

Rogelio García de Juan Un “Morato” en los Heinkel 112

SANTIAGO L. GUILLÉN GONZÁLEZ
CARLOS LÁZARO ÁVILA
Miembro del IHCA
Fotografías: Colección Santiago L. Guillén



INTRODUCCIÓN Y FUENTES

En el Archivo Histórico del Ejército del Aire se encuentra un voluminoso expediente correspondiente al Teniente Rogelio García de Juan¹, leonés que, después de prestar servicio en el Regimiento de Infantería Burgos nº 31, aprobó el ingreso para hacer el curso de piloto en Italia. Pese a no haber obtenido ningún derribo, este aviador combatió en escuadrillas de élite de la aviación: la 3-E-3 del Grupo Morato y la 5-G-5 con Heinkel 112.

La singularidad del expediente militar de García de Juan reside en su riqueza documental que nos permite “dar vida” a su carrera militar y a los escasos estudios realizados sobre la formación en Italia². Gracias a la relación epistolar mantenida entre García de Juan y su familia y a la abundante documentación gráfica sabemos ahora algunos aspectos del viaje, la estancia y el proceso de formación aeronáutico del 4º Curso en Italia.

Esa correspondencia puede ser complementada con los datos que tenemos sobre su presencia en el Grupo Morato y su paso a una de las primeras escuadrillas de monoplanos de la aviación de Franco, el 5-G-5 (Heinkel 112). Esta información se puede contrastar con el testimonio de José Luis Jiménez-Arenas y de su compañero Carlos María Rey Stolle³.

EN INFANTERÍA

Rogelio García de Juan nació en León el 25 de junio de 1917 en el seno de una familia compuesta por sus padres, Juan y Guadalupe y su hermano Juan Antonio. Ambos hermanos cursaron el Bachillerato y el propio Rogelio vivió en Madrid una larga temporada preparando el acceso a la Escuela de Caminos, Canales y Puertos, lo que le facilitaría mucho su posterior formación teórica aeronáutica. Aprovechó su estancia en la capital para afiliarse al Requeté en noviembre de 1934.

Dos días antes del 18 de julio, Rogelio se ofreció como voluntario al Coronel del Regimiento de Infantería Burgos nº 31, siendo destinado a una Escuadra de

¹Expediente P-6798.

²Véase, Jesús Salas Larrazábal Formación del personal de Aviación durante la Guerra de Liberación (I a IV) Revista de Aeronáutica y Astronáutica. Números 400-404. Ejército del Aire. Madrid, 1974.

³Cadenas del Aire Editorial San Martín. Madrid, 1973 y Alejandro Rey-Stolle Pedrosa (S.J) Carlos María Rey-Stolle Pedrosa, marino y aviador Edita Afrodisio Aguado. Madrid, 1941. Larios (Combate sobre España. San Martín 1973) hace una relación más indirecta de su presencia en el 5-G-5.

El Teniente Rogelio García de Juan sobre el Jumo de su Heinkel 112.



Voluntario en el Regimiento Burgos nº 31. En los primeros días de la guerra sublevación (en el centro).



Haciendo turismo junto al Coliseo (García de Juan a la derecha).

voluntarios acantonada en el Cuartel Viejo de la ciudad, desde donde prestaron servicios de vigilancia en los barrios periféricos. Posteriormente, el joven García de Juan fue encuadrado en la 3ª Compañía del 2º Batallón del Regimiento. En esta unidad tuvo su bautismo de fuego el 23 de julio combatiendo frente a mineros asturianos. En los primeros días de la guerra, los hermanos García de Juan estaban tan absolutamente convencidos de la causa que abrazaban que, gracias a un apunte periodístico sin fecha, sabemos que una tarde se presentaron al Coronel del Regimiento para ofrecerle la totalidad de sus ahorros: la nada desdeñable cantidad de 17.500 pesetas en títulos de Deuda Perpetua.

En las filas del Burgos nº 31, Rogelio tomó parte en los combates de Matallana, pero cayó enfermo y fue enviado a León. Restablecido momentáneamente, es encuadrado gracias a tener permiso de conducir a la Requisa de Automóviles pero como no se recuperaba por completo fue dado de baja⁴. Después de un periodo de convalecencia, el joven leonés se incorpora voluntariamente a su antiguo Compañía, acantonada

en La Robla, y en poco tiempo accede a la Plana Mayor del mismo.

A mediados de abril, el 3º Batallón fue destinado a la 5ª Brigada de Navarra que actuaba en el frente de Vizcaya, donde Rogelio conocerá los primeros sinsabores de la guerra: el 29 de abril de 1937 su hermano Juan Antonio, oficial de Infantería, es herido mortalmente durante la ocupación de Guernica. Unos



Foto de estudio del aviador leonés.

días más tarde, Rogelio escribe a sus padres manifestándole su deseo de inscribirse en el curso de Alféreces de Aviación⁵. Desde Guernica elevará el 5 de mayo una instancia a la superioridad solicitando acogerse al Decreto publicado en el Boletín Oficial del Estado de 25 de abril por el que se convocaba un curso de Pilotos, Tripulantes y de Oficiales de aeródromos. El voluntario leonés combatió en el frente Vizcaya hasta la caída de Bilbao, siendo distinguido en varias ocasiones y propuesto para el ascenso a Sargento. Antes de cambiar destino a Aviación, recibe la terrible noticia de que su hermano ha muerto el 4 de junio. Rogelio tendrá muy presente su recuerdo y, como pudimos comprobar a través del análisis de sus cartas, sus padres Juan y Guadalupe, lógicamente, amonestarán con frecuencia al hijo superviviente por su pereza a la hora de remitirles carta. La noticia de su traslado le llegó el 4 de julio de 1937 indicándole que se tenía que presentar en Tablada (Sevilla) para realizar los exámenes preliminares para hacer el curso de Piloto.

⁵Carta de Rogelio García de Juan a sus Padres. Vergara, 29.04.1937. Unos días más tarde (el 1.05.1937) el futuro aviador les comunica que ha estado en Guernica y les relata las inequívocas señales del bombardeo que asoló la ciudad: "...es un montón de ruinas, sólo se ven impactos de bombas de metros y metros de profundidad".

⁴Este destino sería fundamental para obtener con posterioridad dos coches, entre ellos el Buick que se llevó a su escuadrilla.

INGRESO EN AVIACIÓN: TABLADA, PESCARA Y FOGGIA

En las cartas que remite a sus padres, el militar leonés relata el duro proceso selectivo al que fueron sometidos los aspirantes a piloto en el que se fueron eliminando paulatinamente a varios candidatos: en la tanda de 45 hombres del día 25 de junio de 1937 tan sólo superaron las pruebas físicas 23 alumnos⁶. García de Juan fue aprobado y, a finales de junio, le comunicaba a su familia el régimen espartano –cuyo horario estaba marcado por la canícula andaluza– al que se les sometía: diana a las 5:00 AM y desayuno media hora más tarde. Gimnasia a las 6:00, instrucción de 7:00 a 9:30. Tras una higiénica ducha se impar-



En el frente de Vizcaya encuadrado en la 5ª Brigada de Navarra.

vocatorias de los aspirantes de los futuros 3º, 5º y 7º cursos de España, especificándose que las promociones 4º y 6º marcharían a Italia.

Antes de partir, Rogelio comenta a sus padres que están a la espera de viajar 31 alumnos a los que acompañarán un Capitán, probablemente Fernando Alfaro y del Pueyo, y un Sargento; sin citar el nombre, les hace la confidencia que se quiere expulsar a uno de los aspirantes por motivos disciplinarios⁷.

El día 12 de agosto, después de una breve singladura por el Mediterráneo a bordo del *Conte di Savoia* (navío en el que se desplazarán todas las expediciones de Italia) los alumnos españoles desembarcaron en Nápoles. A diferencia de sus homólogos republicanos, que en su gran mayoría tenían que realizar una larga travesía hasta Odessa (URSS) para acceder a la escuela de vuelo de Azerbaiyán, los pilotos de la Aviación Hispana ahorraban mucho tiempo en el viaje de ida y vuelta, pudiendo encuadrarse rápidamente en las nuevas unidades aéreas que se iban formando.



En el biplaza de escuela elemental Caproni Ca.100.

⁷Carta a sus Padres. (Tablada) Sevilla, 30.07.1937. En realidad, como matiza Salas (Revista de Aeronáutica...nº 481, p.281) Rogelio sólo partirá con otros 26 alumnos procedentes de la 4ª y 5ª tanda de aspirantes, cuyos nombres se citan a continuación: José León Cotro Florido, Ramón Mendizábal Amézaga, Fernando Álvarez Cadórniga, Alberto Valero Purón, Ruperto Chávarri Pintor, Javier López de Carrizosa e Izaguirre, Juan Suárez Oviedo, Andrés Fernández Suárez, Antonio Rodríguez Pardo, Felipe Baz Iglesias, Ricardo Larrainzar Yoldi, Alberto Gramazón López, Fermín Rodríguez Portillo, Juan Ramón Álvarez Gómez, Máximo Moro Díez, Salvador Serra Alorda, Luis Alcocer Moreno-Abella, Diego Íñiguez Sánchez Arjona, Ramón Paredes Echevarría, Carlos Fernández Roca, Ignacio Mainar Ferrer, José Romagosa Durán, Oscar Ramos Rodríguez, Mariano Cuadra Medina y Arturo Montel Touzet (estos dos últimos observadores). Siete alumnos fallecieron en accidente o acción de guerra.

tían las clases teóricas hasta las 11:00 seguida de una hora de descanso previa a la comida, realizada a las 12:00. Para soportar los calores sevillanos se les concedía a los alumnos-pilotos un periodo de siesta hasta las 16:15, reanudándose la formación teórica y la instrucción hasta las 19:00. Se cenaba una hora más tarde y se anunciaba el toque de silencio a las 22:00 horas.

Al aspirante leonés se le debió de comunicar que partiría en el primer contingente de Italia. Jesús Salas Larrazábal ha precisado que aunque Roma ofreció la posibilidad de que se formaran pilotos en el país trasalpino a partir de 1936, no fue hasta la segunda mitad del año 1937, habiéndose ya titulado dos cursos previamente en España, cuando se formalizó la propuesta. A partir de julio, empezarían a organizarse las con-



Foggia. García de Juan en el puesto posterior de un Breda Ba.25

⁶Carta a Juan Antonio García de Juan. Sevilla, 11.07.1937. Archivo Histórico del Ejército del Aire.

Gracias a la correspondencia sabemos que los miembros del 4º curso de pilotos españoles se trasladaron desde Nápoles, donde tuvieron ocasión de ver al volcán Vesubio echando humo, hasta Roma, donde hicieron un poco de turismo. Posteriormente viajan hasta Pescara, a cuyo aeropuerto llegan el día 22. En esta localidad de la región de los Abruzzos colindante con el Adriático, García de Juan comienza las clases de vuelo elemental en un avión Caproni Ca.100 sesquiplano a la inversa (el plano superior de menor tamaño que el inferior) con el profesor Pivonello; tras 5 horas 36 minutos de doble mando se tenía que haber producido su “suelta” o fin del curso elemental, pero no se produjo a causa de la superstición de un profesor (que no quiso hacerlo en viernes), demorándose hasta el 15 de septiembre en el Caproni nº 4 con un total de 18 horas y 8 minutos⁸. En la misiva que envía a León, Rogelio se queja de que la alimentación en la Escuela es monótona y deficiente (pasta y arroz) y que se ve obligado a costearse el suplemento de proteínas, necesario para aguantar una agotadora jornada que comienza a las 5:30 de la madrugada y les obliga a acostarse a las 22:00 horas.

El 21 de septiembre García de Juan se traslada a Foggia para continuar su formación a bordo del un Breda Ba.25 con los profesores Severino, Fiorentini y Pernazza, pasando el 7 de octubre al Ba.28 bajo la supervisión del suboficial Mitti. El 9 de octubre el aspirante leonés accede al avión de doble mando Fiat CR-20 con el completará definitivamente su periodo de transformación. El 8 de noviembre de 1937 tras 51 horas y 3 minutos efectuadas en 277 vuelos, recibe el título de Piloto Militar y el empleo de Alférez. Seis días después les escribe a sus padres comunicándoles el fin del curso y expresando que en breve volverán a España.

REENTRENAMIENTO EN JEREZ EN LA 3-E-3

El recién nombrado Alférez de Complemento del Arma de Aviación (Orden Circular de 11 de diciembre y Boletín Oficial nº 149 de 1937) regresa a España y ya sabe que va a parar al mítico 3-G-3. Antes de incorporarse a su 3ª Escuadrilla tendrá que pasar por la Escuela de Jerez de la Frontera (Cádiz) para recibir reentrenamiento, haciéndolo a partir del 21 de enero de 1938, por

⁸Carta enviada desde Pescara el 6 de septiembre de 1937. Los datos de aviones y tiempo se han tomado de los Libros de Vuelo que se custodian en el Archivo de Villaviciosa.



Junto a compañeros de curso (el tercero por la izquierda).



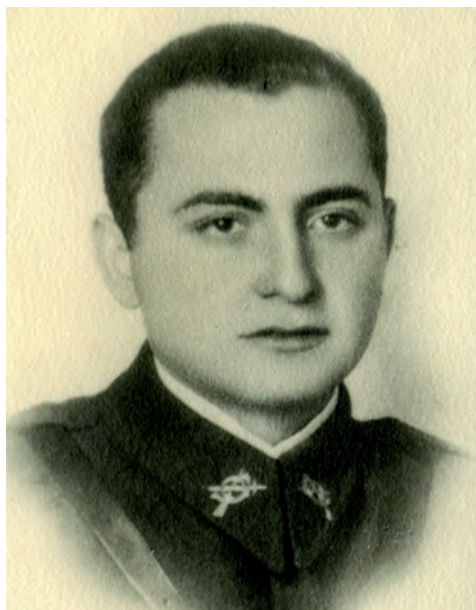
El avión escuela Ba.25.

lo que suponemos que disfrutó de un permiso familiar en León.

Gracias a la cartilla de la escuela gaditana, sabemos que Rogelio vuela en el vetusto De Havilland DH-9 (matrículas 34-3, 34-6, 34-16 y 34-17) Breguet XIX (10-55, 10-110, 10-164, 10-175 y

10-184). Pilotando ambos aviones coincidiría con uno de sus futuros jefes, García Pardo. Después pasará al Arado 131 (36-2) PWS-10 (4-19) Bücker *Jungmann* (33-20) y *Jungmeister* (35-1), finalizando este periodo el 11 de febrero de 1938 con 26 horas y 50 minutos de vuelo. Cuatro días más tarde, el Alférez García de Juan se le entrega la orden de incorporación, trasladándose el día 18 a Salamanca, donde se le asigna el Fiat CR-32 matrícula 3-59, con el que hace vuelos de suelta y entrenamiento.

No será hasta el 26 de febrero de 1938 cuando García de Juan vuele con su avión hasta el aeródromo de Olmedo, sede de la escuadrilla dirigida por Javier Murcia Rubio y donde, en compañía de pilotos como Ignacio Alfaro, Andrés Robles, José Manuel Muerza y Gonzalo Queipo de Llano empieza su adiestramiento en el sesquiplano de caza italiano que ha traído de Salamanca, así como en los matriculados 3-86, 3-54 y 3-110. En estos momentos, está en marcha la ofensiva de Levante, acción bélica en la que las acciones contendientes combatieron duramente y sufrieron muchas bajas. Es en Soria, en el



Su hermano Juan Antonio, muerto en el frente de Vizcaya.



Profesores de la escuela de Foggia: Romano, D. Fiorentini, y Palella.

aeródromo de Alfamén, cuando el 9 de marzo de 1938 donde el Alférez García de Juan vive su primera alarma y a partir de este día interviene activamente en servicios de protección a cadenas de Romeo 37, Heinkel 45, Heinkel 70 y Junkers 52 hasta finales del mes de

marzo, en el que la escuadrilla se trasladada a Belchite⁹. Los meses de abril y mayo siguen con la misma dinámica de

⁹En este mes, Rogelio escribe a sus padres (Alfamén, 14.03.1938) mostrándoles su frustrado ardor combativo después de 8 servicios en misiones de cobertura a los bombarderos (volando los Fiat 3-86, 3-110 y 3-54) en los que no ha tenido ocasión de encontrarse con la caza enemiga.

cobertura de formaciones de bombarderos, realizándolo a partir del 23 de mayo desde el campo de Bello.

Por fin, el 31 de mayo tiene lugar el primer encuentro con Polikarpov I-15 e I-16 republicanos en plena batalla del Ebro y Rogelio, con gran pesar, comenta a sus padres que “tuve la mala suerte de que se me encasquillaran las ametralladoras y por tanto gran parte del combate me la pasé sin poder disparar y tal vez, si no hubiera tenido esa mala suerte, podría haber derribado un “rata”, pues creo no se me volverá a poner en ningún combate un aparato tan a tiro como ese”¹⁰. García de Juan seguirá prestando servicios en el activo frente del Ebro desde el aeródromo de Escatrón acompañando a los bombarderos y sufriendo el acoso de la antiaérea republicana en los principales teatros bélicos del río aragonés. A finales de agosto, el Alférez leonés tendrá ocasión de combatir en el Ebro antes de despla-



Sentado entre sus compañeros de escuadrilla (el segundo por la izquierda).

¹⁰Carta de Rogelio García de Juan a sus padres, 11.06.1938.





García de Juan en la cabina de su Heinkel 5-51

zarse junto con el 2-G-3 al frente de Extremadura para apoyar la ofensiva del general Queipo de Llano con el fin de distraer la atención del mando republicano. No volverá a combatir con cazas enemigos hasta septiembre de 1938, día en que se cruza en el aire con los Moscas de la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 y los Chatos de la 2ª Escuadrilla del Grupo 26. Rogelio, apenado, escribe que el 2 de septiembre “lo más que he hecho ha sido ametrallar dos Curtiss y dos Ratas, como veréis soy bastante malo pues ya son tres los combates que he tenido y no he conseguido tirar ningún aparato”¹¹. El 21 de septiembre regresa la unidad al frente del Ebro y pese a que Rogelio atesora numerosos servicios de guerra, al final de año con 400 horas de vuelo en el Fiat 3-81, tendrá el pesar de no haber abatido a ningún enemigo. A mediados de diciembre le consuela la recepción de una grata noticia es destinado a una nueva unidad equipada con los modernos monoplanos metálicos Heinkel He 112 que se acaban de adquirir a Alemania y forman parte de una de las escuadrillas que componen el 5-G-5.

ADAPTÁNDOSE A LOS HEINKEL

La incorporación de los Heinkel 112 a la aviación de Franco es un tema que ha sido ampliamente tratado en



García de Juan frente al aparato de entrenamiento avanzado, Ba.28.

otros artículos¹². Ahora nos interesa más conocer cómo fue la adaptación de los pilotos españoles, procedentes de diferentes unidades y aviones (Heinkel 51 y Fiat CR 32) al monoplano alemán que, hasta la llegada de los Messerschmitt Bf.109, era el aparato de caza más moderno de la aviación franquista.

El 5-G-5 se formó bajo las órdenes del comandante José Luis Jiménez “El Corto” englobando, sobre el papel, a dos escuadrillas, una de Bf.109, que llegarían más tarde, y la otra de He 112

dirigida por el capitán Miguel García Pardo de Pardo.

Nos parece muy relevante el testimonio aportado por Jiménez-Arenas en lo que se refiere a las diferentes opiniones suscitadas por los aviadores al iniciar el proceso de adaptación al Heinkel. Jiménez, antiguo piloto de Heinkel 45 y Heinkel 51 de la Cadena, evidente admirador de las aeronaves alemanas, se mostraba encantado con las aerodinámicas líneas del aparato, el gran calibre del armamento, la cabina cerrada, el sistema de comunicación con laringófono y otros detalles técnicos. Aun así, mostraba su queja por la insuficiencia del motor Jumo de 670 CV que, parangonándolo con dos conocidos automóviles de la época, suscita el comentario (que se le atribuye a García Pardo) de ser como un “Rolls con motor de Topolino”. Las únicas prácticas de Rogelio García de Juan en monoplano las hace el 9 de enero a bordo de una Messerschmitt M-35 biplaza y tren fijo (30-73) durante 10 minutos. Al día siguiente pasa al Heinkel matrícula 5-56 (también tripulará eventualmente los 5-51, 5-53, 5-55 y 5-58) haciendo vuelos de formación, donde recibiría la triple consigna que se les da a todos los novatos: recoger el tren de aterrizaje tras el despegue, presionar la mangueta del reloj del paso variable de la hélice y meter los flaps; cinco días después toda la escuadrilla ya estaba volando hacia Balaguer (Lérida).

El día 19 tiene lugar un combate sin consecuencias con Polikarpov I-16 en el

¹¹Carta del 3.09.1938. Expediente Personal.

¹²Ver, Estanislao Abellán “Los Heinkel 112 O/B en España” Aeroplano nº 11. IHCA. Madrid, 1993.

Accidente mortal en Foggia

En la mayor parte de los cursos de aviación de la época se producían accidentes y la escuela de Foggia no iba a ser una excepción. García de Juan reflejó con su cámara muchas de estos incidentes que se saldaron con capotajes o roturas de aparatos. Lo que no se podía imaginar el Alférez leonés es que el día 22 de noviembre, ya casi al final del curso, se mataría en accidente su compañero Oscar Ramos Rodríguez a bordo de un Breda.



Mecánicos de Pescara junto a un Ca.100 accidentado. García de Juan (en primer plano con gorro y gafas de vuelo) junto a un Ca.100 que ha perdido el motor y se conduce hacia el taller. Breda 28 en el que se mató Oscar Ramos en Foggia.

frente de Cervera, pero Rogelio no se lo comentará a sus padres hasta principios de febrero en una carta fechada el día 4. Es probable que, en relación con el Chirri, García de Juan extrañara la falta de más maniobrabilidad del Heinkel y que volara con prevención el nuevo monoplano pero, por las imágenes de satisfacción que hay en su legado fotográfico creemos que debió apreciar las bondades de volar en un avión más rápido, con cabina cerrada, sin gafas de vuelo y con más "pegada" en su armamento.

A finales de febrero, el Teniente García de Juan, después de varios vuelos sobre Cataluña en el que cabe destacar el que hizo en formación sobre Barcelona el día 21, viaja a Salamanca via Logroño donde tiene ocasión de tripular un Messerschmitt Bf.109 (matrícula 6-10). Desde Matacán volará el 8 de marzo con su Heinkel 5-56 hasta Griñón (Madrid) donde parece va a iniciar una misión más allá de los Pirineos. En una carta fechada ese mismo día les comunica a sus padres que no tendrá la alegría de entrar en Madrid y contactar con un familiar porque tiene que salir el día 10 hacia Francia para recoger aviones republicanos internados. Este comentario está avalado por un pasaporte expedido a su nombre con fecha 13 de marzo de 1939, pero en el libro de vuelo se indica que el joven Teniente viaja el día 10 de marzo como pasajero en un el Lockheed desde Griñón hasta Aranda (Burgos) y luego a Zaragoza.

A partir de aquí se abre el interrogante sobre su paradero, puesto que la siguiente entrada en su libro de vuelo corresponde a un viaje de una hora de duración hecho el día 12 de marzo en un avión que hemos podido identificar como "Spartan" y del que tan sólo indica que se trata de un vuelo de "prueba". Rogelio no vuelve a introducir una nueva anotación hasta el fatídico día 28 de marzo. ¿Llegó a desplazarse a Francia a fin de traer algunos de los aviones que, después del fin de la campaña de Cataluña, se habían refugiado en Francia tras sobrevolar los Pirineos? No ha trascendido nada sobre el resultado de esta misión, ni tampoco lo reflejaron Jiménez y Rey Stolle.

EL TRÁGICO BIMESTRE DE 1939

Marzo y abril serían meses funestos para la Aviación Hispana, pues perderían la vida significativos pilotos como nuestro protagonista, su jefe, Miguel García Pardo y el 4 de abril el máximo As de la Guerra Civil, Joaquín García Morato-Castaño.



Línea de Heinkels en Balaguer. Nótese la banda blanca en la punta del timón de dirección cuyo color variará posteriormente.

El 28 de marzo la escuadrilla de Heinkel He 112 se encontraba en Almaluez y se le ordena a una formación integrada por el capitán Miguel García Pardo, el Teniente José Vicente Muntadas y al Teniente de Juan que lleven a cabo un reconocimiento del frente de Guadalajara. Jiménez, sin embargo, indica en su libro que tenían que realizar “un servicio de vigilancia en el frente de Madrid” pues habían recibido noticias de que las tropas de Franco habían entrado en la capital; además, indica que la formación de Heinkels tenía orden de no abrir fuego¹³. Sin embargo, el historial de García de Juan señala que la orden se ceñía a un servicio sobre el frente de Guadalajara, finalizando con un ejercicio de combate posterior.

Es probable que los aviadores “alargaran” el servicio hasta la capital a fin de confirmar la noticia de la entrada en Madrid, prueba evidente del fin de la contienda, y que el dato aportado por Jiménez de no disparar obedeciera al posible cruce de los monoplanos alemanes con



Luciendo el uniforme de Alférez Provisional de Aviación.

la formación de Polikarpov RZ (4ª Escuadrilla), Tupolev SB-2 (4ª Escuadrilla) y Polikarpov I-15 (2ª Escuadrilla) republicanos que se iban a entregar en Barajas en cumplimiento de los acuerdos de rendi-

ción concertados por Segismundo Casado. Según Muntadas, los aviadores habían vislumbrado signos inequívocos del fin de la guerra, por lo que García Pardo ordenó romper la formación. Los monoplanos llegaron a Almaluez antes de las 11:00 horas, pero antes de aterrizar, Muntadas y el jefe de la escuadrilla comienzan el ejercicio de combate y cuando se intentaban coger la cola, el avión de García Pardo (5-54) entró en barrena hasta chocar con el suelo.

En el caso del Heinkel 5-53 del Teniente García de Juan, Jiménez cita el testimonio de unos soldados que jugaban al fútbol que afirmaban que el aviador intentaba realizar un tonneau a baja altura sobre el aeródromo de Almaluez y, en posición invertida, chocó violentamente con el suelo. El avión se destrozó por completo al impactar contra el aeródromo (la parte anterior estalló en una bola de fuego y el resto del fuselaje, desprovisto de alas y alerones, quedó en el campo). El piloto salió despedido de la cabina, resultando su cuerpo completamente mutilado y desfigurado, reconociéndole en primera instancia gracias a su cabellera rubia¹⁴.

EN MEMORIA DE UN “MORATO”

El traslado del cadáver revistió carácter trágico. Rey Stolle, aviador que junto a Santiago González Guzmán “Tallo” acompañó a la caravana fúnebre compuesta por una ambulancia condu-

¹⁴El estado irreconocible del cadáver lo confirma el parte médico suscrito por el Teniente Médico del servicio del 1-G-2 que indica que el levantamiento del cuerpo se produjo a las 11:15, presentando fractura de cráneo, fractura de todas las costillas, evisceración de cavidad abdominal y múltiples fracturas en ambos brazos y piernas. El parte señala que la causa del accidente fue “al entrar en barrena el aparato que pilotaba”. Queda completamente descartado que la muerte de García de Juan y García Pardo se debiera a un choque durante un “cebolleo” sobre Almaluez como se ha dicho en alguna ocasión.



García de Juan (nº 2) junto a un Fiat del 3-G-3.



García de Juan en Balaguer con el emblema del 3-G-3 bajo las estrellas de teniente.

ciendo el Buick del propio Rogelio, recorrieron carreteras secundarias entre Almaluez y León. Los componentes de la comitiva realizaron el recorrido sin parar durante dos días, e incluso los aviadores sufrieron un accidente a la altura de Villalón con el Buick.

Al llegar a la casa de la familia, los consternados padres que contemplaba el féretro de su segundo hijo caído en combate. Guadalupe insistió en ver el cadáver y, no sin muchos esfuerzos, Santiago González hizo desistir a la madre indicándole que el ataúd estaba atornillado y, humanamente, le mintió diciéndole que su hijo "sólo tenía un rasguño en la cara". A la hora de entregarle los efectos personales, la madre de Rogelio preguntó a



Un sonriente García de Juan en la cabina de su Heinkel 5-51. Se aprecia el moderno colimador eléctrico se activaba al quitar el seguro de las armas.



Rey Stolle, Rogelio, Muñoz y Ansaldo a la espera de un servicio.

sus compañeros por un anillo que llevaba su hijo, que no fue encontrado entre los restos del accidente.

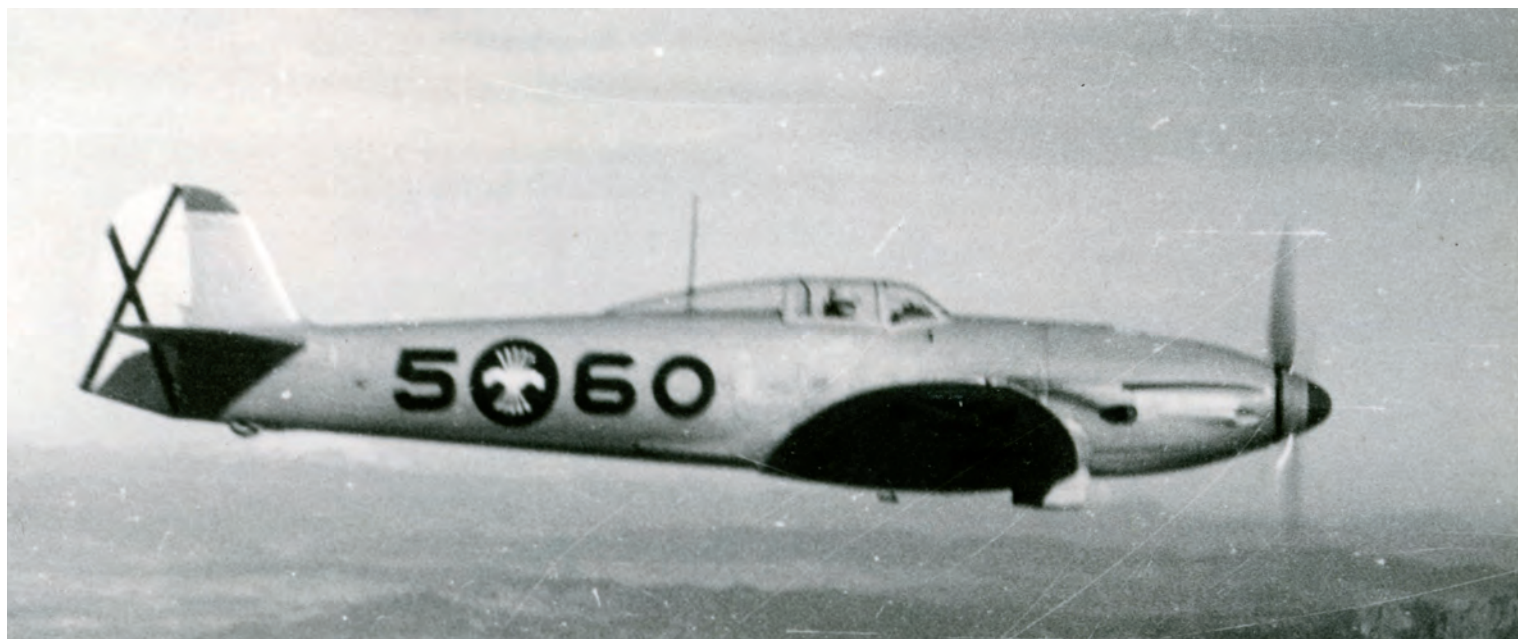
Dos meses más tarde el matrimonio leonés se trasladó a Almaluez, dedicándose a buscar la joya en el paraje del accidente y tras preguntar a los lu-

gareños dieron con un pastor que lo había encontrado, recompensándole con generosidad. No será ésta la última ocasión en que Juan y Guadalupe hagan gestiones a favor de la memoria de su hijo, pues pretenden erigir una cruz conmemorativa en el lugar del accidente¹⁵. A su muerte Rogelio García de Juan ostentaba las condecoraciones de la Medalla Militar Colectiva otorgada al 3-G-3 de Morato y la Cruz del Mérito de la Orden del Águila Alemana de 3ª Clase con espadas. En el juicio póstumo incoado para su ascenso al empleo superior y a pesar de las declaraciones favorables de sus compañeros, se denegó la propuesta.



Fiat 3-65 de la 3ª escuadrilla del 3-G-3 luciendo el emblema de Morato.

¹⁵En octubre de 1940 un amigo de la familia García de Juan acusa recibo de una carta de un miembro del ayuntamiento de la localidad soriana, testigo del accidente. En la misiva le pedía transmitiera a los padres del infortunado piloto que el lugar elegido para poner la cruz es inapropiado porque, en esos momentos, el antiguo campo de aviación es de nuevo una vega con numeroso tránsito de ganado que podría derribar la cerca con la que se protegiera el monumento. El autor de la carta le propone construirlo en un lugar más apartado de la vega, enfrente de la zona del impacto del avión.



Jiménez Martín comenta que la Heinkel les regaló unos sombreros tiroleses con los que volaban en el monoplano, tal y como muestra aquí “El Corto” en su avión. Nótese la variación de la banda de color en la punta del timón fijo de dirección.

El 30 de marzo, el Teniente Alfonso Ruibal Sabio, compañero de escuadrilla de Rogelio desde su estancia común en el 3-G-3, escribió a los padres una extensa y conmovedora carta en la que le relata cómo tuvo que asumir el penoso deber de asistir a la aplicación de la extremaunción al cadáver de su amigo Rogelio y recoger los restos personales que le fueron entregados a la familia entre los que figuraba un distintivo del 3-G-3, un “Detente bala” de su antigua pertenencia a la 5ª Brigada Navarra y una medalla. Ruibal les comunica que está llevando a cabo unos encargos que su amigo Rogelio le encomendó y que fue posponiendo por necesidades de la guerra¹⁶.

Alfonso Ruibal finalizaba la carta poniéndose a disposición de los padres de Rogelio y hemos de suponer que la relación continuó posteriormente porque Juan y Guadalupe se convirtieron en sus padrinos de guerra cuando el oficial español integra la 1ª Escuadrilla Azul que se dirige a combatir a la URSS. Así lo atestiguan las cartas que les manda desde Alemania y el citado frente explicándoles la vida de los expedicionarios españoles.

Creemos que la mejor manera de finalizar este trabajo es citar la muestra más evidente de que, pese al tiempo transcurrido, el recuerdo de Rogelio García de Juan no sólo había permanecido vivo en esta familia de León, sino también entre sus compañeros. El día 31 de marzo de 1959 se expedía a Do-



Franca camaradería ante el ómnibus de la escuadrilla. Reconocemos en la fila de arriba a José M. Muerza, Andrés Robles, Jiménez Millas, Larios y Ruy Ozores. Abajo, el primero es Ramón Escudé y en el lado opuesto García de Juan.

ña Guadalupe, a la sazón la única superviviente de la familia por el fallecimiento de su marido, la siguiente carta procedente de un distinguido compañero de armas de su hijo:

El Jefe de las Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa Aérea

Mi estimada Sra.

Por la prensa se han anunciado los actos que tendrán lugar en la Base Aérea de Manises el próximo día 4 de abril a las 11,30 horas de la mañana para efectuar la entrega del Estandarte de la Escuadra de Caza García Morato, a la que perteneció su hijo Rogelio, y demás atributos que de esta Unidad se conservan, al Ala de Caza nº 1. Se cumple con esto el Decreto de la Jefatura del Estado que hace al Ala de Caza nº 1,

depositaria del espíritu y tradición de los Cazadores de la Escuadra de García Morato.

De un modo casual y en fecha tan tardía como la de hoy, me he enterado de su domicilio en León, por lo que como continuación al anuncio de los periódicos me permito invitarla personalmente a los actos de Valencia. Numerosos familiares de caídos me han manifestado su asistencia y sería un honor para todos los cazadores de Morato poder saludar el día 4, 20º Aniversario de nuestro querido comandante, a los padres y familia de nuestro compañero Rogelio.

Aprovecho esta ocasión para testimoniarle su consideración más distinguida.

*Fdo. Ángel Salas Larrazábal
Coronel de Aviación*

¹⁶La carta está escrita en el famoso Balneario Termas Pallarés de Alhama de Aragón (Zaragoza) que aún sigue ofreciendo sus servicios. Durante la contienda fue empleado como lugar de descanso por los pilotos del 5-G-5 y en la Segunda Guerra Mundial fue habilitado como centro de internamiento de los aviadores aliados cuyos aviones habían aterrizado en territorio español.