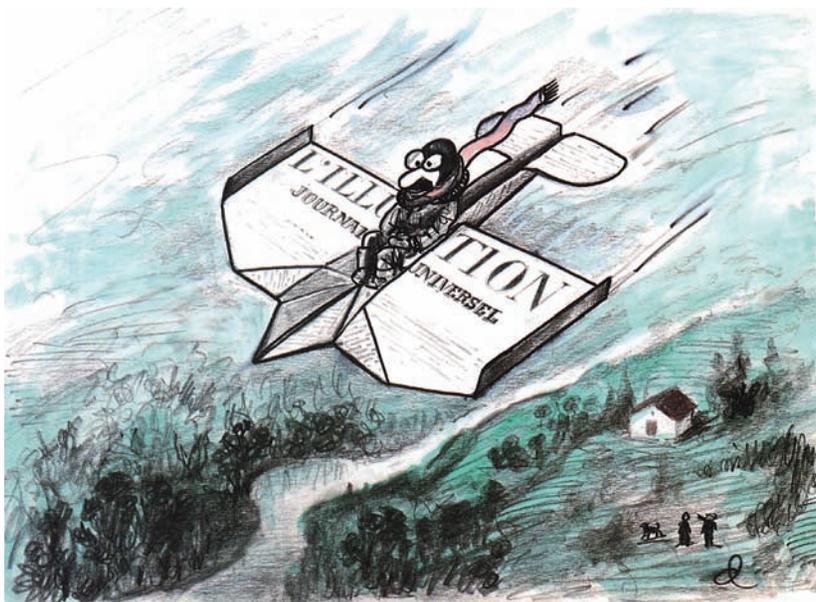
Desde que existe el hombre en la Tierra tuvo que regular sus relaciones con los demás mediante normas de obligado cumplimiento. Al iniciarse la actividad aérea surgió un nuevo ámbito que exigía una reglamentación, cada vez más complicada, a medida que la técnica hacía crecer las posibilidades de las aeronaves. Nació así el Derecho Aeronáutico, cuya historia desarrolla en un artículo Martín Bravo Navarro, que luego dedica otro al derecho en los albores de la Aviación Militar española. El tema se completa con la aportación de Enrique Mapelli en la entrevista que le hace San Emeterio y con los artículos de Cecilio Yusta Viñas “El Congreso Iberoamericano de Navegación Aérea de 1926” y “Chicago 1944. La Conferencia Internacional de Aviación Civil”.

Luego, no es mucho lo que se ha publicado en *Aeroplano* sobre Aviación Comercial, aunque en la entrevista que le hace San Emeterio a Mapelli puede recorrerse toda la evolución de Iberia desde el final de la Guerra Civil hasta nuestros días. Un artículo de Madariaga titulado “Una corta e intensa experiencia en la historia de la Aviación Comercial”, en el que nos cuenta la reanudación de los vuelos comerciales en España tras la Guerra Civil y se centra sobre todo en la historia de la compañía CANA, concebida para efectuar tráfico irregular en el interior de la península y al norte de África. La CANA sólo duró tres años, de finales de 1946 a 1950, pero fue un intento valioso que luego tuvo continuación con otras empresas.

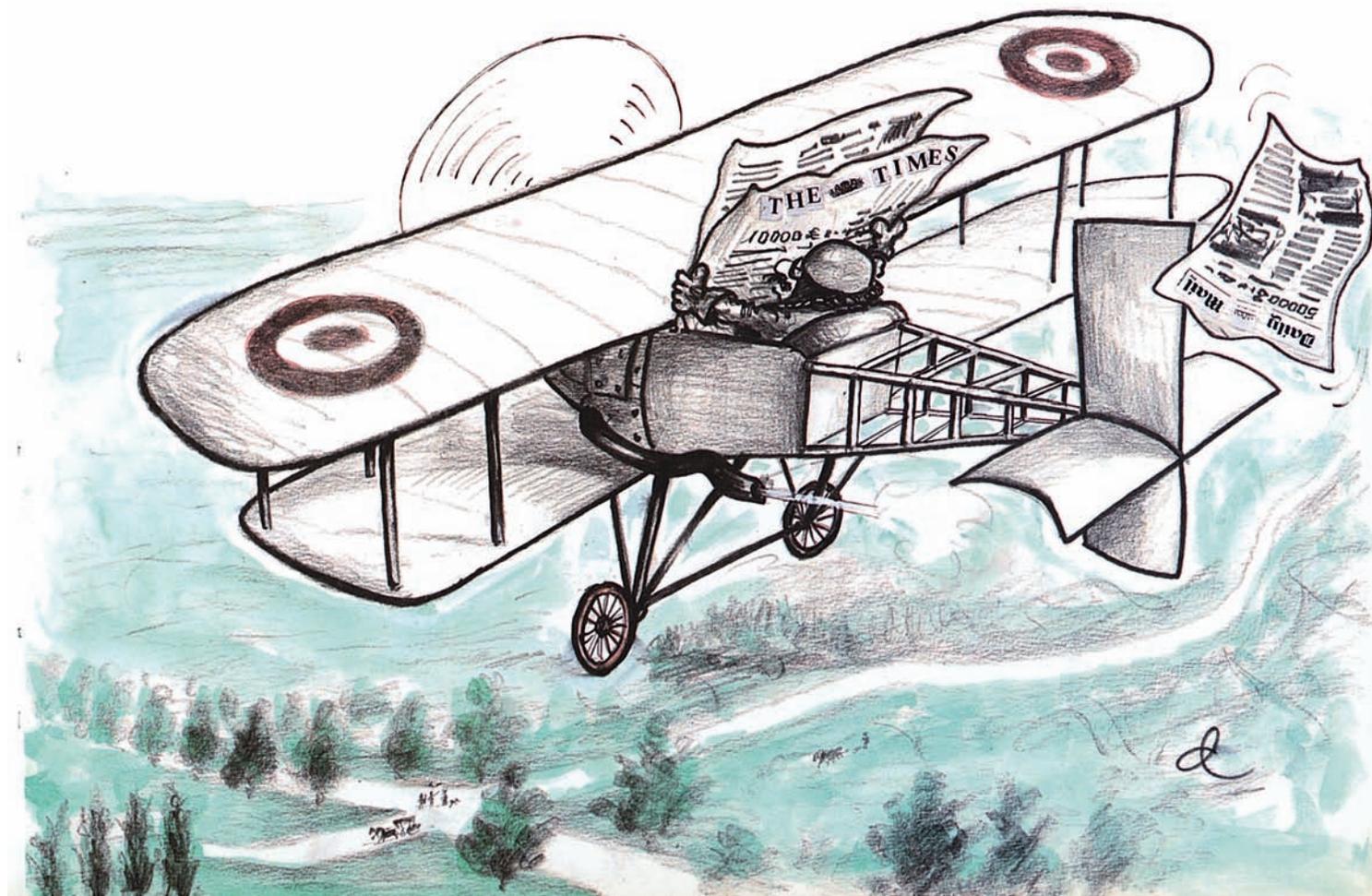
Hay otro artículo de Carlos Pérez San Emeterio, titulado “Sobre el Estrecho en un De Havilland con una saca de correo”, a propósito de la inauguración del correo aéreo entre Sevilla y Larache, del que se encargaba la compañía española de tráfico aéreo CETA, mantenida principalmente con una subvención de 6 pts. por kilómetro que aportaba el gobierno. Y es también San Emeterio quien escribe “La Iberia de Machín. Diálogo con la primera azafata”, en el que nos habla sobre las experiencias

de ésta mientras atravesaban el Atlántico en treinta y siete horas en un DC-4 lleno de pasajeros muertos de miedo. Y hablando de miedo, no podía faltar el tema de los ovnis, que trata R. González Granda con el título: “Los ovnis de nuestros antepasados”.

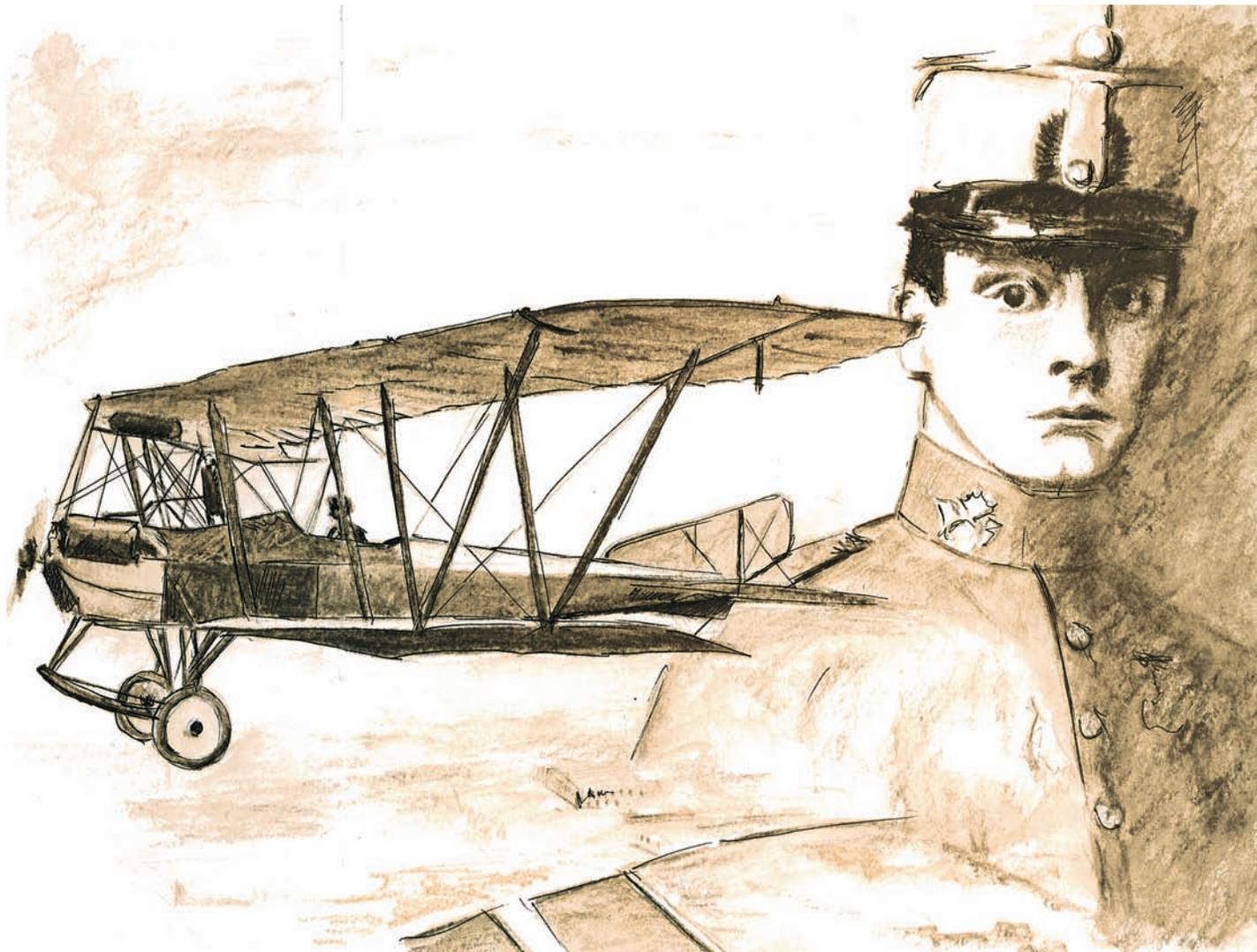
También tenemos la presencia de esa ciencia incierta tan importante para la Aviación, que es la Meteorología, sobre todo en aquellos tiempos en que todavía no habían llegado los satélites Meteosat a completar la información que captaban los observadores meteorológicos asomados a sus ventanas. Y nos viene de la mano de Manuel Palomares que escribe “Historia resumida de la Meteorología española”, “Ciclones tropicales” y la “Historia de la Meteorología antigua y medieval”. Y no olvidemos algo tan importante para los aviadores militares como es la “Compensación económica del vuelo” que explicaba el interventor del Aire Antonio Raquejo. Francisco Fernández Monzón Altoaguirre, desde su puesto de director del Archivo Histórico del Aire, nos habla de la “Valoración histórica de la fotografía de archivo” y de la dificultad que supone la selección de las que conviene conservar.



*La prensa con sus premios fomentaba la aviación. (Dibujo Dáneo).*



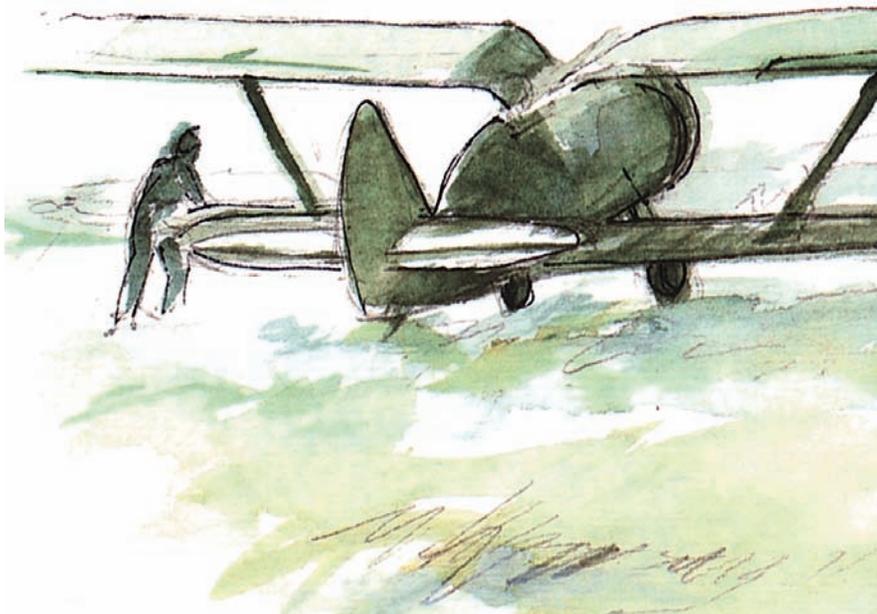
*En aquellos tiempos todo aviador estaba pendiente de las noticias sobre premios, récords y marcas. (Dibujo Dáneo).*



*Marcas nacionales aeronáuticas de distancia. (Dibujo Cueva).*

Canario Azaola, que ha logrado acumular uno de los archivos más completos de fotografías de temas aeronáuticos, presumo que no tiene ese problema, me da la impresión de que él las guarda todas, las cuida, las reproduce, las mima, las clasifica y les pone su sello.

Canario, siempre ha estado disponible para colaborar con nosotros, tanto para ilustrar artículos de las revistas *Aeronáutica* y *Astronáutica y Aeroplano*, como para idear colaboraciones originales, que en esta revista aparecen en cada uno de sus números y contribuyen a darles amenidad. Así tenemos los de "heráldica aérea" en los que detalla los emblemas que se dibujan en los aviones, emblemas en los que luce muchas veces el sentido del humor de los aviadores. Otra sección suya en *Aeroplano* es la de "Avioncitos de mentira", en la que aviadores en efectivo o en potencia fueron fotografiados asomando la cabeza en los



*Los Chatos en España. (Dibujo Clemente).*

puestos de pilotaje de aviones pintados en decorados de fotografías ambulantes.

Más seria es la titulada "En homenaje y recuerdo", en la que se refiere a la costumbre iniciada en la guerra de Marruecos y continuada luego en la Guerra Civil, de grabar en los aviones como homenaje los nombres de aquellos que perdieron la vida en combate o incluso en accidente, si su personalidad y fama lo hacía merecedor a su recuerdo. Precisamente yo volé en mi curso de pilotos un avión Ro-

meo 37 que llevaba grabado el nombre de "Comandante Negrón". Aquí Canario publica biografías sintéticas de algunos cuyos nombres figuraron en aviones, con sus fotografías y las de los aviones correspondientes.

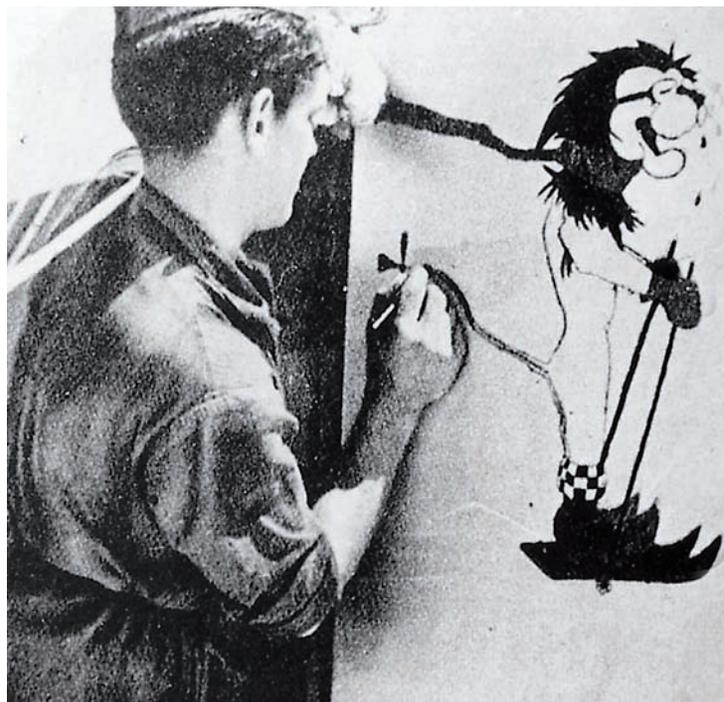
Y entre otras iniciativas de Canario tienen verdadero valor, al menos para los que hemos servido durante cerca de cincuenta años en el Ejército del Aire, las fotografías de los gru-

pos de alumnos de cursos o de componentes de promociones, que permiten reconocer y recordar a los que han sido nuestros compañeros durante tantos años.

Tras manejar estos 24 números de la Revista Aeroplano con objeto de documentar este artículo, puedo asegurar que ha sido un placer repasarme nuevamente toda esta documentación literaria y gráfica que verdaderamente se puede asegurar que recoge, si no en su totalidad, sí buena parte de la historia de nuestra aviación, tanto de sus tiempos prehistóricos, como de los ya digamos que históricos y buena parte de los recientes. Sin olvidar facetas como las que expone Jaime Aguilar sobre el cincuentenario del Atlético de Madrid, que fue Atlético Aviación en una parte de su historia; la de la prensa y la aviación, del mismo autor, que recuerda los estímulos de la prensa en aquellos primeros pinitos de los aviadores; pintorescos como el del Ejército del Aire y la música, de Fernández de la Torre; "El cementerio de los aviadores", de Florentino Carrero, que también es autor de "El monumento del Ejército del Aire en la plaza de la Moncloa".

Ya como remate de todo lo dicho hasta ahora, tenemos varios trabajos orientados a dar una visión panorámica. En primer lugar, el de José Luis Martorell Guisasola, que durante varios años fue director del Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica, titulado "Nomenclatura y bestiario de aviones y aviadores", en el que da un original repaso a nuestra historia aeronáutica a través de símbolos y lemas. El artículo "Nuestra aviación en sus primeros tiempos", en el que Ramón Salas Larrazábal hace una exposición muy documentada y pormenorizada de nuestra aviación desde los comienzos de la aerostación hasta el inicio de la Guerra Civil. Y finalmente, el de José Warleta, publicado en el número del año 2003, centenario de la Aviación, titulado "Cronología de un siglo de Aviación", en el que detalla año a año y fecha a fecha, los acontecimientos más importantes de la historia mundial de la Aviación, sin olvidar los antecedentes, ya en 875 de un intento de vuelo en Córdoba y luego los más interesantes de los siglos XVIII y XIX. Realmente un recordatorio de obligada consulta.

Para terminar quiero resaltar el fervor con que en todo momento se ha querido cuidar la presentación de la Revista dándole un toque artístico, con una maquetación muy cuidada, que ha realizado en la mayoría de sus núme-



*Heráldica aérea.*



*Dibujo de Jose Luis Martorell Guisasola.*

ros el equipo de redacción de la Revista Aeronáutica y Astronáutica. Se ha recurrido a ilustrar sus números, aparte de con las mejores fotografías, con dibujos de ilustradores de primera fila como fue Lorenzo Goñi, uno de los mejores dibujantes españoles del pasado siglo, encargado de las portadas y de ilustrar algunos artículos con dibujos extraordinarios en todos los primeros números, hasta su fallecimiento; José Clemente, encargado de las portadas desde la pérdida de Goñi, que ha realizado con su maestría acostumbrada, de forma que no se ha notado ningún cambio y al tiempo habitual ilustrador de artículos desde el primer número hasta el último, sin fallar en ninguno; en alguna ocasión Mingote; en varios números el magnífico dibujante de temas aeronáuticos Fernando Cuevas; ilustrando su artículo el mismo Martorell Guisasola, fino dibujante; y en varios de los números que se publicaron estando yo aún en activo, aproveché mi influencia para meter algún que otro dibujo.

Pero no acaba aquí la nómina de dibujantes, hay que citar además a los autores del cómic con que terminaron los quince primeros números de la Revista, siempre sobre historias y anécdotas de la historia de la aviación. Los realizaron Juan Warleta, Juan A. Abellán, John Watiluego, Flores Alonso y Cicuéndez en colaboración, y finalmente Antonio Perera.

Otra iniciativa interesante que sólo se pudo mantener en los seis primeros números fue la inclusión entre las páginas de la Revista de la reproducción en facsímil de algún documento importante. Así se incluyeron, entre otros, una carta en papel avión de Barberán a Vives, escrita de su puño y letra, cuando preparaba el vuelo del Plus Ultra; dos de Emilio Herrera al coronel Vives relatándole en una el uso de los globos en la guerra de África y en otra el vuelo de Tetuán a Sevilla en un Nieuport con motor Gnome de 80 CV, en febrero de 1914, primera vez que se atravesaba el Estrecho en Vuelo.

En resumen y como colofón de todo lo dicho hasta aquí, puedo asegurar que la colección de estos veinticinco números de Aeroplano constituye una verdadera joya, que todo profesional de Aviación disfrutará poseer.



*Aviones con nombre ilustre.*