

Rodolphe de Hemricourt de Grunne

Juan Arráez Cerda

DESDE mis primeras vivencias con veteranos miembros de la Aviación Nacional, en innumerables ocasiones les escuché hablar con gran afecto de «Rodolfo», un solitario voluntario belga que vino a España para combatir al comunismo, pero muy poco pude saber de quién era realmente. Luego, la vida me llevó a investigar y escribir sobre nuestra historia aeronáutica y poco a poco pude saber algo más, aunque los varios escritores belgas a los que fui conociendo personalmente en los Salones Aeronáuticos de Le Bourget, años 60 a 70, siempre eludieron el tema, tal vez por estar todavía repletos de antiespañolismo, y solamente hace unos pocos años, cuando tuve el placer de conocer a Jean-Louis Roba, compañero de redacción en la revista francesa AVIONS, fue cuando realmente supe quién fue Rodolfo y es por ello por lo que ahora me atrevo a escribir esta sencilla reseña biográfica.

Rodolphe Charles Geofroy de Hemricourt de Grunne nació el 18 de noviembre de 1911 en Etterbeek-lez-Bruxelles, siendo el cuarto hijo de Charles, Conde de Hemricourt y de María, Condesa de Montalembert, perteneciente a la nobleza de Francia.

Su primera infancia transcurre en Bélgica, pero a los tres años parte con su familia a Inglaterra obligados por los avatares de la 1ª Guerra Mundial. En 1917 regresa al continente y es en París, en donde la familia ha establecido su residencia, donde pisa por primera vez una escuela. El fin de la guerra, al año siguiente, hace que regresen a Bélgica y las cosas vuelvan a la normalidad. Rodolfo es internado en un colegio religioso y más mal que bien termina su escolaridad, pues los estudios no le interesan demasiado. Calmoso en apariencia, buye de energía contenida, pero únicamente para aquello que le interesa realmente, haciendo gala de una independencia absoluta que le lleva a apartarse de grupos u

organizaciones colectivas como los Scouts.

Finalizados sus estudios medios, se le presenta el dilema de realizar estudios universitarios por los que no tiene el menor interés, por lo que al final es enviado a Casablanca, en el Marruecos francés, en donde en la Escuela de Agricultura de Maison Carrée consigue obtener el título de Ingeniero Agrónomo.

En 1933 regresa a Bélgica para realizar su servicio militar y aunque se ofrece a la Aeronautique Militaire, es rechazado con el pretexto de sufrir debilidad en uno de sus ojos, al margen de que quienes debían «recomendarle» no hicieron absolutamente nada por él, lo que le llevaría a guardar un fuerte rencor contra el Barón Frederic de Woelmont. Al ser un excelente caballista es incorporado, el 24 de julio de 1933, al 1º Regimiento de Guias, en el que sirve durante catorce meses. Poco después, influenciado por su hermana Anne, obtiene su título de Piloto Civil (Brevet nº 371) en 1935, aunque luego se deja llevar por la vida mundana y se convierte en todo un conquistador.

La Guerra de España

Cuando las noticias del Alzamiento en Marruecos el 17 de julio de 1936, y seguidamente en la Península, van llegando a Bélgica, son todo un revulsivo para Rodolfo, que le hacen iniciar un nuevo y total cambio a su vida.

Decidido a marchar a España y combatir al marxismo, a finales de septiembre parte en tren hacia París y de allí a San Juan de Luz, desde donde el día 30 escribe a su madre diciéndole que al día siguiente partiría hacia Burgos con la ayuda de unos amigos carlistas.

A su llegada no puede esperar y el 9 de octubre se presenta en la oficina de Milicias de Falange Española y se alista en la recién formada Centuria Ar-



Fotografía de Rodolfo Hemricourt que se encuentra, o encontraba, en su expediente personal del Ejército del Aire.

gentina, a la que se incorpora en Palencia y con la que parte al frente de Santander, en donde el 19 de noviembre resulta herido en la pierna derecha durante uno de los combates, aunque afortunadamente la herida ha sido limpia ya que la bala ha entrado y salido sin dañar huesos o músculos. Evacuado a un hospital de Burgos ello va ser la causa de un definitivo cambio, dado que su vecino de cama es un piloto con el que hace amistad, y animado por él, y siguiendo sus instrucciones, se ofrece para la Aviación Nacional. Muy poco después causa baja en la Centuria Argentina y siguiendo las normativas legales es alistado en El Tercio como Legionario con consideración de Alférez con fecha 1 de diciembre de 1936 y pasaportado para Sevilla en donde se incorpora a la Escuela Elemental de Tablada al día siguiente, para tan solo dos días después, el 4,

realizar su primer vuelo en España con una De Havilland DH-60 «Moth» en la que es probado por su profesor. Después de 43 vuelos de doble mando con un total de 4 h. y 10' reciben la suelta y después de totalizar 66 nuevos vuelos pasa a la Escuela de Transformación en donde vuela los Hispano DH-9 hasta recibir el ansiado Título de Piloto de Avión de Guerra y la clasificación de Apto para Caza, siendo nombrado Alférez de Complemento de Aviación con fecha 27 de enero de 1937 (B.O. Nº 103) para al día siguiente recibir la orden de incorporación al Grupo 3-G-11, que dotado con vetustos Heinkel He-46 «Pava» se encuentra basado el aeródromo zaragozano de Sanjurjo, en donde se presenta sin demora y se incorpora a la Escuadrilla que manda Emilio Jiménez Ugarte (a) «El Palomo». Su paso por el 3-G-11 es muy breve, tan solo un mes, pero aún así tiene la oportunidad de participar en 16 servicios de guerra en apoyo de la asediada Huesca, con una duración de 19 h y 17' de vuelos.

Considerándole ya suficientemente fogueado, el 1 de marzo la Jefatura del Aire le destina al Grupo 1-G-2 dotado con aviones de caza Heinkel He-51A y basado igualmente en Zaragoza en esas fechas. Pasa a la Escuadrilla 1-E-2 que manda Manrique Montero y en la que vuela junto a Ramón Senra, Jaime Palmero, Mariano Ruiz de Alda,

José Jurado y el voluntario alemán Ernest Nienhuisen.

El 7 de abril la 1-E-2 realiza una eficaz acción de ametrallamiento sobre el Carrascal y el día 13 las tres Escuadrillas de He-51 realizan, por primera vez en la historia, la «Cadena» sobre las posiciones rojas de la Ermita de Santa Quiteria, situada entre Tardienta y Almudevar, que resulta tan eficaz que la División 27 «Carlos Marx» abandona sus posiciones dejando en ellas a más de 300 muertos.

En estas fechas se hace cargo del 1-G-2 Manrique Montero y cede a Corsini el mando de la 1-E-2. Los días 16 y 17 los He-51A actúan por última vez como aviones de caza combatiendo contra una formación de bombarderos Tupolev SB-2 «Katiuskas» escoltados por Polikarpov I-15 «Curtiss» o «Chatos», logrando derribar a uno de cada tipo, sin pérdida alguna, el día 16. El día 17 y algunos kilómetros en el interior de territorio republicano se desarrolla un duro enfrentamiento entre las tres Escuadrillas de He-51 y una Escuadrilla soviética de Polikarpov I-16 «Ratas» (en la que vuela el mercenario americano Frank Tinker) y dos Escuadrillas de I-15 «Chatos» en la que vuelan rusos y españoles. Pero veamos lo que al respecto le contaba Rodolfo Hemricourt a su Madre en una carta fechada el 28 de abril: «Como Vd. habrá podido ver en la prensa, nosotros avanzamos magníficamente so-



En la cabina del Heinkel He-51A de matrícula 2-56 y bautizado TERUEL, durante su pertenencia a la 1-E-2 que manda Manrique Montero.

bre el frente de Vizcaya y muy pronto Bilbao estará en nuestro poder. Una vez que este frente esté liquidado, nosotros tendremos las manos libres para trabajar en este frente de aquí. Puede ser que haya leído en los comunicados que ha habido varios violentos combates aéreos encima de Teruel, ello ha sido formidable y apasionante. Una mañana, mi escuadrilla junto a otra que se nos había unido, fuimos a buscar al enemigo. Éramos en total quince aparatos. Aproximadamente a los 45 minutos de vuelo apercibimos treinta Curtiss (aviones americanos más rápidos que portan cuatro ametralladoras -mientras nosotros solo tenemos dos- pero menos maniobrables que los nuestros). Ellos estaban a 4.000 metros. Nosotros a 2.000 y a doce kilómetros en el interior de sus líneas. Entonces, vea Vd., todas las desventajas eran para nosotros... Sin embargo, nosotros atacamos directamente de cara y subiendo... y, de pronto, ¡es la gran mezcla! ¡Se imagina 45 aviones girando en el cielo! Y el colmo es que los antiaéreos rojos no habían encontrado más espiritual que tirar en medio del montón de esta kermesse! Esto ha durado diez minutos, el tiempo suficiente para que se nos blanqueen los cabellos cuarenta veces... Uno no sabe más donde mirar o tirar, ni es preciso para continuar. En un momento dado, mis dos ametralladoras se encasquillan y, mientras que yo trabajo en desencasquillarlas, un



Aquí le vemos en el aeródromo de Zaragoza junto al 2-54 bautizado HUESCA. Al fondo apercibimos un Heinkel HE-46 «Pava», que fue la anterior montura de Rodolfo cuando pertenecía al 3-G-11.



Junto a un par de compañeros de su escuadrilla, en Zaragoza, con el fondo de uno de sus He-51A.

cerdo de rojo ha venido a colocarse en la cola de mi avión, rociándome de balas copiosamente. Yo veo el humo de cuatro trayectorias, lanzando las balas incendiarias que me pasan a derecha y a izquierda en las alas y por todas partes... Yo lo he evitado realizando un fuerte picado, a pleno motor, justo hasta el suelo... a un metro... He tirado de la palanca todo lo que he podido y el bravo aparato se ha enderezado al pelo, pero como volaba de 500 a 600 km. a la hora, he perdido la visión durante un pequeño momento, la sangre ha bajado a mis pies... y luego vuelta a empezar. Para acabar, nosotros hemos derribado a siete y ellos a uno solo de los nuestros. Y después en medio del combate, uno de los nuestros ha chocado violentamente con un rojo: los dos aviones han hecho explosión.»

Está claro que se refiere al combate del 17 de abril sobre las inmediaciones de Teruel en el que tres escuadrillas de Heinkel He-51 se enfrentaron a quince Polikarpov I-15 (los Curtiss de Hemricourt) que habían despegado de Sarrión. Los pilotos que chocaron y resultaron muertos fueron el alférez Palmero (He-51) y el sargento Calvo (I-15).

El 26 de abril, el 1-G-2 interviene en la contraofensiva sobre Celadas y El Muletón, en Teruel, y poco después, al

estabilizarse el frente la 1-E-2 de Hemricourt se mete de lleno en los combates de defensa de la semicercada ciudad de Huesca, aunque se ve obligada a mantener un servicio de alarma en su aeródromo a consecuencia de las frecuentes incursiones de los bombarderos enemigos.

El 13 de junio la 1-E-2 realiza, junto a los He-46 «Pavas» y Junkers Ju-52 bajo la protección de los Fiat CR.32 «Chirris», dos servicios sin oposición aérea alguna, pero al siguiente día son atacados por una treintena de cazas enemigos, entre «Chatos» y «Ratas». El combate es tremendamente feroz y se salda con el derribo de tres I-15 y un I-16, este último de la Escuadrilla en la que vuela el yanqui Frank Tinker, sin pérdida alguna propia. El último combate de esta batalla tuvo lugar el 16 de junio cuando cuatro He-51 y cinco He-46 con la escolta de nueve «Chirris» del 3-G-3 se «tropiezan» con veintiún Polikarpov R-Z «Natachas» escoltados por los «Moscas» de la escuadrilla soviética en la que vuela Tinker. El resultado final fue el derribo de un «Natacha» y un «Mosca» sin pérdida alguna nacional, aunque Tinker, en sus memorias, se anota un Fiat CR.32 nacional, lo cual es demostrablemente incierto.

El 20 de julio siguiente, Hemricourt, en reconocimiento a sus méritos, es ascendido al grado de teniente de complemento de Aviación (B.O. N.º 276), habiendo efectuado hasta el momento, en el 1-G-2, un total de 192 servicios de guerra y participado en 5 combates con aviones enemigos, en un total de 256 h y 16' de vuelos.

A finales de julio, el Ejército Popular desata una nueva acometida por el sector de Albarracín y el 1-G-2 al completo actúa con base en el pequeño aeródromo de Calamocha. Ya en agosto la 1-E-2 se bate el cobre en los combates iniciales de la batalla de Belchite, en cuyo primer día cae el Alférez Provisional Andrés Nieto y dos días más tarde el Alférez Provisional Salvador Blasco Román, ambos pilotos novatos. El 2 de septiembre le toca el turno a uno de los veteranos, el Alférez Provisional Mariano Ruiz de Alda. Por fin el 6 de septiembre finaliza esta batalla y se produce un periodo de calma que es aprovechado para revisar los aviones mientras sus pilotos se divierten en la alegre ciudad de Zaragoza.

El 15 de octubre un sorpresivo ataque, al amanecer, sobre el aeródromo de Sanjurjo, a cargo de los «Chatos» bajo la protección de los «Ratas», logra destruir a tres He-46 y tres Ju-52 nacionales, así como a seis Fiat CR.32



Formación de pilotos recién ascendidos a Tenientes Provisionales. En primera fila, tercero contando por la derecha, vemos a Rodolfo.

legionarios, aunque afortunadamente los He-51 resultan indemnes.

El 1 de noviembre, Rodolfo es sorpresivamente destinado a la 1ª Es-

cuadrilla del grupo 4-G-12 equipado con aviones de cadena Romeo Ro-37 y este no sabe si ello es un premio o un castigo, decidiendo por su parte que se trata de lo primero, tal como se deduce por el texto de una carta a su familia fechada el 8 de noviembre.

Rodolfo Hemricourt se toma unos merecidos días de descanso y el 16 de

noviembre hace su presentación en el aeródromo de Tablada, en donde, bajo el mando del Comandante Manuel Negrón, se está reorganizando el 4-G-12. Su paso por este Grupo es muy breve, ya que el día 7 de diciembre es por fin destinado a un Grupo de Caza, aunque ha tenido tiempo de realizar algunos vuelos de acomodación al Ro-37 con un total de 14 h y 16'.



En esta foto de estudio, dedicada a su tío Willy, lleva un bigote que ha pintado en plan de broma.



Bonita foto de Roberto junto al morro de su «Chirri». En su cazadora porta, de arriba abajo, el emblema del Grupo Azul, el emblema de piloto de la Aviación Nacional, las dos estrellas de Teniente y un Detente.

El 8 de diciembre se incorpora en Tablada al 3-G-3 que manda el Comandante Ángel Salas, pero tan solo una semana más tarde y después de haberse soltado en el Fiat CR.32 y realizar 3 h y 38' de vuelo, pasa destinado, el día 14, al hermano Grupo 2-G-3 o «Grupo Azul» que manda el mítico Comandante Joaquín García Morato, al que se incorpora al día siguiente en el aeródromo de Alfamén, para en lo poco que queda del año 1937 realizar seis servicios de guerra con 15 h y 19' de vuelos en el frente de Teruel.

Sus primeras vivencias en el «Grupo Azul» las cuenta a su familia en una carta fechada el 1 de enero de 1938, de la que traducimos los siguientes párrafos: «Yo no he permanecido mucho tiempo en Sevilla, en donde he progresado por mi incorporación al mejor grupo de caza que existe hasta el momento en España. He dejado mi antigua Escuadrilla y estoy al presente como simple Teniente en una Escuadrilla de caza a gran altitud, sobre uno de los últimos modelos de caza italiano, una «cosa» formidable que va de tal manera rápido, más de 400 kms. a la hora, que yo no he regresado todavía. Mi jefe es el Comandante Morato, el Guynemer español. ¡Yo estoy con los ángeles!

Os escribo desde un pequeño pueblo en el frente de Teruel, un lugar donde hace un frío horrible. Tenemos diez centímetros de nieve. Hemos acudido con toda urgencia, desde hace quince días, para la terrible Batalla de Teruel, que ciertamente ha sido una de las más duras de la guerra. Hemos sostenido espantosos

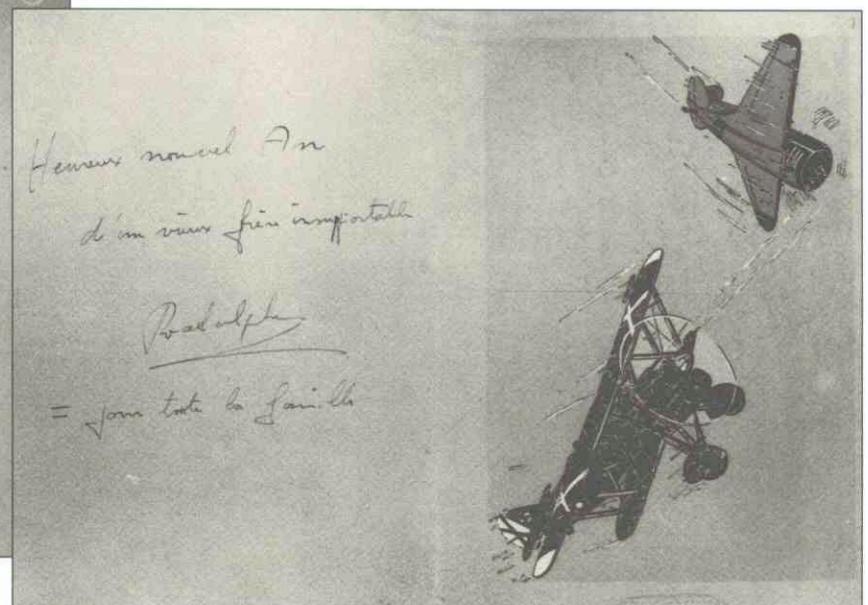
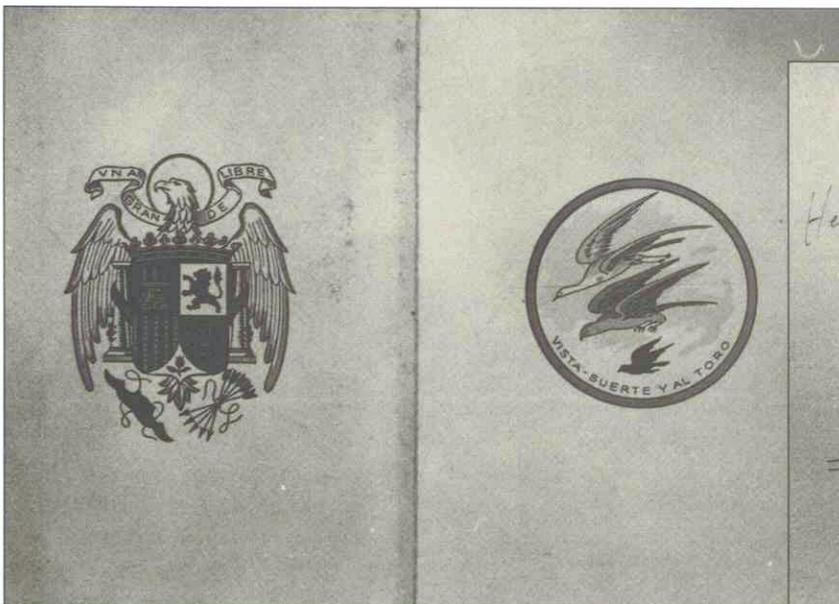


En los primeros días de abril de 1939 vemos en el aeródromo de Griñón a Luis Azqueta y O'Connor sentados, y de pie, de izquierda a derecha, a Barranco, Ibarreche, ?, Jorge Luis Muntadas «Muntaditas», «Bobito» Comas y Rodolfo Hemricourt, con el fondo del «Rata» que volaba Barranco en exhibiciones y que había sido repintado como republicano.

combates contra la aviación roja; casi todos los aparatos abatidos sobre Teruel lo han sido por mi grupo (un Grupo se compone de dos Escuadrillas) y ¡os aseguro que ello calienta!. Por mi parte un proyectil antiaéreo ha explotado en la cola de mi aparato, pero he podido aterrizar en nuestro aeródromo. Me hace reír mucho lo de que Frédéric de WOELMONT se interese ahora por mí... durante el tiempo en que yo quería a toda costa entrar en la aviación belga, él no me demostró tanto interés que yo sepa. En cuanto a realizar informes, yo lo deploro pero...

El tendrá que pasar sin ellos. Yo recibí un montón de cartas de mis camaradas de Bélgica que (ello hace que me ría) me envidian todos y que muchos quisieran venir también a España, si... pero... etc.»

La incorporación de Hemricourt a la mejor unidad de la Aviación nacional incitó a los responsables de la Aeronáutica Militar Belga a pedirle que realizara misiones de información en su provecho, es decir que se convierte en un espía, a lo que, haciendo honor a la palabra dada, se negó rotundamente.



Anverso y reverso de la tarjeta navideña del Grupo de Morato enviada por Rodolfo a su familia. Los dibujos son de Munaiz.



Ya de regreso en Aalter, Roberto viste, quizá por última vez, su uniforme español para esta foto, en la que le vemos todo sonriente y saludando brazo en alto. En el bolsillo izquierdo de su guerrera vemos el emblema de piloto de la Luftwaffe, que fue concedido a todos los pilotos de la Aviación Nacional que volaron aviones de fabricación alemana.

Durante toda la Batalla de Teruel, Rodolfo actuó prácticamente en todos los servicios de su Grupo hasta que se logra la reconquista de Teruel el 22 de febrero de 1938.

El 24 de febrero el 2-G-3 parte de Alfamen rumbo a Tauste (Zaragoza), su nuevo aeródromo, con el fin de descansar y reorganizarse.

El 9 de marzo se inicia la Ofensiva de Aragón y en un mismo día el Grupo Azul realiza dos servicios, el primero por la mañana escoltando a los Junkers Ju-52 españoles con 18 aviones y el segundo por la tarde, con seis aviones en caza libre en el que se produce un encuentro con una veintena de «Ratas» de los que derriban a cinco, uno de ellos a cargo de Hemricourt sobre las inmediaciones de Hajar, es su primera victoria.

El día 19, el 2-G-3 se basa en el recién conquistado aeródromo de Belchite con el fin de estar más cerca del frente, que avanza progresivamente hacia el este gracias al ímpetu de la infantería nacional.

Aprovechando la escasa actividad de la caza de «La Gloriosa», el 2-G-3 se dedica a realizar servicios de ametrallamiento, en lo que Rodolfo es todo un experto, a todo lo que encuentra de interés en el territorio republicano, logrando así destruir una buena cantidad de camiones y piezas de artillería.

El viernes 15 de abril la 4ª División de Navarra, que manda Camilo Alonso Vega, ocupa Vinaroz y parte en dos al territorio republicano y en ese día el 2-G-3 realiza dos servicios sobre la costa en los que atacan a varios buques que huyen de Vinaroz con el resultado de hundir a uno, averiar a varios y obligar a dos a regresar a puerto, en donde serán capturados. Rodolfo participó

en ello, tal como lo cuenta a su familia en una carta fechada el 5 de mayo siguiente: «Puedo decirles que nosotros somos los primeros que hemos volado sobre el mar durante la toma de Vinaroz. Nuestro aeródromo estaba en Belchite y estuvimos muy mal allí porque todo estaba destruido y no quedaba una casa decente para vivir. Entre tanto estamos en los alrededores de Teruel y, cuando recibáis esta carta, estaremos sin duda en el Norte, cerca de los Pirineos». Pero esto último no se cumplirá, ya que la ofensiva hacia Valencia lo impedirá.

El día 4 de mayo y durante un servicio de ametrallamiento cuatro «Chirris» son impactados por fuego terrestre y el de Hemricourt es uno de ellos, tal como describe en su citada carta anterior: «Ayer, mientras ametrallábamos trincheras enemigas, he recibido una bala en mi avión que ha dado justo en el sitio de mi pie derecho y como felizmente tenía puestas las botas de vuelo ese día, la bala entró por debajo y rebotó en el grueso tacón de la bota, saliendo por el lado. Si hubiese llevado, como de costumbre, sandalias, tendría el pie traspasado. ¡Que suerte!. Aquí tenemos por el momento un tiempo de perros. Lluve a torrentes».

El 31 de mayo sale el 2-G-3, más la Escuadrilla del 3-G-3 que manda el Capitán Murcia, con el fin de escoltar a una formación de Junkers Ju-52 y Romeo Ro-37 en servicio de bombardeo sobre Puebla de Valverde y durante el combate con los «Ratas» y «Curtiss» que tratan de interceptarlos,



Dos Hawker «Hurricane» de la Escuadrilla «Chardons», la mejor equipada de la Ae. M. Belga. Así, mirando a los hangares, fueron sorprendidos por los alemanes en el amanecer del 10 de mayo de 1940.



Algunos de los pilotos de los «Chardons» posan junto a uno de sus «Hurricane», tapando parcialmente la insignia de la Escuadrilla y su lema «Nemo me impune lacessit» (nadie me ataca impunemente). Hemricourt, con su pipa en la boca, es el tercero por la izquierda, de pie.

Rodolfo obtiene su segunda victoria al derribar a un «Rata». Sus compañeros además logran derribar a cuatro I-15 y un I-16.

En junio el Comandante Joaquín García Morato pasa a mandar el Grupo 3-G-3 y es sustituido en el 2-G-2 por Ángel Salas Larrazábal. El día 19 de ese mismo mes, el 2-G-3 realiza un segundo servicio de guerra con el fin de escoltar a los Ju-52 que van a bombardear a las tropas republicanas que están concentradas en Puebla de Valverde, en el que cuando ya se encuentran muy cerca de su objetivo son interceptados por dos Escuadrillas enemigas, una compuesta por dieciocho I-15 «Curtiss» y la otra por nueve I-16 «Ratas». Durante el duro enfrentamiento producido, Rodolfo Hemricourt consigue derribar a un I-15 sobre Alcablas y a un I-16 al norte de Puebla de Valverde, son su tercera y cuarta victorias. Además se han conseguido otros cuatro derribos: dos I-15 «Chatos» o «Curtiss» a cargo de Salvador, un I-16 a cuenta de García Pardo y otro I-15 a cuenta de Ibarreche.

En la noche del 24 al 25 de julio de 1938 se inicia la que será terrible Batalla del Ebro con el cruce del río por el Ejército Popular. Los Fiats Cr.32 abandonan Extremadura y el día 28 ya se encuentran en el campo de Escatrón, ya que su presencia es imprescindible dada la gran acumulación de efectivos aéreos efectuada por «La Gloriosa».

El 14 de agosto los 2 y 3-G-3 protegen a una formación de Heinkels He-111E de la Legión Cóndor a los que atacan fieramente los «Chatos» y «Ratas» sobre Gandesa. Al final de los combates se ha conseguido derribar cinco aparatos enemigos, entre ellos un «Rata», pilotado por el Sargento Eduardo Fernández Prada, a cargo de Rodolfo, y que cae al norte de Reus resultando muerto su piloto.

El 25 de agosto ante el ataque republicano en el río Zújar, el 2-G-3 regresa a Extremadura y se basa en el aeródromo de Mérida. Desde allí, el 1 de septiembre, Rodolfo obtiene su sexta victoria al conseguir abatir a un Grumman GE-23 «Delfín» mientras que

García Pardo acaba con otro. A mediados de mes la situación está bajo control y los «Chirris» regresan a Escatrón vía Ávila el día 18.

El 2 de octubre, al norte de Figueras se desarrolla un duro combate, contra I-15 e I-16, en el que Rodolfo hace doblete al derribar a dos «Ratas», doblete que consigue igualmente Julio Salvador, mientras que Aristides tiene que conformarse con uno; siendo uno de los derribados el «Chato» pilotado por el sargento José Sarrió Calatayud, que fallece.

El 3 de noviembre y en un nuevo combate Rodolfo obtiene su noveno derribo al abatir el «Rata», de matrícula CM-264, que pilota el teniente Francisco Paredes Martínez, que se estrella con su avión sin conseguir saltar en paracaídas.

La novena victoria de Rodolfo Hemricourt tiene lugar el día 12 de noviembre, cuando los 2 y 3-G-3 escoltan a una formación de Ju-52 y He-70E «Rayos» sobre el sector del Segre y se tropiezan con seis Tupolev SB-2 «Ka-



Rodolfo Hemricourt de Grunne y Albert van den Hove en la playa de Carnon, cercana a Montpellier, durante un alto en su camino hacia Port-Vendres.

tiuskas» a los que acompañan dos formaciones de «Ratas».

Por fin el Ejército Popular retrocede y vuelve en su retirada a cruzar el río Ebro, es el principio del fin de la guerra.

Rodolfo aprovecha entonces pasar unos días de permiso en Sevilla, que le saben a poco, ya que el 26 de noviembre el Generalísimo da la orden de avanzar sobre Cataluña.

Durante el mes de diciembre realiza 15 servicios de guerra, pero aunque hay algún que otro encuentro con la aviación enemiga, ésta rehuye el combate y no tiene oportunidad de conseguir un nuevo derribo. Pero el día 3 de enero de 1939 tiene la oportunidad de combatir con los «Ratas» y conseguir su décima y última victoria en España. Sucede sobre La Granadella y el «Rata» iba pilotado por el Teniente Guillermo Fernández Adallpe, que cae junto con su avión.

Finalizada la Campaña de Cataluña se produce una redistribución de los Grupos de la Aviación Nacional y el 2-G-3 pasa destinado al aeródromo de Posadas, en la provincia de Córdoba,

en donde los vuelos son de pura rutina ya que no hay enemigo en el aire al que afrontar.

Ya muy poco después, el 28 de marzo las tropas nacionales entran en Madrid y el 1 de abril la guerra finaliza oficialmente. Rodolfo Hemricourt piensa en su futuro y así en su última y larga carta española a su familia se expresa así: «*Pienso regresar a Bélgica sobre el 20 de mayo próximo. Por el momento nos pasamos la vida desfilando por todos los rincones de España en avión, a pie y de todas las formas. Ciertamente habréis sabido la muerte de Morato, el gran As de la aviación española y mi jefe, mientras realizaba acrobacias a ras del suelo... Sobre todo no*

comentéis demasiado sobre mis posibilidades de entrar en la aviación belga y no hablar nada de mí al general Duvivier porque yo no tengo ni el deseo ni la intención. Dada mi edad y el poco gusto que tengo por los exámenes, no tengo ninguna probabilidad de realizar una carrera interesante en la aviación militar belga. En contra, vista la gran experiencia de la guerra moderna (que felizmente yo he acumulado durante tres años) así como un poco de costumbre adquirida en pilotar aviones modernos (de caza y combate) pienso encontrar (¡pero puedo equivocarme!) mas fácilmente un empleo en una fábrica de construcción de aviones, bien en Bélgica, bien en Holanda, y, de todos modos, muy posiblemente en España. También, por el momento, voy simplemente a tomar dos meses de permiso, lo que me dará tiempo para ir y volver enseguida con el fin de arreglar definitivamente mi situación militar, lo que será largo y complicado de hacer a causa del gran follón que existe a causa de la fuerza de los acontecimientos. En fin, habla-

remos de todo esto cómodamente en Aalter a donde tengo un deseo loco de regresar»

Su Hoja de Servicios indica el 23 de octubre de 1939 como fecha de su Licenciamiento y pase a la Reserva como teniente de la Escala de Complemento, aunque a principios del mes de junio ya se encuentra en su castillo de Aalter.

De nuevo en Bélgica

Rodolfo disfruta del reencuentro con su familia, pero esto no le dura mucho, ya que el 1 de septiembre Alemania invade Polonia y dos días más tarde Francia e Inglaterra se ponen al lado de Polonia y declaran la guerra al III Reich. Consecuentemente el gobierno belga llama a sus reservistas y Rodolfo Hemricourt es movilizad como Sargento y destinado al Escuadrón Ciclista del 7º Regimiento de Infantería, sin que los responsables de la Aeronáutica Militar muevan un solo dedo. Su familia mueve cielo con tierra hasta que finalmente consigue que le cambien de afectación y es enviado a la Escuela de Pilotaje de Deurne, cercana a Amberes, a donde se incorpora el 15 de



Con su recién estrenado uniforme de la RAF vemos a Rodolfo al poco de su llegada a Inglaterra.



Después de salir del hospital vemos a Rodolfo convaleciente con su brazo izquierdo en cabestrillo. Junto a él un observador checo y su compatriota Willy van Lierde.

más modernos aviones de la Ae.M. Belga. Rodolfo inicia sus servicios de protección sobre las fronteras de su país, todavía neutral, intentando interceptar a los Dornier Do-17 de reconocimiento de la Luftwaffe que incursionan.

Su relación con sus compañeros es muy buena, pero no goza de la amistad del Mayor Hendricks (Jefe de la 2ª Escuadrilla) con los que tiene algunos enfrentamientos, pero un informe redactado a sus Superiores por el capitán Martín Charlier (Jefe de la 1ª Escuadrilla en la que vuela Rodolfo) dice lo siguiente: «Muy buen piloto de caza, muy ágil y muy disciplinado. Bueno en alta escuela. Muy buen tirador. Ha dado la más alta satisfacción desde su llegada a la unidad». En enero de 1940 es promovido a

Oficial con el grado de Subteniente (Alférez) y en el preceptivo informe de su viejo conocido, el coronel Woelmont, se dice: «Favorable en razón de las circunstancias personales del interesado. Toda vez hay que hacer notar que esta proposición no ha tenido en cuenta las reglas de ascenso normales».

Durante la noche del 9 al 10 de mayo de 1940 se ordena a las dos Escuadrillas de Schaffen que evacuen su base y se dirijan a los previstos aeródromos de campaña, pues se prevé un ataque alemán. Pero esta orden se retrasa dada la apatía de algunos oficiales que piensan que se trata de otra falsa alarma más y ello origina que a las 4.30 h. del 10 de mayo sean sorprendidos con sus aviones alineados y de cara a los hangares, tal como si estuviesen preparados para una revista. Tres «Hurricanes» son destruidos y un cuarto choca con un «Gladiator» y otros cinco resultan muy dañados. Únicamente dos pueden partir rumbo a su campo de campa-

ña en Le Culot-Beauvechain. Rodolfo, que se encontraba convaleciente de un accidente de circulación, se incorpora rápidamente a Le Cullot, en donde gracias a la rápida reparación de un «Hurricane» se crea una Patrulla formada por los capitanes Charlier y Van del Hove y el subteniente Hemricourt, pero antes del primer despegue aparecen los Messerschitt Bf-109E y acaban con los tres «Hurricanes». El 12 de mayo nuestro trío de pilotos recibe la orden de dirigirse al aeródromo de Norrent/Fontes, en el norte de Francia; ninguno de ellos sabe que nunca volverán a pisar el suelo de su Patria.

En Francia van de uno a otro aeródromo, sin poder combatir, y recibiendo órdenes contradictorias. Así el 23 de mayo se encuentran en Montpellier, en donde cinco días después reciben la noticia de la capitulación del gobierno belga, a la que sigue la del gobierno francés el 19 de junio. Los aviadores belgas debaten entre ellos lo que deben de hacer: ¿regresar a Bélgica?, ¿intentar llegar al Congo? o ¿dirigirse a Inglaterra?. La decisión se toma prontamente. Rodolfo, junto a Van del Hove, Doutrepont, Seguers, Leroy, du Vivier y Hortmans, confeccionan unas falsas órdenes de Marcha al tiempo que «requisan» dos automóviles de la Ae.M., uno de ellos el personal del Capitán Guiscand, el viejo enemigo de



Aquí le vemos junto a su hermana Anne durante su convalecencia en Toquay.

septiembre y en donde pasa nueve días volando los vetustos Avro 504 y Fairey «Fox». El informe realizado al respecto por el Mayor Norbert Leboutte, Jefe de dicha Escuela, dice textualmente: «Sargento de Reserva alumno piloto de HEMRICOURT de GRUNNE: se adapta muy fácilmente a los aviones de la Escuela. Escapa verosímelmente de todas las situaciones difíciles, pero ignora la finalización de las maniobras y no cuida los detalles. Esto es sin duda debido a una instrucción inicial demasiado primaria y menos metódica que la nuestra. Demasiado brutal en alta escuela de la que los rudimentos no le han sido enseñados. Muy fiable en pilotaje sin visibilidad pero que no puede realizar sin los instrumentos Sperry al completo. Aparte de estos defectos de los que puede desembarazarse, posee todas las cualidades de un excelente piloto de caza. Lo ideal sería que siguiese un curso completo de perfeccionamiento.»

Pero esto último no tiene lugar, ya que inmediatamente pasa destinado al 2º Regimiento de Aeronáutica que tiene su base en el aeródromo de Schaffen y cuya 2ª Escuadrilla, 2/1/2 «les Chardons» (Los Cardos) está dotada con los Hawker «Hurricane Mk.1», los

Rodolfo. Sobre las 2 de la mañana parten hacia la frontera española y llegan sin novedad a Perpignan y de allí se dirigen a Port-Vendres en donde piensan embarcar hacia Marruecos, tal como indican las falsas órdenes de Marcha, pero los franceses no tienen el menor interés en darles facilidades y así pasan unos días intentándolo. Rodolfo, que habla inglés corrientemente, logra hablar con un Oficial del Destructor británico «APAPA» que acaba de llegar y le informa de que varios oficiales belgas desean embarcar para Inglaterra e incorporarse a la RAF, dándole sus nombres. El marino regresa al «APAPA» y un tiempo después, que se les hace eterno, les informa de que el Embajador belga en Londres (¡que no les conoce de nada!) ha dado plenas garantías de ellos y que por lo tanto embarcaran discretamente en cuanto estuviesen listos, lo cual realizaron sin demora. En la tarde del día 25 el «APAPA» amarra en Gibraltar y el 27 parte hacia Inglaterra, llegando al puerto de Liverpool el 7 de julio.

Mientras esto iba sucediéndose, en Bélgica Rodolfo y sus compañeros habían sido declarados oficialmente DESERTORES.

Por fin el Inglaterra

Al día siguiente de su arribada a Liverpool parten para Thenby, de donde hacen su presentación al Estado Mayor de las Fuerzas belgas en Gran Bretaña y seguidamente van a Londres, en donde después del correspondiente reconocimiento y las entrevistas reglamentarias, el 19 de julio se integra en la RAF con el grado de Pilot Office (Subteniente). Luego parte hacia la Escuela de Caza de Hawarden, en la que el 24 de julio realiza su primer vuelo. Normalmente vuela en Fairley «Baattle» en el que va dando clases a sus compañeros, dada su mayor experiencia.

Por fin el 4 de agosto de 1940 el P.O. Hemricourt de Grunne, que ha recibido el nº de matrícula 82158 de la RAF, es destinado al 32 Squadron que está basado en el aeródromo de Biggin Hill, junto a él se incorpora el P.O. Seghers.

El 15 de agosto, a los mandos del «Hurricane» matriculado N2458 junto a once pilotos más, toma tierra en el aeródromo avanzado de Hawkinge. Al día siguiente despegamos, junto a sus compañeros, para su primer servicio de guerra en la RAF, vuela el «Hurricane» P3481. Se encuentran con una formación de Messerschmitt Bf-109E

con la que combaten logrando derribar a uno de ellos, posiblemente perteneciente a la 5/JG.54. Rodolfo realiza un nuevo servicio en este día, ahora volando el «Hurricane» V7363, combatiendo con una formación de 60 bombardeiros

Junkers Ju-88A que vuelan escoltados por 40 Messerschmitt Bf-109E sobre el sector de Biggin Hill, de los que el 32 Squadron reclama 2 Ju-88 y 2 Bf-109, así como 2 Bf-110, aunque Hemricourt no se anota ninguno.

El 17, en un nuevo combate en el que participan 13 «Hurricanes» del 32 Squadron (Rodolfo vuela en el R4081) se enfrenta a una formación de Dornier Do17 del 9/Kg.76 con escolta de bimotores Messerschmitt Bf-110. Hemricourt solamente se anota como probables a un Do-17 y a un Bf-110. Por la tarde un nuevo servicio, en el que se va a interceptar una gran formación de bombarderos alemanes que se aproximan a Canterbury. Se reivindican cinco cazas Bf-109E pero se han perdido cinco «Hurricanes», uno de ellos ha sido el V6535 que pilotaba Hemricourt, que ha logrado saltar en paracaídas y ha quedado gravemente herido. Enviado sin demora a un hospital, tiene que ser sometido a varias operaciones, en especial en la cara, así como en las piernas y en la mano izquierda. Las heridas y quemaduras de la cara son importantes, pero se encuentra en las manos del famoso cirujano estético Dr. Mc Indoe, quien le deja como nuevo.

En Portugal y... ¿tal vez en España?

A comienzos del año 1941, con la excusa de una mejor convalecencia es enviado por el gobierno belga en el exilio, a Lisboa, aunque realmente se le había enviado para que se pusiese en contacto con algunos de sus bue-



En Biggin Hill tenemos a algunos de los pilotos del 609 Squadron. De izquierda a derecha son: Ogilvie, Rodolfo (al que se le notan diferentes rasgos en su cara), Bisdee, van Lierde, Robinson, de Spirlet y Wilmet.

nos amigos españoles y a través de ellos consiguiere la liberación de un numeroso grupo de militares belgas, que se encontraban internados en el campo de concentración de Miranda de Ebro, y que seguidamente se les autorizase a dirigirse a Gibraltar, lo cual consiguió después de no pocas dificultades e inconvenientes. Lo que no sabemos es si Rodolfo Hemricourt entró o no en España, pues no se ha encontrado documento alguno al respecto, aunque lógicamente debió haberlo dado el cariz de su misión.

Finalizada su misión y no deseando más que volver al combate, Rodolfo insiste para que se le autorice para regresar a Inglaterra, lo cual por fin consigue a mediados del mes de abril.

El final

A su regreso a Inglaterra es destinado al 609 Squadron, con base en el aeródromo de Biggin Hill y dotado con aviones Vickers Supermarine «Spitfire». Allí es recibido con alegría, ya que tiene como compañeros a sus viejos amigos del «APAPA»: Van Lierde, Roger Malengreau, Vicy Ortmans, Robert Vilmot, François de Spirlet y Eugene Seghers.

El 9 de mayo, encuadrado en el «Fligh A» despegamos a los mandos del «Spitfire» matriculado P8271 para un vuelo de hora y media en un servicio de protección a un convoy, para servirle de aclimatización, pues no volaba desde hacía medio año.

En los siguientes días sigue realizando los servicios que se le asignan, pero todos ellos se desarrollan sin no-



Esta es muy posiblemente una de las últimas fotos de Rodolfo Hemricourt, en donde le vemos a punto de montar en su «Spitfire».

vedad alguna. El 16 de mayo, al mando del Wing Commander Malan despegan, a las 12'30 h., de Biggin Hill los 92 y 609 Squadrons al completo, a los que se une el 74 Squadron que ha despegado de Gravesend, y todos se dirigen hacia Francia a la búsqueda de Messerschmitt Bf-109, a los que muy lógicamente encuentran. Hay combate y cae un Messers, sin pérdida alguna británica. Rodolfo ha sido uno de los participantes.

Al día siguiente hay un nuevo combate para Hemricourt, que despegaba a las 10'50 h. con el «Spif» P7490, para un servicio de patrulla sobre Tenterden a 15.000 pies de altura, para después dirigirse hacia Manston, en donde habían sido vistos algunos cazas alemanes, a los que logran sorprender, aunque sus pilotos son veteranos y escapan indemnes, pero antes han conseguido derribar al «Spit» del P.O. Atkinson, que con suerte consigue tomar tierra fuera de campo.

Los días 19 y 20 la intensísima niebla impide los vuelos y Rodolfo marcha al cercano Londres en donde se encuentra su hermana Anne.

El 21 de mayo el tiempo aclara lo suficiente para que el 609 Squadron participe en el «Circus nº 10», un ataque a la refinera de aceite de Gosnay (en las inmediaciones de Bethune) en Francia. Los 24 y 56 Squadron realizan una operación de diversión sobre St.

Omer mientras que el 609 Squadron asegura la cobertura en la región de Gravelines, mientras que el 92 Sq. Patrulla a gran altura. El informe de este servicio realizado por el Squadron Leader del 609 dice textualmente: «1/Trece aparatos del Squadron y el Wing Commander Malan despegaron de Biggin Hill a las 17 h. y 10 minutos del 21 de mayo de 1941 para cubrir al Wing de Kenley a su regreso del «Circus 10» sobre Gravelines. Nuestros aviones patrullaron a 10 millas al este de Deal sobre la línea Gravelines-North Foreland, repartidos en tres secciones y a una altitud de 12.000 a 14.000 pies. 2/ Hacia las 18 h. 00 minutos las secciones se encontraban cerca de North Foreland cuando varias formaciones pequeñas de Messerschmitt Bf-109 E fueron avistadas volando en pareja o en doble pareja, más o menos a nuestra altura. El W.C. Malan que dirigía la «Sección Roja» en el centro, viró del oeste hacia el norte cuando se vio encuadrado por dos parejas de Messers. Con su radio fuera de servicio picó para encuadrar a un aparato enemigo a la izquierda, entre tanto que «Rojo 2» atacaba a otro. Desgraciadamente «Rojo 2» picó muy profundamente y el resto de la Sección le siguió. 3/ El W.C. Malan se encontró solo pero continuó su ataque e intentó reunirse con los demás dos millas al Oeste, pero fue atacado por cuatro

Messers, logrando escapar volando en espiral en dirección al sol. 4/ «Amarillo 1» (F.O. Bisdee) vio a dos Bf-109 aparecer desde las nubes y seguir a la Sección Azul. La Sección Amarilla se adelanta y los aviones enemigos huyen. 5/ «Amarillo 3» y «Amarillo 4», que volaban un poco atrasados, ven como el Spit de «Amarillo 2» se desintegra en el aire, aunque no han visto el ataque. El piloto ha conseguido saltar en paracaídas y sus compañeros giran alrededor de su compañero en su descenso y «Amarillo 3» continúa haciéndolo después de que llegue al agua, acompañándole en ello un «Hurricane». Emite un mensaje por radio que es oído por varios pilotos pero que no es comprendido por las estaciones de tierra. Observa entonces a un barco que sale del puente de Ramsgate e intenta guiarle, pero tiene que abandonar por falta de combustible.»

«Amarillo 2» era el P.O. Rodolphe de Hemricourt de Grunne, que volaba el «Spitfire Mk.II» matriculado P7436. Su búsqueda continuó durante varias horas y se hizo todo lo que podía hacerse, pero ni vivo ni muerto pudo ser encontrado.

Tan solo quince días más tarde, el 15 de junio de 1941, le era concedida en España la Medalla Militar Individual (B.O. del Ministerio del Aire nº 72). Cuando el 10 de diciembre de ese mismo año, aprovechando la festividad de nuestra Señora de Loreto, se realiza la entrega de la Medalla Militar a los pilotos que la han merecido por su heroísmo durante la guerra de Liberación, ocho de ellos están ausentes: dos caídos en combate durante la contienda, cinco se encuentran combatiendo en Rusia con la Escuadrilla Azul y nuestro Rodolfo, del que no saben nada sus viejos camaradas.

Al final de la 2ª Guerra Mundial se conoció la noticia de la muerte de Rodolfo de Hemricourt, pero los burócratas del Ejército del Aire no debieron enterarse, ya que su Hoja de Servicios no se cerró hasta el año 1955 con la indicación de que causaba baja en el Ejército del Aire por cumplir la edad reglamentaria. Por su parte los burócratas belgas de la Aeronautique Militaire no le exoneraron de su «deserción» hasta el año 1948, siete años después de que cayese en combate por la liberación de su Patria. ¡Así escriben algunos la historia! ■