

Medallas Aéreas en la Aeronáutica Naval española

CÉSAR O'DONNELL TORROBA
Coronel interventor del C.M.I.D.
Miembro del IHCA

INTRODUCCIÓN

En éste artículo presentamos, unas breves semblanzas de cinco marinos, todos ellos, pertenecientes al Servicio de Aeronáutica Naval española, que obtuvieron, por sus acreditados méritos, la extraordinaria recompensa de la Medalla Aérea, creada por Decreto-Ley de 9 de abril de 1926.

Este galardón, muy apreciado por los aviadores de la época, tenía por objeto recompensar al personal del Ejército y de la Armada, por hechos y servicios muy notorios, "realizados precisamente en el aire", tripulando aparatos de aviación o de aerostación.

Intentaremos que en la brillante Hoja de Servicios de éstos cinco ilustres marinos, quede reflejado el espíritu que entonces alentó a la Aviación Naval española, con el deseo de que sus biografías, puedan servir de ejemplo, a todo el personal del Ejército del Aire, de las Fuerzas Aeromóviles del Ejército de Tierra y del Arma Aérea de la Armada, con ocasión de la celebración del I Centenario de la Aviación Militar española.

Para ordenar de alguna forma a los cinco galardonados, lo haremos cronológicamente, a partir de sus fechas de concesión.

JUAN MANUEL DURAN Y GONZÁLEZ (1899-1926)

Nace en el domicilio de sus padres, ubicado en el número 12 de la calle de la Honda, de Jerez de la Frontera (Cádiz), en la amanecida del día 9 de noviembre de 1899. Era hijo de Juan Durán Martínez, médico de profesión, y de María González Balbás, ama de casa.

En junio de 1910 aprueba el examen de ingreso en el Instituto General y Técnico de Jerez. En enero de 1916 sienta plaza como Aspirante en la Escuela Naval Militar de San Fernando.

En enero de 1918 se le concede plaza de Guardia Marina y dos años después es nombrado alférez de fragata.



Anverso de la Medalla Aérea creada por Decreto de 9 de abril de 1926. (SHYCEA).



Aeródromo de El Prat de Llobregat en 1921. De izquierda a derecha: alférez de navío Juan Manuel Durán y González; Instructor y capitán de aviación británico Harry A. Brown; y teniente de navío Francisco Taviel de Andrade y Delgado. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

Durante éste período de formación embarca en los cruceros *Reina Regente*, *Carlos V* y *Cataluña*, y en los acorazados *España* y *Alfonso XIII*. En éste último, emprende viaje a Las Antillas y América del Norte, el día 24 de junio de 1920, visitando La Habana, San Juan de Puerto Rico, Norfolk, Anápolis y Nueva York, regresando a la Península el 4 de octubre.

En enero de 1921 asciende a alférez de navío, iniciándose así la parte más significativa de su carrera, cuando es destinado a la recién creada Escuela de Aeronáutica Naval de Barcelona, realizando sus primeras 28 horas de vuelo en aeroplano e hidroavión. Seguidamente obtiene el Título de Piloto de Aviación e Hidroaviación. Pertenece a la Primera Promoción de Pilotos Navales, todos ellos, oficiales del Cuerpo General de la Armada.

En agosto de 1922 participa como piloto naval en la primera campaña de la Guerra de Marruecos, volando los hidroaviones Macchi M.18 y Savoia S.16 embarcados en el portahidros *Dédalo*,

obteniendo por su brillante actuación la Medalla de Marruecos y la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo.

En marzo de 1924 es elegido y nombrado teniente de navío de la Armada. En septiembre de 1925 toma parte en el desembarco de Alhucemas como piloto de la Escuadrilla de Macchi M. 24 de la Aeronáutica Naval, prestando numerosos servicios de guerra.

En enero de 1926 es designado por la Aeronáutica Naval, para participar en el raid aéreo organizado por la Aeronáutica Militar desde Palos a Buenos Aires, con el apoyo, proporcionado por la Marina, de los destructores *Alsedo* y *Blas de Lezo*. A bordo del hidroavión Dornier Wal *Plus Ultra*, a los mandos del comandante de Infantería, Ramón Franco Bahamonde, realiza la travesía aérea del Atlántico Sur, siendo la primera aeronave que llega en vuelo desde Europa a América del Sur. Durán, vuela en todas las etapas, menos en la de Porto Praia a Islas de Fernando de Noronha, que requería el menor peso posible, para así rellenar al máximo de combustible el avión. Tras recorrer 10.270 kms. en 59 horas 30 minutos, llegan a Buenos Aires el día 10 de febrero, siendo el recibimiento, apoteósico. España entera al oír la noticia, estalla de júbilo y empieza a sentir un lógico orgullo, después de tantos años de desazón histórica. El viernes 16 abril de 1926, en el aeródromo de Cuatro Vientos, tiene lugar un emotivo acto en el que S.M. el Rey Alfonso XIII, impone la recién creada Medalla Aérea, a Durán y a todos sus compañeros.

En plena juventud y en el culmen de su carrera militar, muere trágicamente en un desgraciado accidente aéreo, el teniente de navío Durán, esclarecido Oficial de Marina, experto aviador naval, popularmente conocido por ser uno de los heroicos tripulantes de la reciente epopeya del *Plus Ultra*.

El día 19 de julio de 1926, después de unas maniobras, en aguas de Barcelona, su avión Martinsyde choca con otro de su formación, precipitándose éste violentamente contra la mar, en las proximidades de la farola del río Llobregat. Un dirigible tipo S.C.A. que evolucionaba en las proximidades, gobierna rápidamente hacia el lugar donde ha caído el aparato y al estar sobre él a una altura de 20/25 metros, se arroja heroicamente a la mar, el teniente de navío Antonio Núñez Rodríguez, quien logra sacar a Durán de entre los astillados restos del fuselaje que irremisiblemente y lentamente se hundían y mantuvo su cuerpo a flote, hasta la llegada del destructor *Alsedo*, a bordo del cual fallece. Días



Teniente de navío Juan Manuel Durán y González en 1925, con la levita azul marino, uniforme de gala en la Armada española. (Museo Naval).

más tarde, en el mismo buque, se trasladan solemnemente sus restos mortales, hasta San Fernando, donde es enterrado en el Panteón de Marinos Ilustres, con todos los honores militares.



Monumento erigido en Jerez de la Frontera, en 1950, en la plaza de las Angustias, en memoria de su esclarecido hijo, el teniente de navío Juan Manuel Durán y González tripulante del "Plus Ultra" y Medalla Aérea por R.O. de 14 de abril de 1926. (Via Francisco A. Guerrero Flores).

En noviembre de 1926, se remite al Ministro de Marina, el Diploma de la Medalla de Oro de "Ultramar", concedida al Teniente de navío (fallecido) Durán, que es enviado a la familia y en el mismo mes se publica una Real Orden "noticiando" haberle sido concedida la Cruz de la Orden del Mérito Naval de Cuba. En febrero de 1927, se envían a la familia las insignias y el Diploma de la Orden Militar de Santiago, concedidas por el gobierno de Portugal.

Años más tarde, y en su memoria, son erigidos dos monumentos: uno en Barcelona, su ciudad de adopción, ubicado en los jardines de Montjuich; y otro, en Jerez de la Frontera, su ciudad natal, situado en la plaza de las Angustias.

Finalmente, en febrero de 1951, a propuesta del entonces, ministro del Aire, teniente general Eduardo González-Gallarza, (insigne y laureado aviador, héroe del raid aéreo Madrid-Manila), se dispone que figure a la cabeza de los comandantes del Arma de Aviación, Escala Honorífica, el teniente de navío Juan Manuel Durán y González: "para perpetuar la hazaña llevada a cabo y en el deseo de que éste extraordinario servicio a la Patria (vuelo del *Plus Ultra*), de tan esclarecido español, sirva de ejemplo a todo el personal del Ejército del Aire".

ANTONIO NÚÑEZ RODRÍGUEZ (1900-1982)

Nace en El Ferrol (La Coruña), en el domicilio de sus padres situado en la calle del Sol número 138, a las ocho de la tarde, del día 17 de enero del año 1900. Era hijo de José Núñez Quijano,



El capitán de navío José Cadarso y Ronquete, abraza emocionado al teniente de navío Antonio Núñez Rodríguez, después de imponerle la Medalla de Oro de Salvamento de Náufragos, por haber intentado salvar la vida del teniente de navío Durán, el día 19 de julio de 1926. (Foto Brangulí vía ORP/EMA).

natural de Matanzas (Isla de Cuba), teniente de navío de la Armada, y de Matilde Rodríguez González, natural de Santiago de Cuba, ama de casa.

En junio de 1910, aprueba el examen de ingreso en el Instituto General y Téc-

nico de La Coruña. En enero de 1916, ingresa como Aspirante en la Escuela Naval Militar de San Fernando. En enero de 1918, se le concede plaza de Guardia Marina y dos años después es nombrado Alférez de Fragata-Alumno

por Reglamento. Durante éste período embarca en los acorazados *Alfonso XIII* y *España* y en los cruceros *Carlos V*, *Cataluña* y *Reina Regente*.

En enero de 1921, asciende a alférez de navío por promoción y es designado para embarcar primero en el cañonero *Don Alvaro de Bazán*, luego en el buque de salvamento de submarinos *Kanguro* y finalmente en el cañonero *Recalde*. A bordo de éste último, los días 16 y 17 de septiembre, asiste a la ocupación de Nador. Premio a éstas arriesgadas acciones, fue la concesión de la Medalla Militar de Marruecos con el pasador de "Melilla" (7 de diciembre de 1922)

En diciembre de 1922, embarca en el crucero *Río de la Plata*, fondeado en Barcelona, siendo nombrado Alumno para hacer el curso de Aviación Naval, aunque más tarde se cambia al curso de Aerostación. En marzo de 1924, es promovido al empleo de teniente de navío.

El día 8 de septiembre de 1925, asiste al desembarco de Alhucemas, cooperando durante el resto del mes como observador de hidros y piloto de dirigible, a las sucesivas operaciones. En diciembre de 1925, es nombrado Oficial Piloto de Globo Libre y Dirigible, volviendo a embarcar en el crucero *Río de la Plata*.



El teniente coronel del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos Antonio Núñez Rodríguez junto al profesor Claudius Dornier hijo, examinan el motor Continental 0-470-J de 225 HP, del segundo prototipo de la avioneta de enlace Dornier Do 25, matrícula militar XL-9-2, proyectada por la Oficina Técnica Dornier de Madrid y construida por CASA en Sevilla. (SHYCEA).

En marzo de 1926, se dispone que efectúe el Curso de Observadores de Aviación. Por Real Orden de 31 de mayo, se le concede la Cruz Naval de 1ª Clase de María Cristina, por los méritos contraídos en las operaciones llevadas a cabo en la Zona de Marruecos, entre el 1 de agosto de 1924 y el 1 de octubre de 1925.

En atención a su heroico proceder, del día 19 de julio de 1926, al lanzarse al mar desde un dirigible, para salvar la vida del TN Durán, S.M. el Rey Alfonso XIII, tuvo a bien concederle la Medalla Aérea (R.O. de 24 de agosto) y más tarde la Cruz de Primera Clase con distintivo negro y blanco de la Orden Civil de Beneficencia (R.O. de 3 de mayo de 1927).

En junio de 1927, es nombrado para asistir a un Curso Aeronáutico de dos años, en la prestigiosa Ecole Supérieure d'Aeronautique et de Construction Mécanique, de París. En octubre, obtiene el Título de Observador Naval. En julio de 1928, se incorpora al Curso de Observadores, pasando una vez terminado el mismo al *Dédalo*. De acuerdo con lo propuesto por la Dirección General de Aeronáutica, S.M. el Rey dispuso que le fueran reconocidos en Marina, los títulos de Ingeniero de Construcciones Aeronáuticas y Mecánicas, expedidos por la Escuela Superior de Aeronáutica, de París (R.O. de 5 de agosto de 1929).



Fotografía del general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, Antonio Núñez Rodríguez, realizada el día 1 de enero de 1960, cuando ostentaba el cargo de Director General de Industria y Material del Ejército del Aire. Destaca sobre el uniforme la Medalla Aérea concedida por R.O. de 24 de agosto de 1926. (SHYCEA).

En agosto de 1930, es nombrado Inspector de la Marina, en la fábrica Hispano-Suiza. En mayo de 1931, asciende al empleo de capitán de corbeta, siendo destinado al Estado Mayor

de la Escuadra y más tarde, a la Dirección de Aeronáutica Naval.

El día 10 de septiembre de 1932, se traslada a Basilea (Suiza), para tomar parte en la Copa Gordon Bennet, de donde parte el día 15, pilotando el globo "L-14 de abril", aterrizando al siguiente día en Varsovia, obteniendo el tercer premio del citado concurso, después de recorrer la distancia record de 1.150 kilómetros, en 25 horas.

Por Orden de 18 de enero de 1935 y en virtud del parte de campaña, cursado por el Director de la Escuela Aeronáutica de Barcelona, referente al ataque que fue ésta objeto la noche del día 6 de octubre de 1934, por elementos revolucionarios de aquella capital, le es concedida la Cruz del Mérito Naval de 2ª Clase con distintivo rojo.

El día 18 de julio de 1936, con motivo del alzamiento militar y por haber tomado parte activa en el mismo, es detenido en Barcelona el día 20 de julio y conducido al castillo de Montjuich y más tarde al trasatlántico *Uruguay* que hacía de buque-prisión. El día 12 de diciembre, es juzgado en Consejo de Guerra y condenado a muerte, cuya pena le es conmutada cinco días más tarde, por la de reclusión perpetua, siendo de nuevo llevado al castillo de Montjuich. El día 11 de abril de 1937, es trasladado a la cárcel Modelo de Barcelona y el 22 de diciembre pasa a la de Vendrell.



Grupo de personal subalterno militar y naval, español y francés, que materialmente cubren el hidroavión Macchi M. 24, indicativo M-NMLD, del cabo 2º mecánico Salvador Bosch Atset, en la Base de El Atalayón, en Mar Chica, donde queda destacado, en septiembre de 1925. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

El día 8 de marzo de 1938, es trasladado a la cárcel de Manresa hasta el día 10 de octubre, que pasa a la checa del S.I.M. que tenía instalada en el monasterio benedictino de Santa María del Collell (Gerona), lugar donde también estaba prisionero, entre otros, el célebre falangista Rafael Sánchez Mazas. El día 10 de febrero de 1939, sale de la citada checa, siendo conducido en unión de varios aviadores prisioneros, a la frontera francesa. De Francia es rescatado por una Delegación de la Aviación nacional. Se presenta en Zaragoza, donde queda pendiente de Información judicial, que queda resuelta por el Juzgado de la 4ª Región Militar, sin declaración de responsabilidad.

El día 1 de abril de 1939, a propuesta del Jefe del Aire, es destinado como Jefe al Servicio Industrial de la Zona Norte. El día 25 de abril, pasa destinado al Arma de Aviación. Por Orden Ministerial de 15 de junio, es ascendido a capitán de fragata. En noviembre, es destinado como Subdirector de Fabricación a la Dirección General de Material del Ministerio del Aire, habiendo realizado desde el 1 de diciembre de 1922 hasta el 31 de diciembre de 1939, un total de 1.050 horas de vuelo.

En mayo de 1940, marcha a Alemania e Italia, con objeto de adquirir material aeronáutico y pasa a formar parte de la Escala Inicial de Ingenieros Aeronáuticos, con el empleo de teniente coronel. Por Orden de 31 de mayo, causa baja definitiva en la Marina. En julio de 1941, viaja de nuevo a Alemania, repitiendo viaje al año siguiente pero, esta vez visitando además, fábricas y establecimientos industriales, de Suiza e Italia.



Segundo Contramaestre de Aeronáutica Naval, con la Especialidad de Mecánico de Vuelo, Salvador Bosch Atset, Medalla Aérea por O.M. de 7 de octubre de 1931. (Museo Naval).

A finales de febrero de 1944, marcha a Berlín y otros puntos de Alemania, para estudiar en la casa Heinkel, la construcción de prensas especiales para la estampación de largueros y perfiles de aviones y para gestionar el urgente envío del material aún pendiente de entregar. En junio, vuelve a viajar a Suiza para estudiar y gestionar la compra de las hélices Escher-Wyss para el caza Hispano Aviación H.A. 1.109 J-1-L y la adquisición del compresor de aire y arranque Mora-Wecke para el motor Hispano Suiza H.S.-89 12-Z, fabricado en Barcelona.

En julio de 1945, pasa destinado al

Instituto Nacional de Técnica Aeronáutica (I.N.T.A.), como Jefe del Departamento de Motores, destino en el que permanece durante tres años como "supernumerario".

En mayo de 1949 y con objeto de buscar motores para los aviones Heinkel He. 111 y Junkers Ju. 52 viaja a Pau, Holanda, Suiza y la zona ocupada de Alemania Occidental. En agosto se le nombra Enlace del I.N.T.A. con el Ministerio del Aire. En el mes de julio de 1950, viaja a Holanda para recibir motores B.M.W. y a Francia para recepcionar los motores Hispano Suiza H.S.-89 12-Z-17. En octubre, asiste en París, a las pruebas de adaptación de las hélices De Havilland al avión de caza Hispano Aviación H.A. 1.109 K-1-L.

En octubre de 1952, es nombrado Director General del I.N.T.A. El día 26 de diciembre de 1953, se traslada a Sevilla con objeto de presenciar las pruebas de un avión de enseñanza avanzada. Con fecha 14 de abril de 1956, sale en comisión de servicio para Canarias para asistir a las pruebas del avión Heinkel He. 111, construido por C.A.S.A., con motor Merlin y provisto de hélices de la Empresa Nacional de Hélices para Aeronaves S.A.

En enero de 1957, se le nombra Director General de Industria y Material del Ejército del Aire.

Por Decreto de 28 de junio de 1957, asciende a general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos. Por Decreto de 1 de junio de 1962 se le promueve al empleo de general de división del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y el 25 de octubre es nombrado Director General de Aeropuertos.



Comida homenaje a Salvador Bosch en Barcelona por la concesión de la Medalla Aérea. (Museo Naval).

En diciembre de 1963, se le nombra Director General de Infraestructura, de la Subsecretaría de Aviación Civil. Por Decreto de 23 de septiembre de 1965, es nombrado Inspector General del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, cargo en el que permanece hasta su pase a la situación de "reserva", el día 17 de enero de 1968. Fallece el día 7 de junio de 1982.

SALVADOR BOSCH ATSET (1903-?)

Nace en Barcelona, el día 21 de junio de 1903. Era hijo de Domingo Bosch y de María Atset.

En abril de 1923, ingresa en el Arsenal de Cartagena como Marinero de 2ª, siendo destinado al *Dédalo* y luego al crucero *Río de la Plata*, prestando servicios de electricista en los hangares del muelle de Contradique de Barcelona.

A mediados de febrero de 1924, es nombrado Alumno Mecánico en vuelo, formando parte de la 4ª Promoción y haciendo sus primeros vuelos en el hidroescuela Savoia S.13. En septiembre del mismo año, pasa destinado a la Escuadrilla de hidros Savoia S.16 bis, embarcada en el *Dédalo*, tomando parte en los bombardeos aéreos de Tguisas y en las operaciones efectuadas para la evacuación de la cuenca del Uad-Lau.

En mayo de 1925, se le promueve a Cabo 2º Mecánico de Aeronáutica Naval. El día 9 de septiembre, sale en el hidro Macchi M.24, indicativo M-NMLD, hacia Alicante, Los Alcázares y El Ataláyón, donde queda destacado, tomando parte en los bombardeos aéreos de Axdir y Alhucemas, siendo premiado por su heroica actuación, con la Cruz del Mérito Militar con distintivo rojo y con la Medalla de Sufrimientos por la Patria con pensión vitalicia.

En diciembre de 1927, asciende a Maestro de Aeronáutica Naval, continuando destinado en los talleres de la Aeronáutica Naval de Casa Antúnez. En octubre de 1929, toma parte con la Escuadrilla de Macchi M.18 en las maniobras de la Flota y en diciembre, es destinado a la Escuadrilla Dornier Wal, siendo pasaportado a Cádiz para hacer vuelos de pruebas con los mismos. En julio de 1930, asciende a 2º Contramaestre de Aeronáutica Naval con la Especialidad de Mecánico de Vuelo y se le nombra para dotar un Dornier Wal, sufriendo el retroceso del motor en el brazo derecho, que le produce una fisura en el cúbito, pero sigue trabajando para que su hidro continúe prestando servicios. En enero de 1931, se le concede la Cruz del Mérito Naval con distintivo blanco.



Aspirante de Marina de segundo año, Julio Guillén Tato, luciendo sobre su uniforme el distintivo de Aerostación Militar, en la Escuela Naval Militar de San Fernando, el día 15 de abril de 1915. Años más tarde, le sería concedida la Medalla Aérea por Decreto de 26 de marzo de 1932. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).



El teniente de navío Julio Guillén Tato, en 1922, delante de la barquilla de un dirigible de origen italiano, tipo O de exploración, de 3.600 metros cúbicos de capacidad y con dos motores radiales Colombo de 130 CV. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

El día 12 de septiembre de 1931, en la travesía de Valencia a Baleares, el Dornier Wal, matrícula EA-AAG, sufre un accidente al realizar un amaraje forzoso. Aparte de la tripulación, iban como pasajeros, el Subsecretario de la Presidencia del Gobierno, Rafael Sánchez Guerra y el Director General

de Navegación y Transportes Aéreos, José María Roldán. Durante una larga y negra noche achicando agua, el contramaestre mecánico Bosch, resulta herido grave en la región epigástrica y en ambas manos. Una vez rescatados por el pailebote *Estela*, Bosch es trasladado primero a Palma y luego a Barcelona, donde queda hospitalizado en la enfermería de la Base, donde después de una estancia de 67 días, es dado de alta. Por Orden telegráfica ministerial del día 23 de septiembre de 1931, se le concede la Medalla Aérea. Posteriormente, por Orden Ministerial de 7 de octubre de 1931, el Gobierno de la República, confirma dicha Orden telegráfica y dispone su publicación en el Diario Oficial del Ministerio de Marina "para conocimiento y estímulo general y natural satisfacción del interesado".

En junio de 1932, se le concede la segunda Medalla de Sufrimientos por la Patria y en noviembre, asciende a Auxiliar 1º de Aeronáutica Naval, graduado de alférez de fragata, continuando destinado en la Escuadrilla Dornier, además de ser Contramaestre de Cargo y Ayudante del secretario del Aeropuerto de El Prat de Llobregat.

Tras los incidentes revolucionarios en Cataluña de octubre de 1934, por orden escrita, restablece el orden en el Aeropuerto de El Prat, al mando de la Marinería.

En julio de 1935, pasa a prestar servicios de aviación, al buque planero *Artabro*, en el cuál queda definitivamente embarcado para la "Expedición Iglesias" al Amazonas, empezando a realizar numerosos vuelos con las dos avionetas (una De Havilland D.H. 60 G- III A y una De Havilland D.H. 83) de dicho buque.

El día 18 de julio de 1936, se fuga del *Artabro*, que se hallaba en Cartagena, yendo a Los Alcázares de donde más tarde sale para Barcelona, buscando la oportunidad para pasar a zona nacional. En agosto, permanece todo el mes en el aeródromo de Getafe, siendo amenazado de muerte, con pistolas, por compañeros de Aeronáutica Naval. En octubre, pasa al aeródromo de Manises, sin destino. En febrero de 1937, pasa destinado a guardar material de aviación en el Club Náutico de Valencia. El 18 de agosto, se fuga, sólo, con una lancha, refugiándose en el crucero inglés *Galatea*, del cuál es desembarcado a los veinte días en el mismo puerto de Valencia y entregado a los republicanos. Es apresado y llevado primero a Manises y luego a la prisión militar de Monte Olivete, donde se le comunica el arresto de toda su



Recepción en el Ayuntamiento de Bruselas, en septiembre de 1923, con motivo de la Copa Gordon Bennet de globos libres. En la fotografía, aparece sentado, el tercero por la izquierda, el teniente de navío Julio Guillén Tato y, a su lado, el teniente Félix Gómez de Guillamón de la Aeronáutica Militar, junto a Eduardo Magdalena del Real Aero Club de España. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

familia. Permanece todo el año 1938 en prisión, siendo juzgado por un Tribunal Popular Militar instalado en el Mercado Central de Valencia, siendo la petición del fiscal la pena de muerte, de la que se libra, al parecer, fingiendo enajenación mental. En 1939, una vez liberado en el hospital de Jijona, se presenta en la Comandancia Militar de Marina de Barcelona, pasando a prestar sus servicios de Alférez Mecánico, en el Parque Eventual de Aviación de Cataluña, en Sabadell. En junio, es comisionado a los bancos de prueba de la fábrica de motores Elizalde. Más tarde es destinado como Jefe de la Puesta Punto de Motores de Aviación, en el Aeródromo de Sabadell.

El día 26 de junio de 1940, es juzgado en Barcelona en el Consejo de Guerra Permanente de Aviación, para examinar el procedimiento sumarísimo de urgencia N° 319-E-A seguido contra él, por su permanencia en zona republicana, resultando sobreesido el procedimiento y siendo declarado exento de responsabilidades.

En febrero de 1941, se le pasaporta en comisión de servicio para Francia, al objeto de recoger unos aviones y motores allí abandonados por los republicanos. El día 21 de octubre de 1942, pasa a formar parte del Cuerpo Auxiliar Servicios Técnicos de la Armada (C.A.S.T.A.), como Auxiliar 1º, Especialidad de Maquinaria.

En noviembre de 1942, es comisionado a Playa de Haro para buscar y recuperar un avión inglés Short S.29

Stirling Mk I de la R.A.F., que había realizado un aterrizaje forzoso. En diciembre, pasa destinado a la Estación Naval de Sóller y seguidamente al Polígono de Lanzamiento de Alcudia, como Maestro del Taller Mecánico y de los Servicios Eléctricos. En agosto de 1943, salva a un niño de morir ahogado en aguas de Alcudia, siendo citado en la Orden. El 25 de junio de 1958, pasa a la situación de retiro. Desconocemos su fecha de fallecimiento.

JULIO GUILLÉN TATO (1897-1972)

Nace en Alicante, el día 5 de agosto del año 1897 en la casa número 41 de la calle San Fernando. Era hijo de Heliodoro Guillén Pedemonti, pintor academicista y catedrático de Dibujo y de Josefa Tato Ortega, ama de casa.

Realiza sus estudios de Parvulario y Primera Enseñanza en el Colegio de los padres Agustinos y en el Collège de l'Alliance Française. En junio de 1907, aprueba el examen de ingreso en el Instituto General y Técnico de Alicante.

El 13 de noviembre de 1913, aprueba el ingreso en la Escuela Naval Militar de San Fernando y en enero de 1914 sienta plaza como Aspirante en dicha Escuela. En enero de 1916 asciende a Guardia Marina y dos años más tarde a alférez de fragata. Durante éste período de formación embarca en los acorazados *España* y *Alfonso XIII* y en los cruceros *Carlos V* y *Reina Regente*.

En enero de 1919 asciende a alférez de navío, embarcando en el contratorpedero *Osado*, afecto al apostadero de Cartagena. En julio, se alista como voluntario para hacer prácticas en hidroavión. En noviembre de 1920, solicita desde Ferrol, hacer el 2º Curso de Aerostación Naval.

Al abrirse el año 1921, es nombrado Alumno e ingresa en la Escuela de Aeronáutica Naval, de Barcelona (Real Orden de 7 de enero). En febrero de dicho año, asciende a teniente de navío. En junio, comienza la instrucción de Globo Libre y la de Aviación, en el aeródromo de El Prat de Llobregat. Durante todo el



Barquilla del dirigible semirrígido SCA, donde podemos identificar al Instructor de Aerostación (I) Domenico Leone ; los tenientes de navío alumnos (*) de la Sierra y Guillén y el mecánico (X). (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).



Imagen de los aerosteros españoles que participaron en la Copa Gordon Bennet de 1923, celebrada en Bruselas. Identificamos, empezando por la izquierda: el primero, al capitán Pedro Peñaranda; el tercero, al teniente coronel Eduardo Baselga; el quinto y sexto, a los tenientes de navío Guillén y de la Sierra; el séptimo, al señor Magdalena y el octavo, al teniente Félix Gómez de Guillamón. Hay dos personas sin identificar. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

mes de octubre, efectúa prácticas de Globo Cautivo en tierra y, a remolque del contratorpedero *Audaz*.

Empieza el año 1922, como Alumno de la Escuela de Aeronáutica Naval, embarcado en el *Río de la Plata*. Durante los meses de marzo y abril, realiza sus primeros vuelos en dirigible. A primeros de agosto, el *Dédalo* zarpa para Ceuta y luego parte hacia Melilla. El día 6 de agosto, realiza, como observador, a bordo de un Macchi M.18, el lanzamiento de bombas sobre las baterías enemigas de Morro Nuevo y el poblado de Azibfazar. Días más tarde, y desde un hidro Savoia S.16 bis, bombardea eficazmente con granadas incendiarias cabo Quilates, Morabito y la batería de Xaib. Por avería de motor, el piloto se ve obligado a amarar a 4 kms. de la costa, siendo recogidos 45 minutos después, por el *Audaz*, metiéndose el hidro a bordo del acorazado *Alfonso XIII*, bajo el fuego del cañón de Morro Nuevo. Premio a estas arriesgadas acciones, fue la concesión en 1923, de la Medalla de Marruecos con pasadores de Tetuán y Melilla (16 de enero) y la Cruz del Mérito Naval de Primera Clase con distintivo rojo (12 de mayo).

El día 23 de septiembre de 1923, los tenientes de navío Julio Guillén y Manuel de la Sierra, participan en la Copa Gordon Bennet de globos libres, celebrado en Bruselas, pilotando el globo *Hesperio* de la Aeronáutica Naval, que competía por primera vez. Cuando se da la señal de partida, se levanta un violentísimo temporal de viento, lluvia, granizo y nieve. Con grandes dificultades, el *Hesperio* logra tomar tierra en Woldendorp (Holanda) después de recorrer 325 kms., resultando heridos sus dos tripulantes, al chocar con un poste de luz eléctrica. Pese a todo, quedaron clasificados en cuarto lugar de la general, en tercero por naciones y en primer lugar de los globos militares y navales. Trágico concurso en el que resultaron destrozados tres globos y en el que murieron cinco aerosteros, entre ellos, el capitán español Pedro Peñaranda, de la Aeronáutica Militar, que falleció en el acto al ser alcanzado por un rayo, cuando tripulaba el *Polar*. Con la hazaña llevada a cabo por Guillén y de la Sierra, España se apuntó un destacadísimo éxito deportivo. El memorable hecho fue recompensado, primero, con la concesión a ambos aerosteros con la Cruz del Mérito Naval de 1ª Clase con

distintivo rojo (20 de febrero de 1924) y, más tarde, con la Medalla Aérea (26 de marzo de 1932).

Comienza el año 1924, destacado en el aeródromo de El Prat, como Oficial de la Sección de Aerostación y Dirigibles. En julio, asiste mandando un dirigible Tipo "O", al encuentro de las escuadras italiana y española en las islas Columbretes. Con motivo del viaje de los reyes de Italia a Barcelona, Guillén, es nombrado Caballero Oficial de la Corona de Italia. En premio al brillante período de operaciones militares en África, comprendido entre julio y diciembre de 1922, se le concede la Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo (R.O. de 12 de diciembre de 1924).

En enero de 1925, continua como Oficial encargado de la Sección de Aerostación en la Escuela de Aeronáutica Naval. Por Real Orden de 18 de febrero, se le concede el Título de Piloto de Dirigible. A mediados de abril marcha a la Hidroeléctrica de Flix (Tarragona), con el Director de la Escuela, para estudiar sobre el terreno la instalación de una central compresora de hidrógeno para Aerostación. El día 10 de septiembre, marcha voluntario a África, en la escuadrilla expedicionaria de hidroaviones

Macchi M.24, como observador. Llega en vuelo a Los Alcázares y al día siguiente a El Atalayón, en Mar Chica (Melilla), quedando la escuadrilla a disposición del general Soriano, formando parte de la Tercera Escuadra, que manda el teniente coronel Kindelán. El día 14 efectúa su bautismo de guerra con reconocimientos y bombardeos sobre Ben-Hach- Mohamet, Tigamisin, Malmusi, Axdir, Amekran, Palomas, Rocosa, Yebel-Sedum, Tafrast, Tamastat, Ain-Kmra, Tamaskinda, Sidi-Drís y cabo Kilates.

En enero de 1926, continúa prestando sus servicios en la Escuela de Aeronáutica Naval como piloto Jefe de la Sección de Dirigibles. Entre los meses de septiembre a diciembre asiste y participa en el Congreso Hispanoamericano de Aeronáutica que se desarrolla en Madrid y Guadalajara, lugar donde realiza vuelos en el dirigible N° 51 de la Aeronáutica Militar.

Al comenzar el año 1927, continúa como piloto de dirigibles en la Escuela de Aeronáutica Naval y de Vocal del Comité Deportivo de la Exposición de Barcelona. Se le concede otra Cruz de 1ª Clase del Mérito Militar con distintivo rojo, por los servicios prestados en Alhucemas con la Escuadrilla de Macchi M. 24. (R.O. de 22 de enero) y más tarde recibe la distinguida Cruz de la Encomienda de Número de la Orden de Carlos III. (R.O. de 17 de diciembre), por sus destacadas acciones en beneficio de España y la Corona.

En febrero de 1928, se le nombra miembro de la Comisión Inspector de la construcción de la réplica de la Carabela *Santa María*. A mediados de mayo, se le encarga redactar el plan, relativo a la presencia y contribución de la Marina en la Exposición Ibero-Americana de Sevilla. En febrero de 1929, es nombrado Comandante de la Carabela. En Abril, asciende a capitán de corbeta. Entre mayo y octubre, saliendo de Cádiz con la Carabela realiza varios viajes a Bonanza, Sevilla, Huelva, La Rábida, Sanlúcar de Barrameda y vuelta a Sevilla donde queda fondeada.

Empieza el año 1930, como Comandante de la Carabela Santa María, fondeada en Sevilla, con motivo de la Exposición Ibero-Americana. En junio, es nombrado subdirector del Museo Naval. Durante el mes de julio, embarca como 3º Comandante del acorazado *Alfonso XIII*, y luego, en agosto, en el crucero *Miguel de Cervantes*, con el que en diciembre sale para Valencia con ocasión del estado de guerra.

Comienza el año 1931, embarcado en el crucero *Miguel de Cervantes* co-

mo 3º Comandante. En agosto, se dispone que pase destinado a la Sección de Aeronáutica del Ministerio de Marina, como Jefe del 2º Negociado de la Dirección de Aeronáutica, destino que desempeña sin desatender el de subdirector del Museo Naval.

Por Decreto de 26 de marzo de 1932, se le concede la Medalla Aérea "por los hechos realizados en la noche del 23 de septiembre de 1923". En mayo es nombrado socio de la Sociedad Geográfica Nacional y Consejero de la L.A.P.E. En diciembre de 1933, se le nombra Director del Museo Naval.

De septiembre a noviembre de 1936 sufre prisión en la cárcel Modelo de Madrid y se refugia en la legación de Polonia, saliendo de España con su familia rumbo a dicho país. Regresa a España y se domicilia en Cádiz. Por haber sido dictado por el Consejo de Guerra de Oficiales Generales del Ejército Sur, un "Pronunciado" condenándole a la pena principalísima de separación del servicio activo, se dispone su baja en la Armada, en junio de 1938. En 1941, se instruye causa de revisión del citado "Pronunciado", resultando absuelto con todos los pronunciamientos favorables.

El 14 de noviembre de 1941, asciende a capitán de fragata y el 5 de diciembre se dispone su pase voluntario a la Escala de Complemento y días más tarde se le nombra, de nuevo, Director del Museo Naval. El 19 de junio de 1942, es elegido miembro de número de la Real Academia de la Historia, por unanimidad. En 1944 asciende a capitán de navío y en 1959 a contralmirante. Durante ese período es distinguido con los más altos títulos y honores nacionales e internacionales. En 1961, Gran Cruz de Isabel la Católica y en 1972, Gran Cruz de la Orden del Mérito Civil. Fallece en Madrid, el 27 de noviembre de 1972.

MANUEL DE LA SIERRA BUSTAMANTE (1897-1962)

Nace en Jerez de la Frontera, el día 25 de marzo de 1897. Era hijo de Ramón de la Sierra Agüera y de Josefa Bustamante Piuna.

Ingresa en la Escuela Naval Militar de San Fernando, el día 9 de enero de 1914, como Alumno-Aspirante. Asciende a Guardia Marina en enero de 1916 y tres años después a alférez de fragata. Durante este período de formación embarca en el acorazado *Alfonso XIII* y en los cruceros *Reina Regente* y *Carlos V*. En enero de 1920, asciende a alférez de navío y embarca en el cañonero *Marqués de la Victoria* hasta octubre,

donde pasa destinado al buque de salvamento de submarinos *Kanguro*.

El día 11 de enero de 1921, desembarca para asistir al reconocimiento médico para ingreso en la Escuela de Aeronáutica Naval. En abril comienza la instrucción en aeroplano haciendo su primera hora de vuelo. En julio embarca en el crucero *Río de la Plata* afecto a la Escuela y fondeado en el puerto de Barcelona. Durante el mes de octubre efectúa pruebas en globo libre y cautivo.

Al abrirse el año 1922, hizo escuela de globos libres, cautivos y dirigibles. A primeros de septiembre, está con el *Dédalo* en Melilla y sale para Alhucemas a efectuar varios vuelos. El día 23 de octubre, vuelve con el *Dédalo* a Melilla, saliendo para bombardear Afrau y Sidi-Drís.

Con fecha 16 de enero de 1923, se le concede la Medalla de Africa con pasadores de "Melilla" y "Tetuán" y en mayo la Cruz del Mérito Naval con distintivo rojo, por su destacada actuación en Marruecos. En agosto, embarca en el crucero *Río de la Plata*. El 12 de septiembre, sale en comisión para Bruselas, para tomar parte en la Copa Gordon Bennet, de globos libres. El 12 de octubre, regresa de Bruselas junto al teniente de navío Guillén, tras su brillante actuación en el citado concurso.

El día 7 de septiembre de 1924, es destinado a Londres para realizar estudios de Aeronáutica, en el prestigioso Imperial College of Science and Technology, de Kensington, en donde continúa hasta el mes de junio de 1925.

Empieza el año 1926, destinado en la Escuela de Aeronáutica Naval, como piloto de dirigibles haciendo prácticas con este material, durante todo el año.

En enero de 1928, pasa destinado como Jefe de los talleres de la Escuela de Aeronáutica Naval. A finales de mayo, es elegido para estudiar los trabajos presentados para el premio "Arturo Elizalde", sobre proyectos de motores para aviación. En octubre, es destinado para formar parte de la comisión-tribunal con el fin de hacer la organización, revalidación de títulos y nombramiento de profesores de la Escuela Superior de Aerotecnia.

A primeros de julio de 1929, es enviado a Italia, en comisión de servicio, para la recepción de un hidro Savoia S.62, en Sesto Calende y más tarde es nombrado Inspector de la construcción de los aparatos Dornier Wal (R.O. de 3 de septiembre).

Asciende a capitán de corbeta (R.O. de 7 de octubre de 1930). Días más tarde, es destinado como profesor even-



En primer término, los tenientes de navío Guillén y de la Sierra, portando con emoción y orgullo el féretro con los restos mortales de su compañero el capitán Peñaranda, muerto por un rayo, el día 23 de septiembre de 1923, cuando participaba en la Copa Gordon Bennet. (Archivo Jorge Juan Guillén Salvetti).

tual de Aerostación y Dirigibles en la Escuela Superior de Aerotecnia y es nombrado Subdirector de la Escuela de Aeronáutica Naval.

En junio de 1931, se le nombra profesor de Tecnología y Construcción y de Aerodinámica y Motores en la Escuela de Aeronáutica Naval y más tarde Director de la misma.

Comienza el año 1936, en igual situación y destino que los años anteriores. Por escrito de fecha 25 de agosto del entonces jefe del Aire, general Kindelán, pasa destinado como jefe de la 3ª Sección de Operaciones, del Estado Mayor. Por escrito de fecha 22 de mayo de 1937 del general jefe del Aire, pasa destinado como enlace de la Legión Cóndor, sin pérdida de su anterior destino. A propuesta del general jefe del Aire, en septiembre de 1938, pasa destinado como enlace del Ejército del Norte y en noviembre, se le destina a Servicios Técnicos del Estado Mayor del Aire. Por Orden de 27 de marzo de 1939, es ascendido al empleo de capitán de fragata y por Orden de 28 de octubre, se le nombra Caballero Oficial de la Orden de la Corona de Italia.

Por Orden de 12 de febrero de 1940, se le autoriza para usar sobre el uniforme la insignia del Águila Alemana de 2ª clase. Por Orden de 30 de mayo, pasa a formar parte de la Escala Inicial del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, con el empleo de teniente coronel, causando baja definitiva en la Armada pero, conservando con carácter honorífico el empleo de capitán de fragata. Pasa el mes de junio destinado en Sabadell, como Jefe del Parque Eventual de Cataluña. Por Orden de 18 de julio, se traslada a Washington, como Agregado Aéreo de la Embajada de España en los Estados Unidos, en donde permanece lo que queda del año y todo el año 1941.

Por Orden de 30 de octubre de 1942, asciende a Coronel del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos y al día siguiente, se le nombra Agregado Aéreo a la Embajada de España en Buenos Aires, en donde permanece hasta noviembre de 1944, pasando a la situación de "Disponibile Forzoso" en la Región Aérea Central. En septiembre de 1945, es designado Jefe de la Zona Territorial de Industria N° 2 (Sevilla). En fe-

brero de 1946, es nombrado Jefe de la Maestranza Aérea de Cuatro Vientos y en diciembre, pasa destinado a la Dirección General de Industria y Material, como Jefe de Fabricación del Ministerio del Aire.

El día 26 de mayo de 1948, sufre un accidente de automóvil en acto de servicio, resultando herido "menos grave" y quedando hospitalizado hasta el 28 de septiembre, fecha en que fue dado de alta. A resultas de éste accidente, se le concede la Medalla de Sufrimientos por la Patria, con cinta amarilla. (Orden de 28 de enero de 1949).

Por Orden de 13 de octubre de 1950, es destinado como Jefe a la Maestranza Aérea de Sevilla, donde permanece hasta el 29 de octubre de 1959, fecha en la que asciende a general de brigada del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos, pasando destinado a la Dirección General de Aeropuertos del Ministerio del Aire, como Subinspector Técnico.

Con fecha 1 de junio de 1962, es nombrado Director General de Aeropuertos, desempeñando dicho cargo, hasta el día 10 de octubre de 1962, fecha de su fallecimiento en Bañeres (Tarragona).