

En homenaje y en recuerdo

Texto y Fotos: "Canario" Azaola

LOS cielos de Tetuán, Larache y Melilla, allí donde a costa de no pocos sacrificios, se forjaron nuestras alas militares, serían testigos del vuelo de los primeros aeroplanos, que siguiendo una costumbre ancestral en los buques y embarcaciones marineras, ostentaban distintos nombres en sus costados.

Primero fueron aquellos "Salamanca", "Murcia" o ... "Archipiélago Canario", generosa donación de las provincias (1), junto a ellos aparecieron algunas advocaciones como "Santa Teresa de Jesús" o "Virgen de la Fuensanta"; por medio de otros aparatos se ensalzó a personalidades como el "General Ampudia" y "Don Juan de la Cierva", o bien a algún hijo de la tierra caído en la campaña: "Teniente Coronel Primo de Rivera", "Alférez Lozaga", o "Soldado José Raposo".

Más tarde, y este es el objeto de nuestro trabajo, de cuando en cuando los propios aviadores fueron inscribiendo en sus aviones los nombres de algunos de los mejores compañeros caídos normalmente en heroica acción de guerra, o supervivientes de esta, como el "Suboficial Andrés", cuyo nombre sobre la escarapela rojigualda de un "Napier", recordaba su valiente actuación aquel 8 de mayo de 1926.

Esta bonita costumbre, tomaría carta de naturaleza en la Guerra Civil 1936-39, donde especialmente la Aviación Nacional honró y recordó a un puñado de valientes. En menor cuantía lo haría la Aviación Legionaria italiana, a modo de ejemplo citaremos el CR-32 "Monico-Presente" o el BR-20 "Lamberto Fruttini". En cuanto a la Aviación Republicana, el nombre de "Jean Bèlaidi" inscrito junto a la torreta dorsal de un Potez 540, es la única referencia que hasta la fecha hemos podido encontrar.

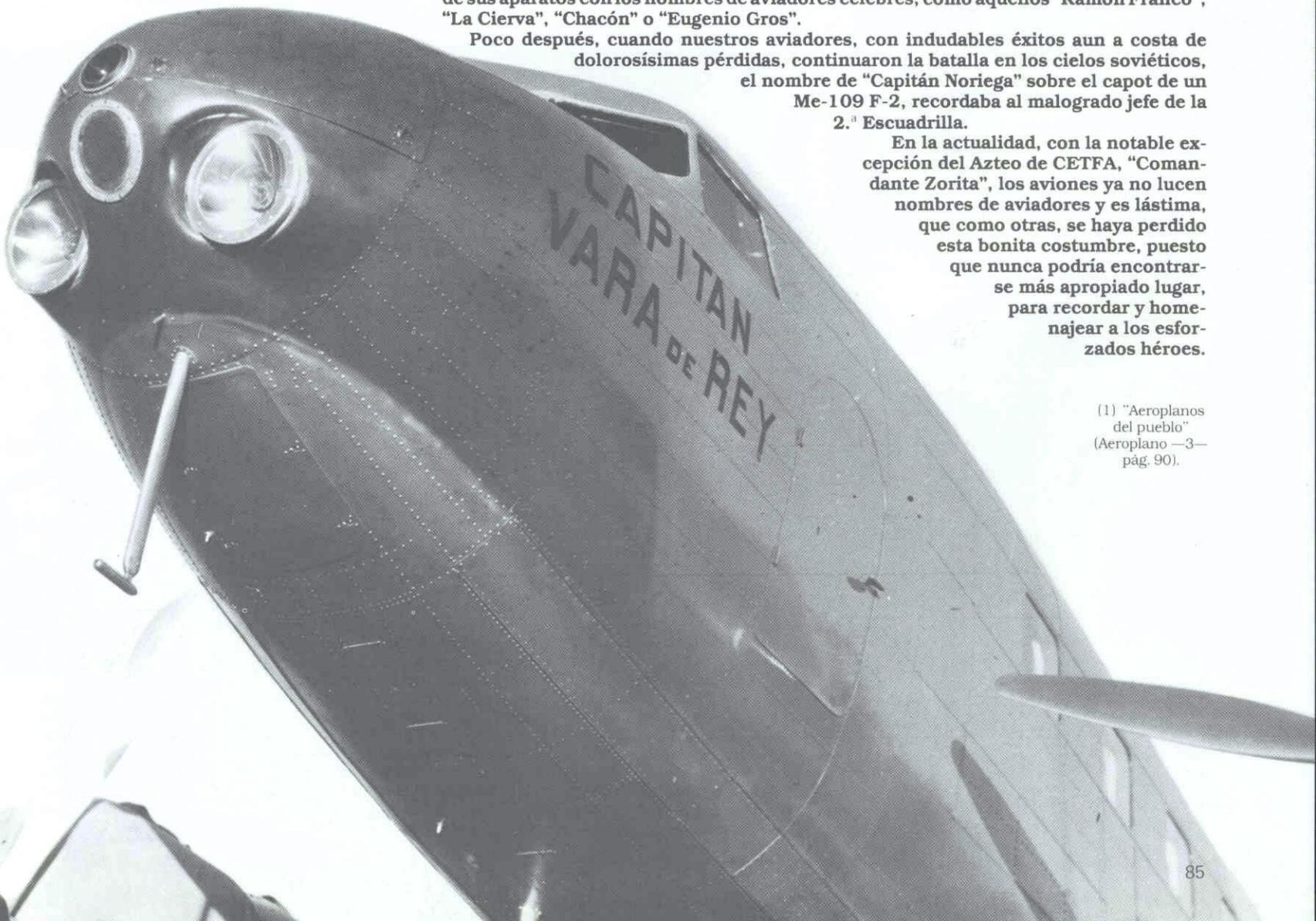
Otras variantes de estos recordatorios, nos la dan los Junkers-52, sobre cuya peculiar chapa ondulada, se escribieron los lugares geográficos donde cayeron heroicas tripulaciones o aquel Savoia SM-81, que formado en Barajas, en la revista aérea de la Victoria, rememoraba al casi centenar de "provisionales" caídos, con su gran inscripción "Balillas Presentes".

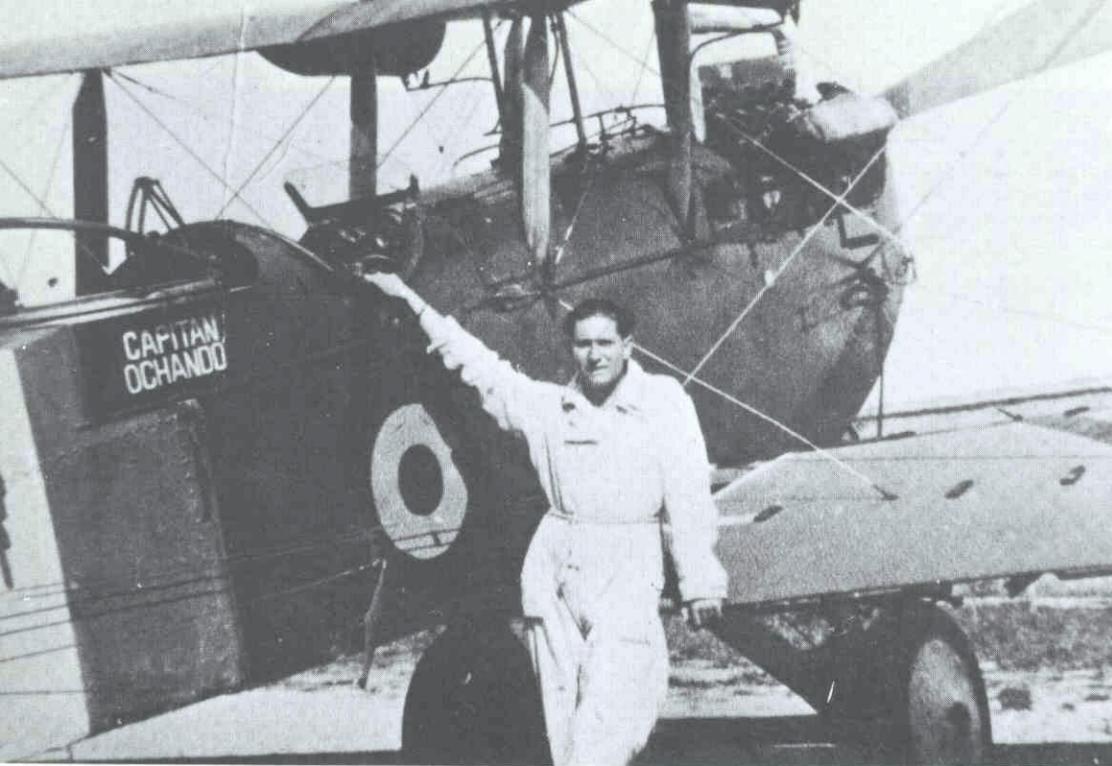
En la postguerra, los nombres desaparecieron de los aviones militares, con la excepción del Ju-52 de la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del E.M. nominado "Cabo Acha"; sin embargo la compañía Iberia retomó la costumbre, bautizando a alguno de sus aparatos con los nombres de aviadores célebres, como aquellos "Ramón Franco", "La Cierva", "Chacón" o "Eugenio Gros".

Poco después, cuando nuestros aviadores, con indudables éxitos aun a costa de dolorosísimas pérdidas, continuaron la batalla en los cielos soviéticos, el nombre de "Capitán Noriega" sobre el capot de un Me-109 F-2, recordaba al malogrado jefe de la 2.ª Escuadrilla.

En la actualidad, con la notable excepción del Azteco de CETFA, "Comandante Zorita", los aviones ya no lucen nombres de aviadores y es lástima, que como otras, se haya perdido esta bonita costumbre, puesto que nunca podría encontrarse más apropiado lugar, para recordar y homenajear a los esforzados héroes.

(1) "Aeroplanos del pueblo" (Aeroplano —3— pág. 90).





Propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, le fue concedida a título póstumo, así como el ascenso a comandante por méritos de guerra.

"Has muerto por la Patria —rezaría su recordatorio— destrozan lo el corazón de tu padre, que sus lágrimas y tu sangre tan honrosamente vertida, te abran las puertas del cielo."

En la fotografía, junto al "Napier" que recuerda al heroico aviador, aparece el teniente Juan Díaz Criado, más tarde, en el transcurso de la Guerra Civil, distinguido piloto de la "Cadena" de "Romeo", donde obtuvo la Medalla Militar individual.



OCHANDO. El 26 de septiembre de 1924, cuando el "Napier" n.º 63, tripulado por los capitanes Gómez Spencer (piloto) y Ochando Serrano, apoyaba con su fuego a una columna atacada, en las cercanías del Zoco el Jemis de Beni Aros, recibió una descarga de fusilería. Uno de los disparos alcanzó en el muslo al observador, atravesándolo de abajo arriba. A pesar de la gravedad de la herida, éste negose a regresar, hasta arrojar las bombas que aún le quedaban.

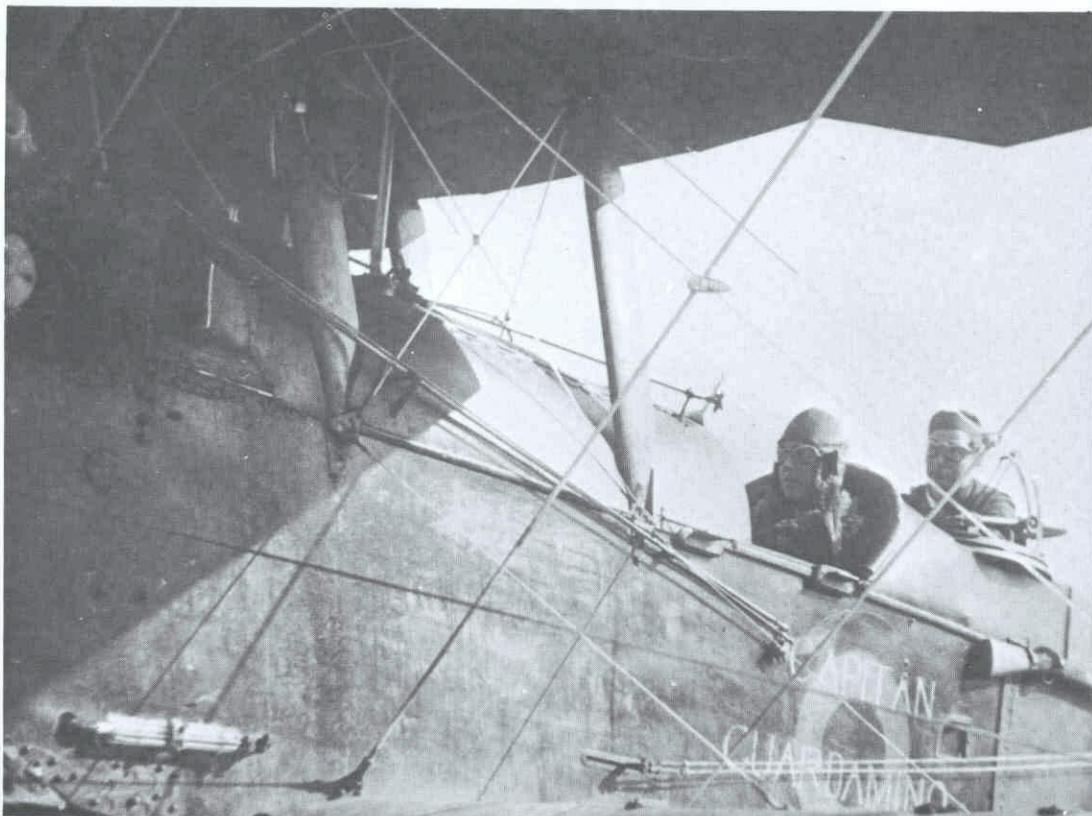
Desvanecido por efecto de la hemorragia, en estado crítico fue trasladado al Hospital Militar de Tetuán, donde intervenido quirúrgicamente por el doctor Gómez Ulla, falleció dieciséis días después.

Ramón Ochando y Serrano que contaba 29 años, era hijo del teniente general del mismo nombre, quien había perdido el año anterior a otro hijo, teniente de Húsares de la Princesa, en el combate de Beni-Maadan.

Procedente del Arma de Caballería, con el grado de capitán del Cuerpo de Estado Mayor, realizó el curso de Observador, cuyo título se le confirió en Enero de 1924. Con anterioridad a la acción en la que perdió la vida, había intervenido en numerosos servicios en Marruecos, resultando herido y siendo citado como "Muy distinguido".

Procedente del Arma de Caballería, con el grado de capitán del Cuerpo de Estado Mayor, realizó el curso de Observador, cuyo título se le confirió en Enero de 1924. Con anterioridad a la acción en la que perdió la vida, había intervenido en numerosos servicios en Marruecos, resultando herido y siendo citado como "Muy distinguido".

GUARDAMINO. El 8 de diciembre de 1924, el teniente piloto Guardamino participaba junto al capitán observador Sanz Prieto a bordo de un "Napier" en una misión de ametrallamiento; frente a la posición de Aulef (Larache) el aeroplano fue alcanzado por un disparo enemigo, que le produjo el incendio inmediato. En situación muy comprometida, el piloto intentó un aterrizaje de emergencia cerca del campo enemigo, capotando violentamente. Su observador salió despedido —a ¡20 metros! según la prensa



de la época— salvando su vida, aun a pesar de las graves heridas que sufrió. Guardamino sin embargo, herido y aprisionado entre los restos del aparato en llamas, pereció a pesar de los esfuerzos que se hicieron por rescatarlo.

José Díaz Sánchez Guardamino, había obtenido su título de piloto en 1923 con la

XIX Promoción; siendo destinado en un principio a los "Bristol" de la 2.ª Escuadrilla (4.º Grupo) de Marruecos. A título póstumo, fue ascendido a capitán por méritos de guerra. Con anterioridad a su ascenso, otro "Napier" denominado "Teniente Guardamino" recordó a este valiente bilbaino caído a los 25 años de edad.

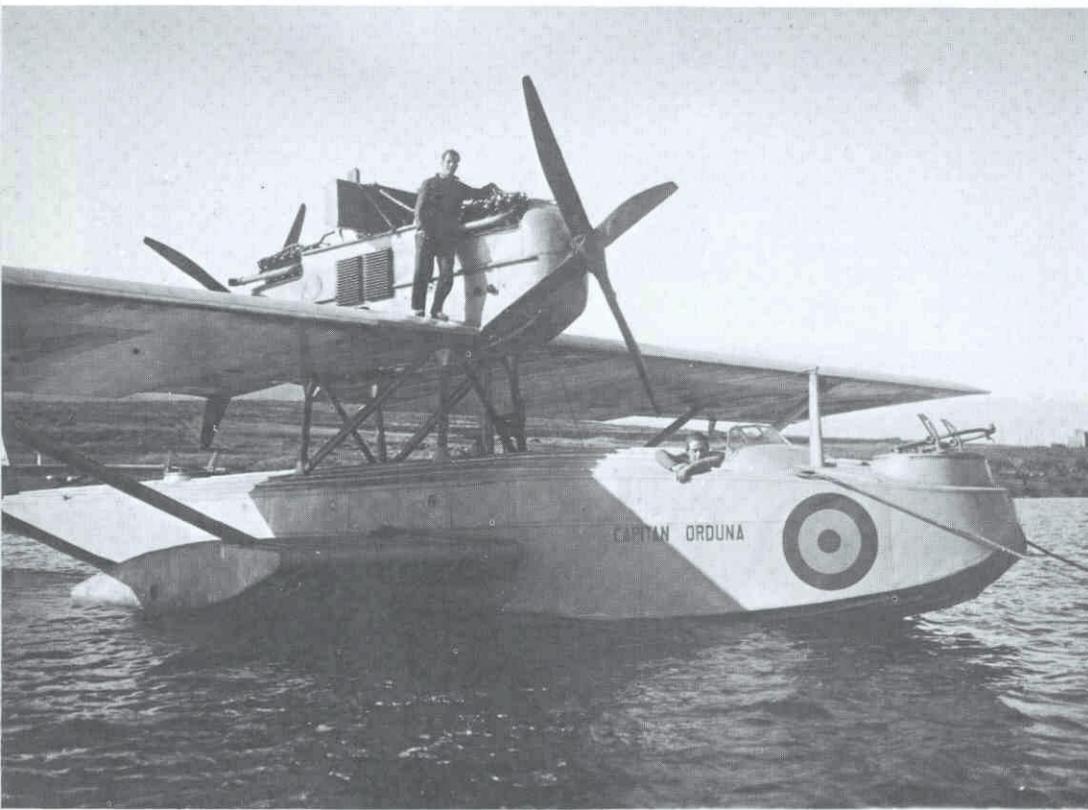
ORDUNA. El 12 de octubre de 1925, pocos días después del histórico desembarco de Alhucemas, cuando el Dornier Wal n.º 2 llevaba a cabo una misión de bombardeo en el sector de Axdir, un tiro de fusil hirió gravísimamente al capitán Orduna quien cumplía labores de observador. Trasladado al hospital de Melilla, poco pudo hacerse, falleciendo al siguiente día. Antes de dar tierra al pundonoroso aviador, rodeado el féretro de

autoridades y compañeros, en medio de un profundo y emocionante silencio, el general García Aldave, procedería a imponerle en su cuerpo inerte, la Medalla Militar individual. Con posterioridad, el capitán Orduna sería ascendido a comandante por méritos de guerra.

Con el grado de teniente de Infantería y con numerosas acciones bélicas en su haber, durante los tres años de permanencia en



Larache, José Orduna López, inició el curso de piloto en la Escuela de Albacete con la XXII Promoción (1924), pero no llegó a terminarlo; sin embargo, dado el entusiasmo demostrado, se le consintió continuar en el Servicio de Aviación, donde al año siguiente realizó el curso de observador. Destinado a los hidros de Melilla, prestó en los "Wal" continuos servicios de guerra, resultando en uno de ellos herido en una mano por bala enemiga. Pocas semanas después, otra herida más grave, le costaría la vida al segundo de aquellos valientes hermanos coruñenses; pues —recordémoslo— Angel, observador de Carrillo, había fallecido heroicamente el año anterior.



VARA DE REY. El 18 de julio de 1936, al tener noticia el Gobierno de Madrid del estallido del Alzamiento, envía al aeródromo de Tablada un DC-2 de la Compañía LAPE, el cual, tras proveerse de armamento, debía bombardear en Marruecos, al sublevado —y temido— Ejército de Africa. Consciente de la importancia psicológica que el

ataque puede causar, el capitán Vara de Rey provisto de un mosquetón toma la iniciativa de evitarlo y despreciando el alto riesgo de su acción —el mando y la tropa del aeródromo eran adictos al Gobierno— se acerca al bimotor y lo inutiliza a tiros, imposibilitándolo de llevar a cabo el bombardeo. Perseguido; resulta herido y es hecho

prisionero, aunque por pocas horas, ya que el Alzamiento, triunfaría enseguida en la capital andaluza.

Propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, ésta le fue concedida, siéndole impuesta tres años después, en solemne acto celebrado en la Plaza de España sevillana. Asimismo en su homenaje, aquel DC-2, protagonista tras su reparación de importantes gestas aéreas, recibiría su nombre: Capitán Vara de Rey.

El capitán Carlos Martínez Vara de Rey y Córdoba Benavente fue uno de aquellos oficiales —en su caso de Infantería— que curtidos por el fuego de la campaña marroquí, donde incluso habían derramado su heroica sangre, pasaron a integrarse en Aviación, tentados por el riesgo y la emoción de la lucha aérea. Piloto con la XXVIII Promoción (1925) regresaría de teniente al teatro de guerra africano, formando parte de la escuadrilla "Potez" de Melilla; ascendido a capitán por méritos de guerra, regresó a la Península

al término de la campaña. Destinado en Sevilla y Getafe, fue víctima de varios accidentes graves. El Alzamiento le sorprendió como jefe de una de las escuadrillas de "Breguet" (Grupo 22) con base en Tablada, donde protagonizó la heroica hazaña ya relatada.

Sin reponerse aún de sus heridas, "Varita" —así era llamado cariñosamente por sus compañeros— vuela en los "Breguet" del sur; luego en los "Junkers" y en alguna ocasión, junto al capitán Haya, en el DC-2 que luce su nombre. Al llegar los Heinkel He-46 —las populares "Pavas"— se le encomienda el mando de una escuadrilla y poco después, ya comandante, el de uno de los Grupos; actuando con él, en la Campaña de Vizcaya, resulta herido; tras unos meses de hospitalización, pasa a volar junto al célebre "Satanás" el avión 20-W (un "Katiuska" capturado) con el que realizan interesantes misiones, de reconocimiento y bombardeo lejano.

Terminada la guerra, asciende a teniente

coronel y se le impone la Medalla Militar individual —merecidamente ganada por su pasada actuación en los frentes de Asturias—. En aquellos días de paz, el DC-2 que capturara, y que tan importantes servicios cumpliera, vuelve a desempeñar las funciones para las que fue concebido, pasando a la Compañía Iberia; cambia la Cruz de San Andrés por la matrícula civil EC-AAC, pero eso sí, como homenaje conserva aquel nombre ya legendario: "Vara de Rey".

Coronel en 1950, al crearse la Milicia Aérea Universitaria —palpable y auténtico ejemplo para las juventudes de Villafraja— es nombrado su primer jefe.

En 1959 víctima de su quebrantada salud, fallecía el general de brigada Martínez Vara de Rey, aquel "Varita" menudo de cuerpo y de aspecto tímido y apocado, quien si bien reunía todas las características del antihéroe, supo demostrar un valor y un patriotismo muy difíciles de igualar.



TRECHUELO. El 10 de agosto de 1936, cuando a bordo de un "Junkers" llevaba a cabo una misión de bombardeo a baja cota sobre Badajoz, un certero disparo de fusil, alcanza al capitán Trechuelo, jefe de la 3.ª Escuadrilla, quien fallece instantáneamente. Desplomado sobre los mandos, su copiloto alférez Fernández Matamoros y el mecánico Valverde, no sin grandes esfuerzos, pudieron hacerse con el avión, regresando a la base de Tablada.

En un sencillo pero emocionante acto celebrado en el aeródromo andaluz, el general Franco impondría al cadáver del aviador la Medalla Militar individual.

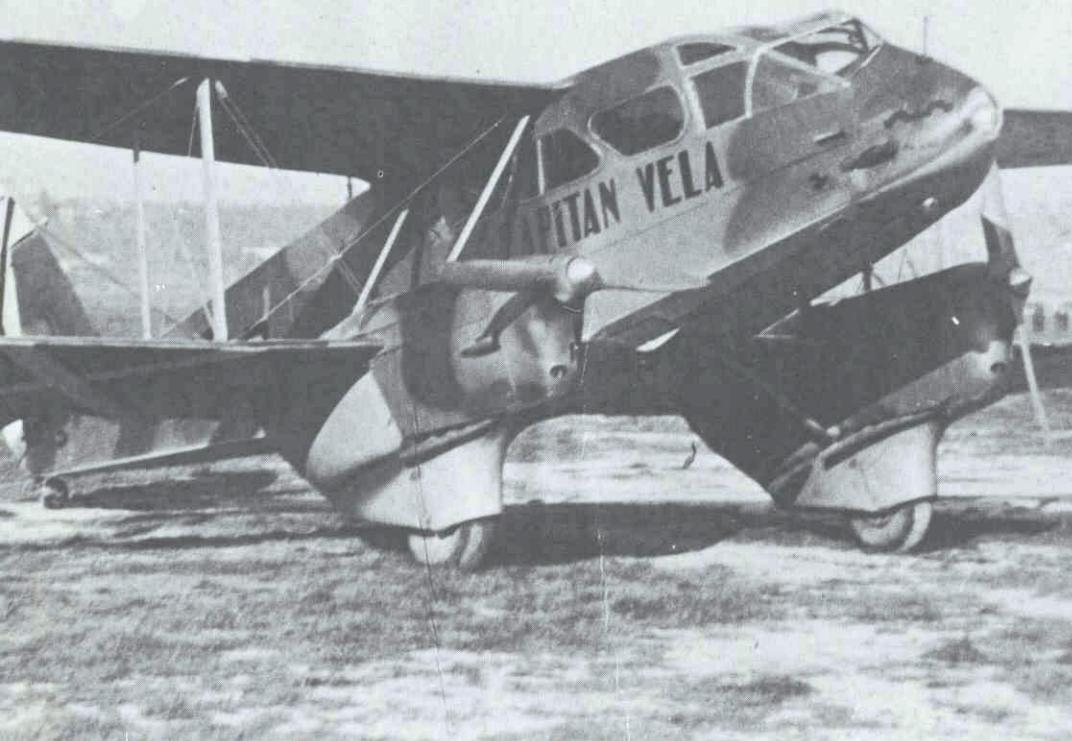
Procedente del Arma de Infantería, Francisco Díaz Trechuelo se inició en Aviación al realizar el curso de observador en 1922. Destinado en Tetuán, efectuó continuos servicios de guerra, resultando ileso, cuando en cierta ocasión, en Koba-Darsa fue derribado el Breguet XIV que tripulaba.

Al estallar la Guerra Civil, pasase junto al capitán Haya al bando nacional, huyendo desde Málaga en un buque, para alcanzar



posteriormente a nado la costa de Sanlúcar de Barrameda. Al llegar los Junkers-52, fue el capitán Trechuelo de los primeros en volarlos, interviniendo muy activamente en el transporte a la Península del Ejército de Africa.

Con independencia del "Trechuelo", otro "Junkers" recibió el nombre de "Badajoz", en recuerdo del lugar donde cayó aquel malogrado aviador, a quien terminada la campaña se ascendió a comandante por méritos de guerra.



VELA. En los primeros meses de la guerra aérea, lamentablemente se produjeron en ambos bandos equivocaciones de fatales consecuencias. Unas veces por falta de información, otras por atolondramiento o... despiste, algunos pilotos arremetieron contra sus propios compañeros. Tal es el caso del "Dragón Rapide" n.º 5, derribado el 27 de agosto de 1936 sobre Turégano, en el

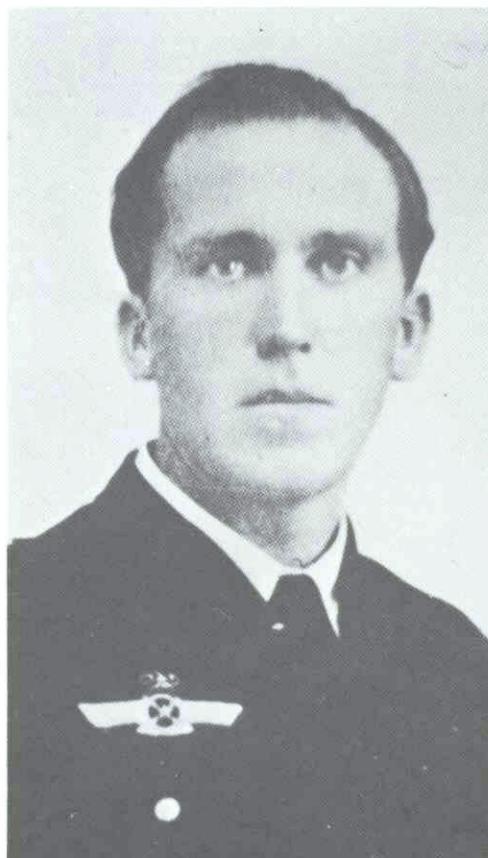
frente de Segovia, por un Heinkel He-51 del Grupo alemán. Este penoso error costaría la vida a los capitanes Vela y Pouso, a los que sendos "Dragones", el 40-2 y el 40-1, en adelante recordarían.

El capitán Joaquín Vela de Almazan y Acuña como alférez de Caballería fue convocado en 1925 al curso de pilotos, realizándolo con la XXVIII Promoción en la Escuela

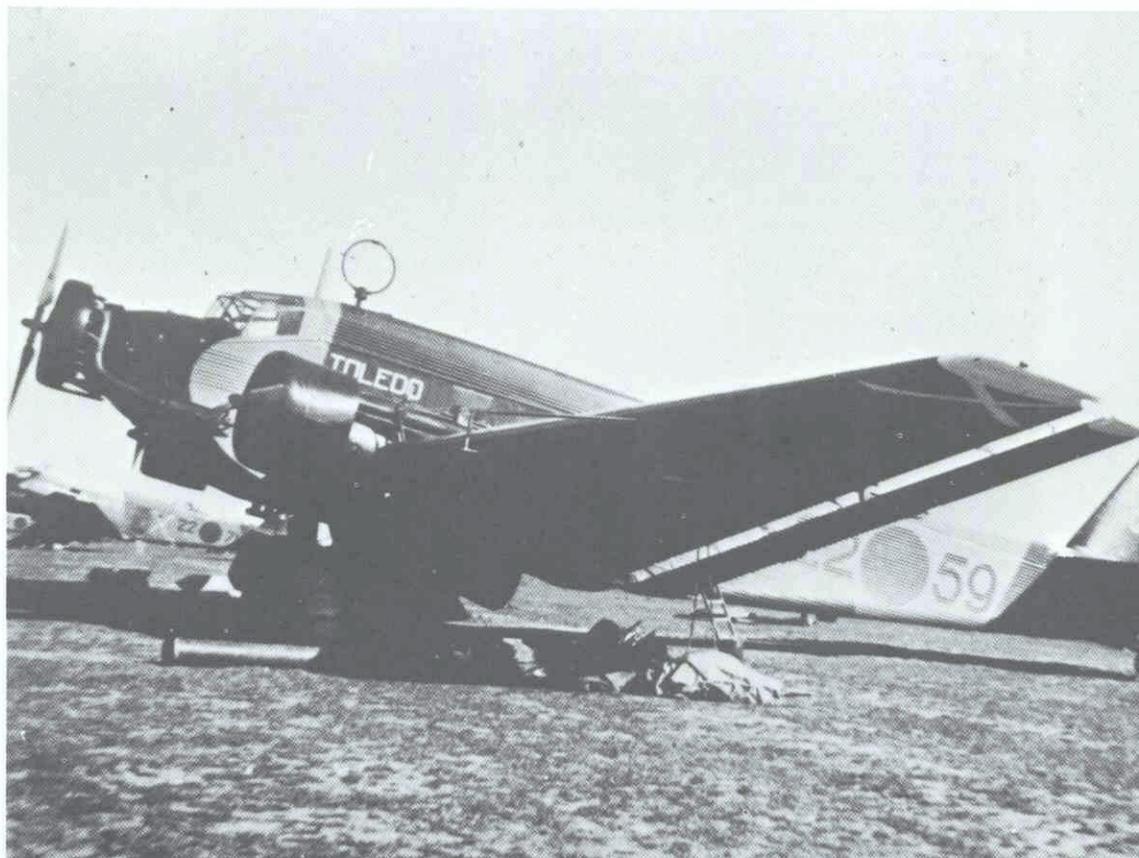


de Albacete; destinado a Tetuán realizó numerosos servicios de guerra en la escuadrilla "Potez" que mandó el capitán Aboal. En 1935 se encontraba destinado en la Escuadrilla del Sahara y al estallar al año siguiente el movimiento nacional, participó activamente en los vuelos de transporte del Ejército de Africa a la Península y en las primeras misiones de ataque en las que intervinieron los "Fokker" y "Dragones".

En la fotografía tomada durante el curso de vuelo sin visibilidad celebrado en 1932, aparece el capitán Vela, a la izquierda, acompañado de los capitanes Gómez Jordana, derecha y Llorente (Antonio) en el centro.



RUIZ DE ALDA. En los comienzos de la ofensiva hacia Toledo, el 26 de septiembre de 1936, en el cielo de Bargas la caza republicana abatía al primer polimotor; se trataba de un Ju-52, el 22-64, cuyos tripulantes, con la excepción del sargento radio San Juan Góngora, 'perecerían en el trance. Pilotaba el trimotor el teniente Ruiz



de Alda, acompañado del alférez Lucas Martínez; ocupando distintos puestos, los sargentos Ledesma Ramos, Segovia Martínez y el cabo Nieto González.

El teniente Eustaquio Ruiz de Alda, hermano del célebre Julio procedía del Arma de Artillería y había realizado el curso de piloto con la XXXI Promoción (1927).

Finalizada la guerra, a Ruiz de Alda y al sargento San Juan se les concedería la Medalla Militar individual y a los demás tripulantes el ascenso al empleo inmediato. En su recuerdo la 2.ª Escuadrilla de "Junkers" recibió el nombre de "Toledo", junto a cuya ciudad cayeron.



JIMENEZ BENHAMU. No habían pasado cuatro meses, desde el lamentable error que había costado la vida a los capitanes Vela y Pouso, y dos del ataque al Fokker F-XII de Rodríguez Carmona, cuando el 10 de diciembre de 1936 se volvía a repetir la tragedia. Regresaba aquel día un Romeo 37 de cumplir servicio en el frente de Madrid, cuando sorpresivamente se vio atacado y ¡derribado! por un Heinkel 51 de la base de Escalona, cuyo piloto alemán lo confundió al parecer, con uno de los "Rasantes" enemigos que por aquellas fechas atacaban los aeródromos nacionales. El penosísimo error costaría la vida a los capitanes Rafael Jiménez (piloto) y José Compagny (observador).

El capitán Rafael Jiménez Benhamú procedía del Arma de Infantería, cuando estalló la Guerra Civil se encontraba destinado en la Escuadra n.º 1 de Getafe, fugándose en un Breguet de ésta, al aeródromo de Burgos. Piloto de los Romeo 37 desde el mismo momento en que entraron en acción, poco pudo demostrar su gran valía.

Por Decreto del 23-2-1940 le sería concedida la Medalla Militar individual, así como el ascenso a comandante por méritos de guerra.

Retratados en la base de hidros de El Atalayón en 1930, aparecen en la fotografía, Jiménez Behamú en el centro, acompañado del capitán Zaragoza (derecha) y del teniente Alarcón (izquierda).



ARIJA. Cuando en el mes de agosto de 1936 llegaron a Cádiz los primeros Heinkel-51, se abrigaron ciertas esperanzas, acerca del empleo como cazas de estos bellísimos aparatos, pero la posterior llegada de los cazas rusos I-15 e I-16, demostraría que poco podían hacer los aviones alemanes frente a ellos. Así pues, cuando el 27 de diciembre de 1936 una patrulla de He-51 atacaba en el frente de Teruel a tres Potez de la "Escuadrilla España", tras el derribo de uno de ellos, los cazas que los protegían, lograron a su vez derribar el Heinkel que pilotaba el teniente Arija.

El teniente Alfredo Arija Valenzuela, primer piloto nacional caído en combate, procedía del Arma de Infantería, había realizado el curso de piloto con la XXXII Promoción (1928) y con posterioridad el de hidros, antes de ser destinado a los Fokker F-VII "Coloniales" de la Escuadrilla del Sahara. Al estallar la Guerra Civil, junto con el capitán



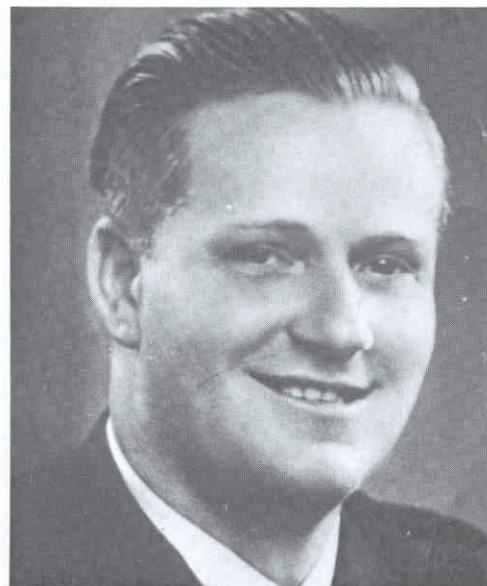
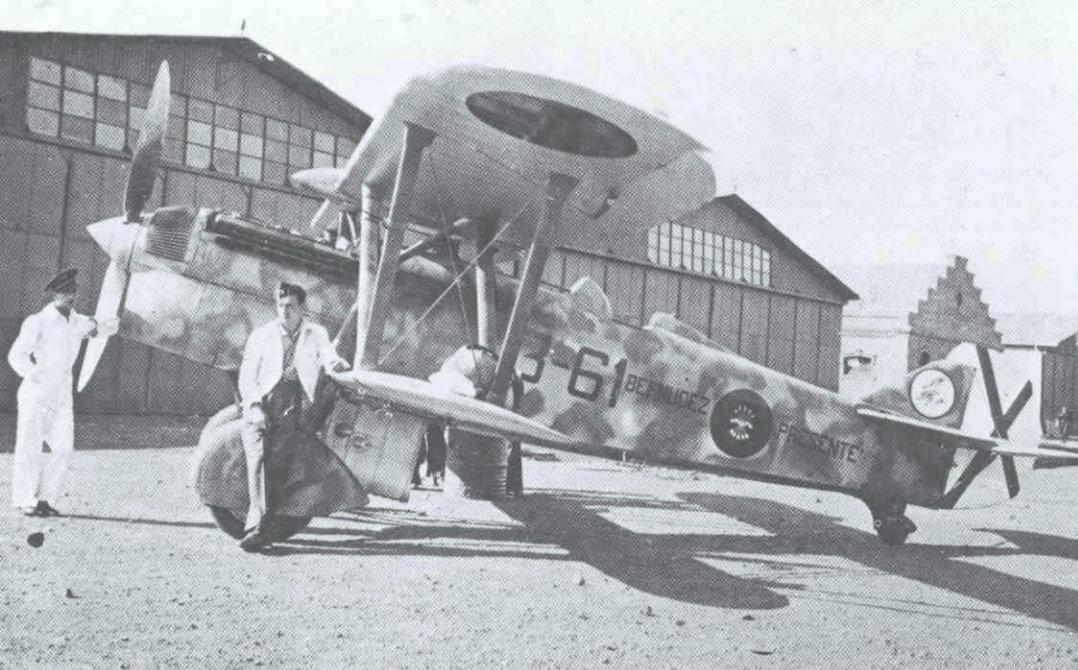
Ureña sumose en Larache el Alzamiento con el Fokker que traían de Cabo Juby. Precisamente con este aparato, el 20 de julio de 1936 llevó a cabo Arija el primer vuelo del Puente Aéreo —el primero de la historia— que trasladó a la Península el Ejército de Africa.

Piloto de la patrulla de Nieuport 52 en el sur y de las "Pavas" (He-46) después en Aragón, consiguió al fin su deseo de formar parte de las primeras patrullas de He-51, aviones en los que como hemos dicho se tenían grandes esperanzas, pero como cazas fracasaron.

Terminada la guerra, por Decreto del 23-2-1940 el bravo teniente Arija, sería ascendido a capitán por méritos de guerra.

Ante un He-51 vemos en la fotografía al teniente Arija (en el centro) junto al capitán Montero Mera (izquierda) y otro aviador no reconocido.





BERMUDEZ DE CASTRO. "Alto, fuerte, rubio. De silueta borbónica. Franco de risa. De un optimismo fundamental que rebosa de toda su naturaleza joven y recia. Valiente y además modesto...". Así describía un periodista de su tierra, al capitán Bermúdez de Castro, la "avutarda" del archifamoso emblema, al formar junto a Morato (el "halcón") y Salvador (el "mirlo") el triunvirato de la "Patrulla Azul".

Observador en 1930, piloto en 1931, era ya cazador en la preguerra. La contienda civil, le daría la oportunidad de demostrar su preparación, primero en los "Nieuport" y

luego en los "Chirris" (Fiat CR-32), con los que participó en la trascendental Batalla del Jarama.

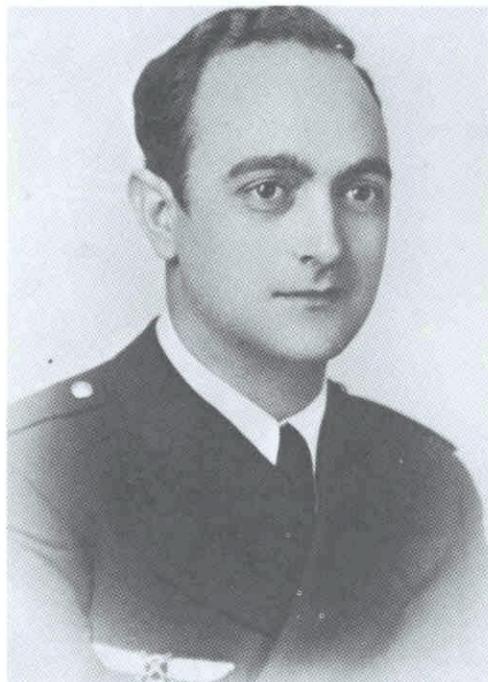
"Recuerdo que hubo momentos en que tuve dos aviones contrarios delante, otro a la izquierda y tres detrás. Las ráfagas de ametralladoras nos acribillaron los aparatos a balazos. Un proyectil me dio en la espalda y quedó alojado en los pliegues del paracaídas, que por ser tan compactos, no le permitieron pasar."

El 12 de julio de 1937, en plena Batalla de Brunete, cuando combatía contra "Ratas" reforzados por "Chatos", cayó junto a la

carretera de Villanueva de la Cañada.

El capitán Narciso Bermúdez de Castro y de Zafra Vázquez, primer caído del Grupo Morato, había participado en 232 servicios y en 15 combates en los que obtuvo 4 victorias; premio a su valor, a título póstumo, le fue concedida la Medalla Militar individual y el ascenso a comandante por méritos de guerra.

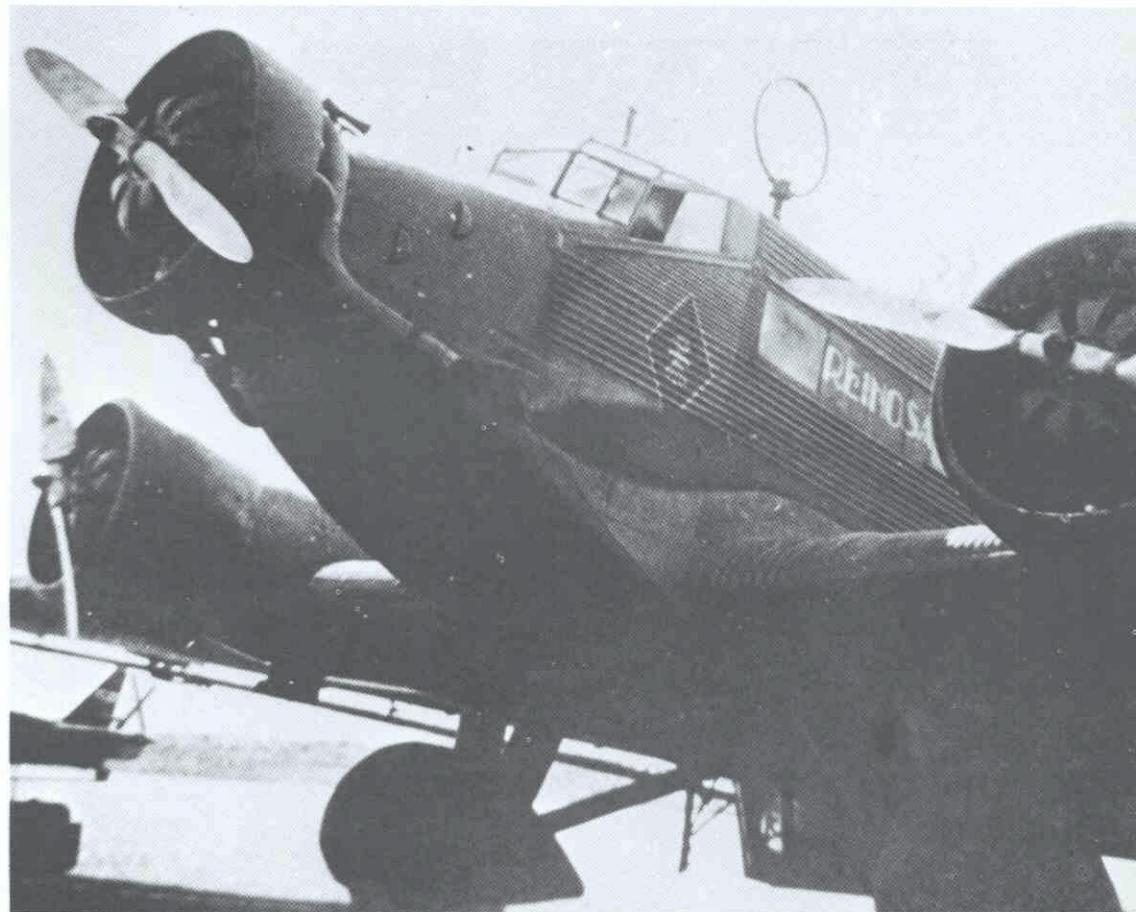
Además del Fiat (3-61) que aparece en la fotografía, tenemos constancia gráfica del 3-58, que recordó también al heroico aviador granadino.



ERCILLA. Hasta el 14 de agosto de 1937, los "Junkers", que ya llevaban una buena marcha en su infatigable carrera, habían sufrido dos derribos; habían sido atacados en su base; habían perdido a dos de sus tripulantes, muertos en el aire y recientemente, uno había explotado misteriosamente. En la referida fecha, otro trimotor, el 22-51 en misión de bombardeo, sobre el cielo de Reinosa, ausente de caza y de anti-aérea, se hacía mil añicos en el aire.

En el lamentable suceso perecería la tripulación formada por los pilotos alféreces Ercilla y Montel, teniente Iñiguez Sánchez Arjona (José), alférez Larrazabal y sargento mecánico Barrios.

La investigación posterior, aclararía que las misteriosas explosiones, eran motivadas



por defecto de la espoleta eléctrica de las bombas, que se activaba al comenzar el recorrido de descenso de éstas.

El alférez Julio Ercilla García había nacido en Arandiga (Zaragoza). En 1924 ingresó en Aviación, realizando el curso de piloto en 1928, transformación al año siguiente y el de ametrallador bombardero en 1930. Durante su destino como brigada en la Escuadra

n.º 3 (Logroño) formó parte del equipo ganador del III Concurso de Patrullas (1934). Al estallar la Guerra Civil voló primeramente en los "Breguet" y tras realizar en 1937 el curso de VSV en la Escuela de Olmedo, pasó a los "Junkers", en los que, como hemos visto, perdió la vida. Por Decreto del 23-2-1940 sería ascendido a teniente por méritos de guerra.



MUNTADAS. Finalizando el verano de 1937, la Aviación Nacional, por medio de los infatigables "Junkers", debutó en el bombardeo nocturno de los aeródromos enemigos. El 14 de septiembre, al llevarse a cabo la segunda actuación, todo parecía que iba a discurrir con la misma tranquilidad que la víspera; tras el despegue, de Zaragoza, al anochecer, el trimotor 22-61 voló sin problemas hasta el objetivo: el aeródromo de Sariñena, pero en este punto sorpresivamente salió a su encuentro la caza republicana, que no tuvo dificultad para derribarlo.

Con la excepción del cabo ametrallador Blasco —quien tras una auténtica odisea, consiguió salvarse— y el teniente Marchenko que haciendo uso del paracaídas también, cayó herido en zona enemiga, donde fue fusilado, el resto de los tripulantes: capitán Muntadas, alférez Carazo, sargento mecánico Romero y cabo radio Aparicio, perderían la vida. El comandante del "Junkers" abatido, capitán Carlos Muntadas Salvadó Prim,



duque de Castillejos, era piloto civil antes de la guerra. El Alzamiento le sorprendió en Francia, presentándose rápidamente con su bimotor "Monospar" a las fuerzas nacionales en Burgos. El aviador pasó a volar en los "Dragones" y "Fokker" y su aparato militarizado, fue encuadrado en el Grupo 31. En octubre Muntadas se incorporó a los "Junkers" donde hasta su muerte realizó un importante papel.

Por Decreto del 23-2-1940 al capitán Muntadas le sería concedida la Medalla Militar individual.

Ante el "Sariñena" (22-61) —también ostentó este nombre el (22-99)— aparecen de izquierda a derecha de pie: alférez Díaz de Bustamente, teniente Pérez Meléndez (Lisardo), alférez Sánchez Cabal, mecánico Aregay y radio Ismael; sentado, alférez Muntadas (José Vicente).



GANCEDO. Unos cayeron luchando en el frente de combate, otros... si se tienen en cuenta los riesgos de la batalla, absurdamente de un simple accidente. Tal es el caso del capitán Gancedo y el teniente Díaz Aguilar, quienes después de sobrevivir a no pocos peligros murieron el 5 de noviembre de 1937, cuando realizando un vuelo rutinario, el Romeo 37 que tripulaban se estrelló junto a las edificaciones de la Base Aérea de Tablada.

José Gancedo Sanz se había hecho piloto

con la 32 Promoción (1928) y en julio de 1936 era jefe de la Escuadrilla de Breguet XIX de Sevilla. Al iniciarse la Guerra Civil, voló el Nieuport 52 de caza para después mandar durante la campaña de Aragón la tercera Escuadrilla de "Pavas" (He-46). Su último destino, serían los más modernos Ro-37 en los que por desgracia cayó muy pronto.

Por Decreto del 23-2-1940 se le concedería la Medalla Militar individual y el ascenso a comandante por méritos de guerra.