

# Un mecánico monárquico, republicano, rojo y nacional

RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ  
*Miembro de número del IHCA*



**F**élix de Ingunza Aranaga nació en Bilbao el 11 de junio de 1910 y desde joven sintió una gran afición por la aviación, como tantos muchachos españoles de aquella época. El tuvo una suerte relativa y consiguió realizar parcialmente sus sueños llegando a ser Mecánico de Aviación Militar, una profesión que antes de la Guerra Civil era para un chico de familia acomodada, si no conseguía realizar unos buenos estudios, una gran oportunidad y le aseguraba una discreta posición.

## APASIONANTE COMIENZO

**S**u padre Pablo de Ingunza Zubiaurre era una persona prominente en la sociedad conservadora vasca de antes de la guerra, ya que había sido antes del advenimiento de la 2ª República Director de Arbitrios de Vizcaya, algo similar a consejero de hacienda de entonces. La familia estaba formada por dos chicos y una chica, estando en aquella época residiendo en la Parroquia de San Vicente de Baracaldo. Realizó el primer vuelo de su vida en Septiembre de 1927 con Ramón Franco en un Breguet XIX en Cuatro Vientos. Se trataba de un vuelo deportivo como de "bautismo del aire", para el cual vino desde Bilbao a Madrid, aprovechando el hecho de que su padre conocía al comandante.

Terminado el Bachillerato en ese mismo año de 1927, durante varios más continuó estudiando como Técnico Industrial. Ingresó en Aviación en Diciembre 1930, aunque su filiación está anotada en enero de 1931. Lo hizo como miembro de la Quince Promoción de Mecánicos, la última que ingresó y se formó en Cuatro Vientos. Su filiación a los 19 años le comprometía por cuatro años, inicialmente como alumno mecánico.

Su Carné de Mecánico de Aviación lleva fecha de 22 de marzo de 1932, y esta firmado por Ángel Pastor Velasco, Jefe del Servicio de Aeronáutica, con arreglo a lo dispuesto en el Real Decreto de 25 agosto 1925, para la concesión de Títulos. Su primer destino fue a la Escuadrilla de Vuelo Sin Visibilidad, al salir de la escuela en 1932.

Durante su estancia en la Escuela de Mecánicos y en otras oportunidades conoció a gran número de profesionales de los que se habían hecho famosos con los Grandes Vuelos y que eran más antiguos, como por ejemplo a Pablo Rada.

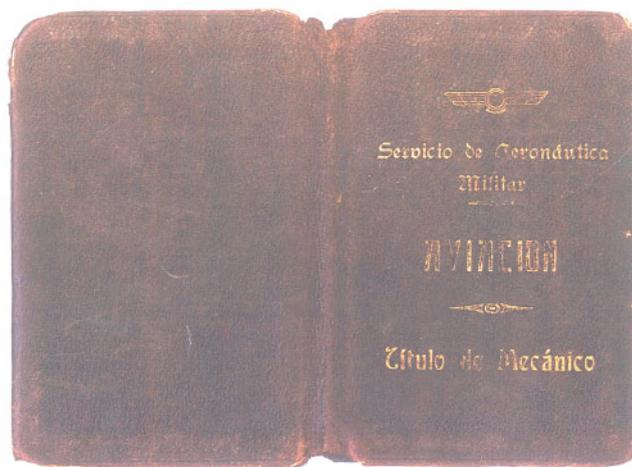
Conoció muy bien a Carlos de Haya González, desde la época en que era Teniente y cuando actuaba como Profesor de la Escuela de Mecánicos. Haya fue el primero que puso en marcha la Escuela de Vuelo Sin Visibilidad en Cuatro Vientos y realizó algunos cursos también en Alcalá de Henares. Tuvo la oportunidad de volar en muchas ocasiones con él en los dos tipos de aviones que el capitán usaba para realizar sus experiencias en las técnicas de vuelo instrumental: Uno de ellos era un De Havilland DH-9 equipado con una capucha metálica y otro un Loring R-III también usado para clases de instrumentos.

## RECORDANDO A CARLOS HAYA

Recuerda a alguno de los alumnos que volaban con Carlos Haya, que eran generalmente más antiguos que él, como el Comandante Botana, que era cojo. Haya venía a volar a Cuatro Vientos e Ingunza era su mecánico fijo, haciendo muchos vuelos y viajes con el piloto. Los alumnos se turnaban continuamente; “bajaba uno y subía otro”, con lo cual volaba muchísimo, no paraba; según sus apasionados comentarios “era el mejor aviador de España”. Ingunza ascendió a cabo por elección en junio de 1933.

Para realizar su original instrumento, que después fue patentado, el denominado por él “Integral de Vuelo”<sup>1</sup>, enormemente útil para poder realizar vuelo instrumental,

<sup>1</sup>El “Integral de Vuelo” fue el precursor del Horizonte Artificial para Vuelo Instrumental. Patentado por Carlos de Haya González en la Oficina Internacional de Patentes de París, la propiedad de dicho instrumento, genial para la época, fue entregada por Haya a la Aviación Militar Española unos días antes de la Guerra Civil, por lo cual el proceso de producción y consolidación quedó totalmente interrumpido. Pocos meses después –sin duda inspirado en el invento del genial aviador español–, la casa Sperry norteamericana sacó al mercado la patente de su primer Horizonte Artificial giroscópico y de succión.



Cubierta de su Carné de Mecánico de Aviación, emitido por el Servicio de Aeronáutica Militar.



Interior del Carné con fotografía y firma del titular, así como firma del Jefe de la Escuela, probablemente Arturo González Gil en aquellas fechas de 1932.



Página con la firma de Ángel Pastor Velasco, Jefe del Servicio de Aviación Militar, concediendo el Título con el Número 1199, como Mecánico de Aviación.



En la cabina anterior de un Loring R-III, con casco de vuelo y gafas.

contó con la ayuda de algunos mecánicos amigos suyos, aunque Haya también era muy aficionado a la mecánica personalmente. Félix lo había conocido en Bilbao, así como a su hermano Federico, que luego fue oficial de Aviación en Tierra. También ha conocido muchos años después a su hijo Héctor de Haya Gálvez, capitán de Aviación y luego comandante de Iberia hasta su retiro como Piloto de Jumbo.

Haciendo un curso de Vuelo Sin Visibilidad en Cuatro Vientos volaron hasta Málaga para visitar a la familia y a su novia, hija del famoso Doctor Gálvez. La otra hija estaba casada con Joaquín García Morato. Tenían lo que en Málaga se llamaba “un jardín” en la playa, lo que hoy llamaríamos un chalet en la Playa de Málaga, aunque Ingunza con guasa dice que “la playa no era tal, estaba llena de piedras”.

A Málaga fueron con el Loring R-III y cuando llegaron a la bahía se pusieron a hacer acrobacia encima del mar, muy cerca de “El Rompedizo”, el campo de entonces, próximo a Torremolinos. Otro día salieron de Cuatro Vientos, debía ser por San Pedro del año 1933 ó ya en el año 1934 con destino a Alcalá de Henares con el DH-9 y estuvieron gran rato haciendo acrobacia encima de Alcalá.

Haya tenía en esa época un Coche Austin; Félix se lo ponía en marcha para calentarlo 15 minutos antes de que saliera con él. Cuando dieron los destinos en Madrid (debió de ser al terminar el curso de mecánico) Haya estaba en Sevilla destinado e Ingunza fue a Los Alcázares. Pero poco tiempo después pasó destinado al Parque Regional Sur en 1933.

Voló en los aviones escuela mas antiguos que tenían en Cuatro Vientos, en los biplanos Avro 504J, con un enorme patín central de madera entre las ruedas principales –que evitaba capotar– en muchas ocasiones con el Capitán Población. El Avro tenía un mando de gasolina mediante un carburador Campier francés, que llevaba una persianita para el aire y una aguja para la gasolina; el acelerador era lo que se llamaba un “porrón”, un contacto en la punta de la palanca de mandos que permitía conectar potencia máxima o cortar del todo a ralenti, por lo cual el sonido onomatopéyico era “...porrón....porrón...”. El piloto en este caso hurgó en el mando de la gasolina y se paró el motor, teniendo que tomar tierra en una viña.

Poner en marcha a mano, moviendo la pesada hélice de madera de un motor de 500 caballos tenía

su interés y su mérito. Un chaval joven que quería hacerlo sin apenas experiencia acabo golpeado por la hélice en la cabeza. Había en Cuatro Vientos otros mecánicos vascos como Eduardo de la Quintana, de Portugaleta ó Manuel San Salvador que luego fue uno de los mecánicos mas conocidos de los primeros tiempos en Iberia.

Otro compañero mecánico, Inocencio de Cáceres estuvo en Sevilla con Ingunza, era de Lavagamella. Estuvo destinado en el Parque Móvil de Sevilla, pero no en los Hispano Nieuport NI-52 donde se encontraba por aquellos días Julio Salvador Díaz-Benjumea. Estando en Sevilla se arreglaron unos Breguet XIV, muy anticuados. Salieron con tres de ellos para Los Alcázares, pero uno se quedó en Guadix entre los olivos; a aquellos motores si no se les ajustaban correctamente las vueltas, empezaba a temblar todo el avión de forma imposible de soportar.

En 1935 hizo el Curso de Centrales Eléctricas e Iluminación de Campos de Aterrizaje, pasando a continuación a Protección de Vuelo en Cuatro Vientos.

#### EN TORNO A ARTURO GONZALEZ GIL

Conoció bien al Capitán Arturo González Gil, que al empezar los primeros días de la guerra, se fue a la Sierra al mando de una compañía de milicianos. Había sido el diseñador junto con el Capitán José Pazó de las avionetas Gil-Pazó que por aquellos días comenzaban su construcción en serie.

*"González Gil era muy de izquierdas pero una persona extraordinaria y simpática, le tenía mucho afecto. Desapareció sin dejar rastro; nunca apareció su cadáver ni se supo nada más de él. Era Director en ese momento de la Escuela*



*Ingunza sobre el plano izquierdo de un R-III.*

*de Aerotecnia, donde se formaban los ingenieros Aeronáuticos". "Daba gusto hablar, con él era un hombre encantador". Le acompañaron milicianos pero*

*no mecánicos y debió de estar enterrado en una fosa común en la Almudena, donde sepultaron a gente sin identificar, como a un mecánico colombiano, que*

*Instantánea delante de un Junker trimotor de los anteriores a la guerra, probablemente un Junkers G 24.*





*Con otro compañero delante del plano izquierdo de otro Loring R-III.*

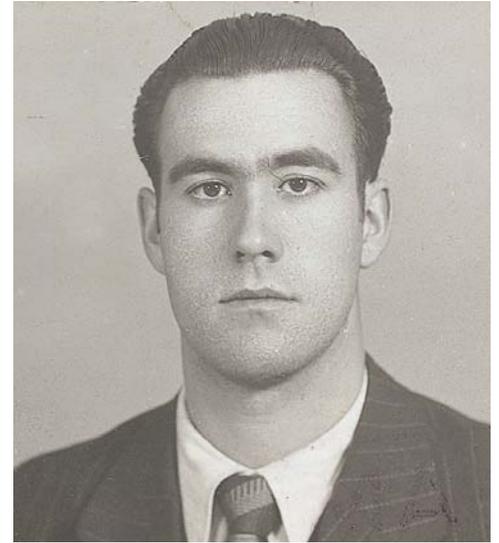
estaba haciendo el curso y lo mató una bomba. Ahí había fosas de víctimas anónimas.

Al comenzar la guerra civil estaba estacionado en la Central Eléctrica de Cuatro Vientos como suboficial. Estuvo detenido

nada menos que 453 días en cárceles y checas revolucionarias, por ser adicto y simpatizante de los alzados. Como tal cautivo de diferentes cárceles durante la guerra, tiene Carné de Excautivo firmado por el Marqués de la Valdavia, y ha sido Miembro de la Hermandad de Excautivos de España.

### EN LA MITAD DE LAS CARCELES Y CHECAS

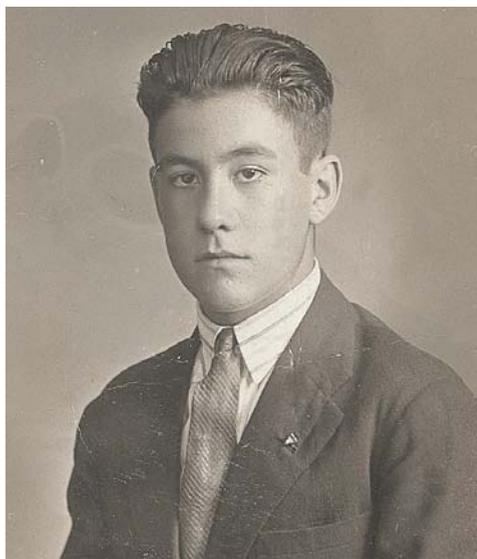
Primero estuvo detenido en el Aeródromo de Getafe por el Comité del Cuartel, poniéndolo a continuación en libertad. Luego pasó el 21 de agosto de 1936 a la Cárcel Modelo de Madrid, en la misma Sala, Galería y Celda número 222, con el Padre Félix García. Desde las galerías superiores de la Cárcel Modelo, a comienzos de noviembre 1936, veían disparar los cañones de los nacionales que desde Humera en la carretera de Campamento a Pozuelo, golpeaban sobre las antenas de la emisora de radio; casi se veía como cortaban los cables los "pepinazos".



*De paisano en los años anteriores a la Guerra Civil.*

A primeros de diciembre 1936, después de llegar los nacionales a la Casa de Campo, fue evacuado a la Cárcel de Ventas, antigua Cárcel de Mujeres a las cuales llevaron a Chamartín. Allí estaba Agustín de Figueroa, hijo del Conde de Romanones, el padre de la mujer de Raphael, Natalia Figueroa. Félix formaba parte del postrer contingente sacado de la Cárcel de Ventas y que teóricamente se dirigían a Porcuna y Totana. No lo habían nombrado para la evacuación el 7 de noviembre. Iba en la última lista de los que al llegar al Jarama, desviaban a Paracuellos para finalizar como es bien conocido. En esa lista final fueron a parar por alguna extraña razón al Penal de Alcalá de Henares.

Estuvo muchos meses perdido, lo buscaban por la notoriedad de su abuelo y de su padre en el País Vasco pero no sabían que estaba en el Penal. Un preso que por cierto se llamaba Franco le dijo que se quedara allí, que no moviera nada, que probablemente nadie sabía donde estaba y que era lo mejor para él. Finalmente hubo un chivatazo de dos armeros de Eibar que eran del



*Fotografía posando como chaval elegante.*



*El joven Mecánico de Aviación.*



*Félix Ingunza  
delante de una  
línea de biplanos  
de instrucción.*

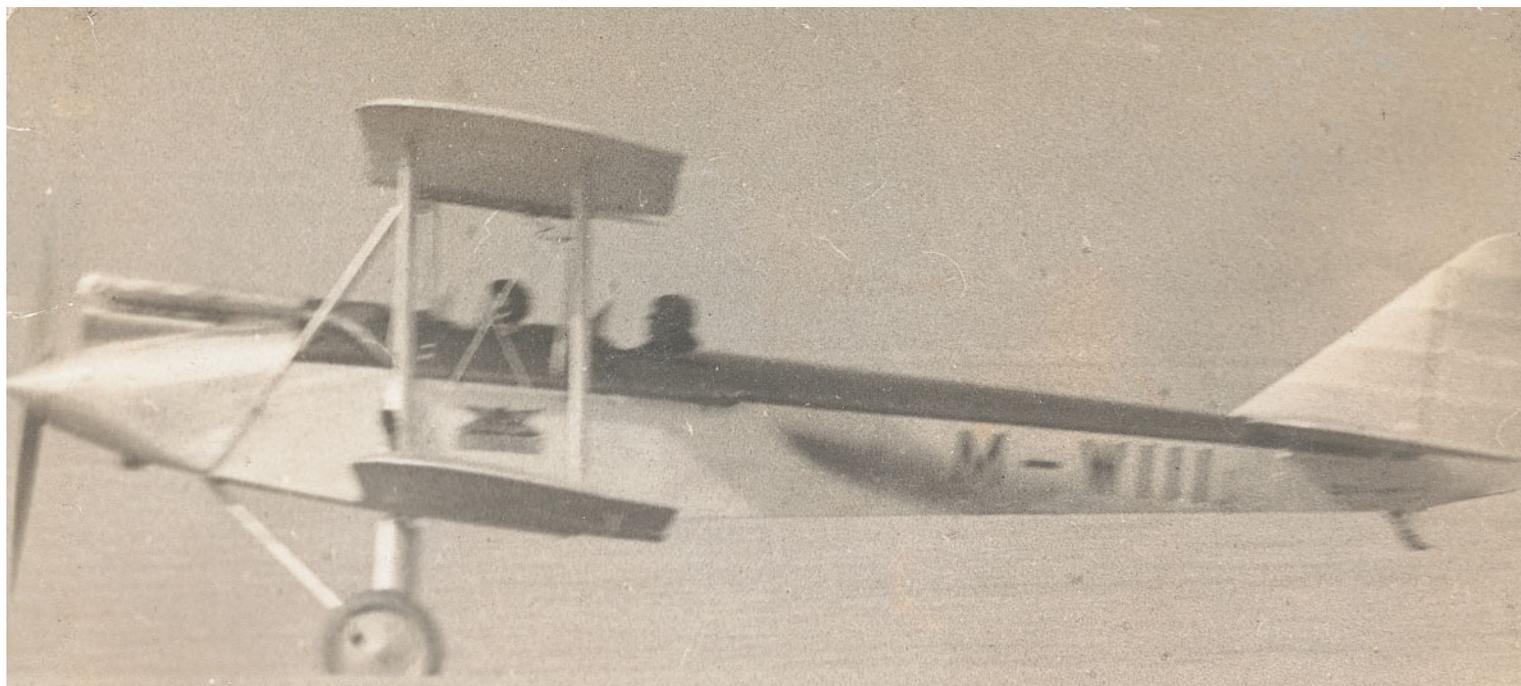
*Jóvenes mecánicos trabajando  
sobre un R-III.*



*Grupo de aviadores rodeando lo que parece ser un velero.*



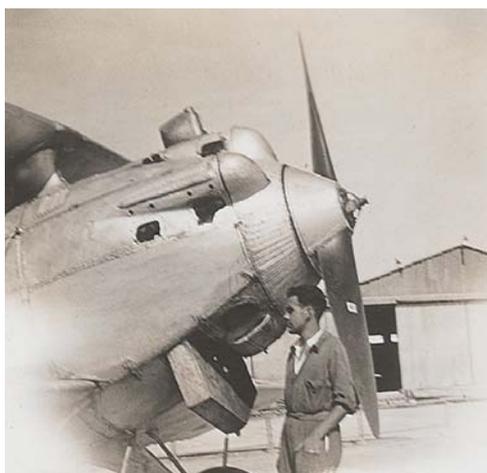
*Reparando el mismo Loring R-III.*



*Instantánea borrosa de un biplano Avro Avian III en vuelo.*

Partido Comunista y fueron a por él. De Madrid vinieron dos coches a buscarle, uno con guardias y otro en el que lo llevaron con una pistola a cada lado.

A continuación estuvo en la Checa de Serrano, esquina a Ayala, un callejón en el que hay una embajada. Ahí le dieron una enorme paliza y finalizó en la checa que estaba en el sótano del Chalet que todavía existe entre las calles de General Oraá y Diego de León, que era de la familia Adaro; querían una declaración contra su padre al que alguien había denunciado. En Bilbao había dos barcos convertidos en Cárcel; uno en Erandio, el Altuna Mendi y otro en el Abra, donde estaba su padre junto a



*Ingunza delante de un Breguet XIX.*

Esteban Bilbao. Su padre había sido jefe de los requetés de Bilbao y como ya hemos citado era un hombre notable en la ciudad.

### **CON LA TERCERA ESCUADRILLA DE MOSCAS**

Finalmente llegó a Barcelona y lo sacaron de la Cárcel de Montjuich para pasar los últimos meses, casi un año, como mecánico de aviación con los republicanos. Liberado de las diversas cárceles en que estuvo cuando los nacionales llegaron a la costa de Levante por Vinaroz, pasó a ser mecánico de la



*El grupo de mecánicos de nuevo ante una línea de dos R-III, probablemente en Tablada.*



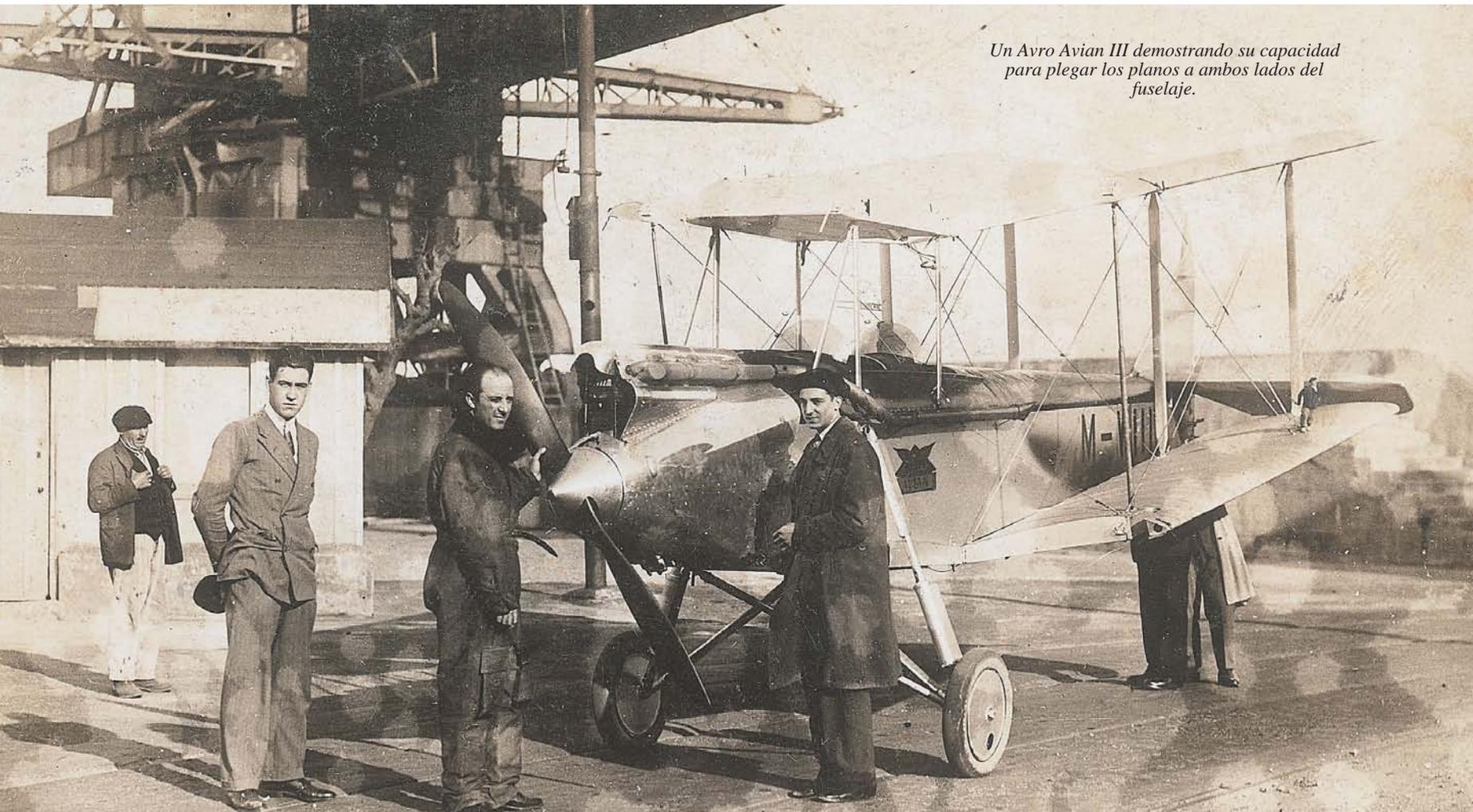
*Grupo de mecánicos ante un R-III*

Aviación de la República, siempre vigilado por simpatizante de los facciosos. Actuó como tal mecánico con los Moscas en los aeródromos de Valls, El Vendrell y Pac, atendiendo Moscas de una patrulla de la 3ª Escuadrilla y a las órdenes de un Teniente Mecánico Castro, hermano de un dirigente del Partido Comunista<sup>2</sup>. Estuvo con pilotos rusos de Moscas; también con un norteamericano de la Marina que siempre estaba debajo del ala de un avión, sentado en el suelo, jugando con las hormigas. Esperaban la señal de alarma para salir a un servicio.

El Mecánico Teniente Castro murió en un ametrallamiento que efectuaron unos Messerschmitt BF-109 en el campo de Pac, cerca de Villafranca del Penedés. Tenía noticias de que los Katiuskas del Grupo 24, durante la Batalla del Ebro estaban estacionados en Celrá, en la carretera de Gerona a la Costa.

Estuvo en total un año con los Moscas. El Teniente Castro le decía "Félix, el primer tiro de esta pistola será para ti si intentas largarte". Durante algún tiempo fue mecánico de la 3ª Escuadrilla en Valls, en particular de los tres Moscas de la Patrulla que mandaba el teniente Manuel Montilla, que se acuerda perfec-

<sup>2</sup>El hermano del teniente Castro murió entre Las Rozas y Las Matas y fue enterrado en un pequeño cementerio en las proximidades.



*Un Avro Avian III demostrando su capacidad para plegar los planos a ambos lados del fuselaje.*



*Posando sobre un biplano de entrenamiento; Ingunza está sentado sobre el plano izquierdo.*

tamente de él; a Montilla lo había llamado Andrés Lacalle para decirle que si quería le asignaba a este mecánico, que era bueno pero “facha” confesado. Según Manolo Montilla, lo llamó a capítulo y le dijo “Voy a confiar en ti ; la primera cosa que le pase a mi avión, ya sabes que te fusilan de inmediato, o sea que tu verás. Se portó perfectamente mientras estuvo en la unidad “

El piloto Teodoro Ibars decía que él había sido el que derribara a Haya; era un antiguo mecánico de la promoción de Ingunza, que ahora actuaba como piloto de Chatos. En Barcelona vio a un piloto que tenía las gafas de vuelo y el casco de Carlos Haya, en el despacho

o la antesala de Hernández Franch<sup>3</sup>.

Ha conservado una bolsita guardando trozos de metralla de cuando los ametrallaron los Messerschmitt en Pac. Los aviadores republicanos creían que eran aviones suyos, ya que estaban desde hacia días esperando que vinieran del otro lado de la frontera desde Rusia y Francia para cubrir las recientes pérdidas, y que serían montones de aviones nuevos. Una madrugada al amanecer aparecieron unos aviones muy rápidos que pasaron rozando los montes cercanos; eran Messerschmitt BF-109 D. Cerca de Villafranca dieron la vuelta y vinieron hacia Pac apuntando a un pinar y una casa de campo, ametrallando

<sup>3</sup>Es sabido ya que fue aclarado años después, que Carlos Haya chocó con un avión durante un combate muy enmarañado; tratando de quitarle de la cola a un Chato que llevaba detrás un italiano de su escuadrilla fue golpeado por el avión de Viñals, que tuvo desperfectos menores y tomo tierra fuera de campo. Varios pilotos republicanos se apuntaron el derribo de Haya, cuyos restos en las proximidades de Puebla de Alcocer, tardaron varias semanas en aparecer. La petición de su cadáver por parte de García Morato a los jefes republicanos, no pudo ser atendida aunque hubieran querido hacerlo.

con todo lo que tenían, dos ametralladoras y el cañón de 20 mm en el buje del motor. Tiene guardados varios trozos de metralla que recogió aquel día.

También conserva, como casi todos los combatientes de cualquier guerra, a modo de amuletos o de extraños ex-votos, una bala de cuando las tropas desde Campamento avanzaron hacia Cuatro Vientos con las tanquetas Renault que entonces tenía el Ejército; el trozo de bala es de una descarga hacia la Torre de Vuelos del campo. Debe ser un casquillo de un obús del 12.

Liberado cuando cayó Barcelona, lo celebró en Vic invitado a jamón y champaña por un compañero; a continuación siguieron hacia los Pirineos a pie, con una maleta al hombro.

Pasaron por Figueras en un camión cargado de gasolina; les bombardearon una noche, antes de llegar a la frontera. Pasó a Francia y fue a parar a Argelés sur Mer, aunque ya los aviadores estaban cada uno por su lado. Al día siguiente organizó un grupo de gente de aviación que quiso volverse a España. Rellenaron un documento para volver a España por Irún con todos los que querían; fueron 13 escapados voluntarios aunque los rojos no querían dejarles pasar. Llegaron a la frontera francesa el día 4 de febrero de 1939, presentándose a las autoridades nacionales.

## LA DURA POSGUERRA PARA VENCEDORES Y VENCIDOS

Presentó testimonios de sus días en las cárceles de la zona republicana de numerosos militares como los tenientes coroneles Ferreiro y Aimat, el comandante Olivé, los capitanes Urcola, Peña, Bono Boix, Garrido, Cañete, Saleta, Mata, Sartorius, Huarte Mendicoa, el teniente Pina Aldanui y el brigada Miranda, con todos los cuales había compartido días de cárcel. Depurado favorablemente en Burgos volvió inicialmente a Aviación, pero le hicieron un expediente por denuncia de unos Guardias Civiles que le reconocieron y no tuvo mas remedio que contarles todo lo que le había pasado en la guerra. En las diligencias previas instruidas contra el fue considerado sin responsabilidades políticas en contra.

Estando con la Bandera de Falange de Burgos en mayo de 1939, solicitó volver a Aviación y el 10 de ese mismo mes se incorporó al Ejército del Aire, pasando destinado al Grupo 3-G-3 en Getafe. En agosto del mismo año paso al Regimiento Mixto N°1, Grupo 11 en Alcalá de Henares. Voló con aviones de su unidad en los años 1939, 1940 y 1941.

Algo más tarde tuvo un problema sin mucha importancia en su unidad y le dieron de baja definitivamente en el Ejército del Aire y el 17 de noviembre de 1941 estaba licenciado.



*Con uniforme de paseo delante de un Hispano Nieuport NI-52 de caza, posiblemente en Tablada.*



*Otra instantánea delante de un Nieuport NI-52.*

Se fue a la vida civil como tantos otros tratando de encontrar algún hueco. En Melilla se encontró con el Teniente Barrena que había sido soldado con él. La primera vez que el piloto de Moscas y teniente de la Aviación Republicana Manolo Montilla volvió de México, al bajar del avión en Barajas, Félix Ingunza lo reconoció inmediatamente. Al hablar Manolo posteriormente con un amigo suyo que ahora estaba en Iberia le dijo "Un mecánico te ha reconocido y me ha dicho: has hablado con un te-

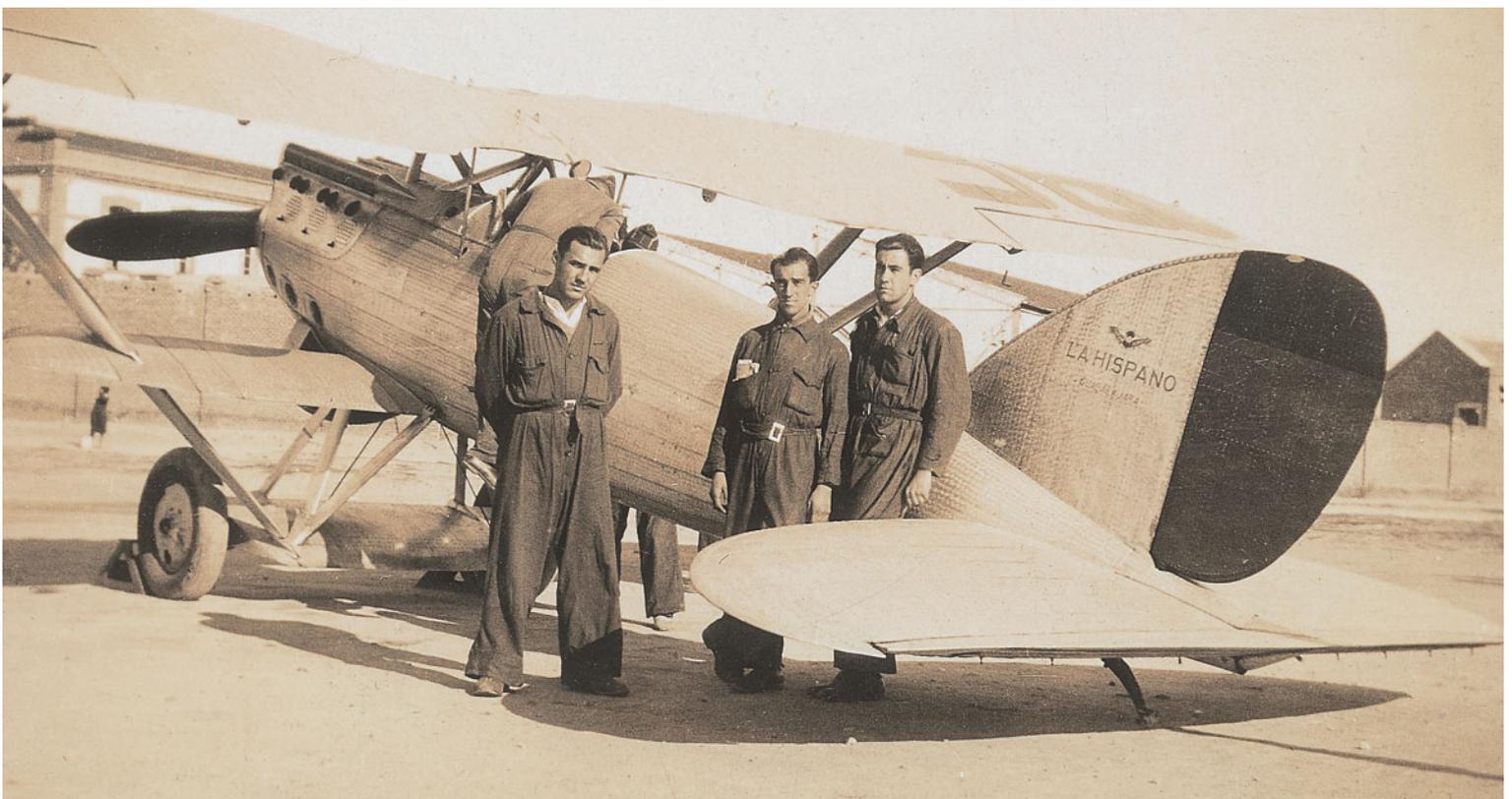
niente rojo que se bajó del avión". Era Félix Ingunza y eso sucedía cuarenta años después de su último servicio en cualquier campo de Cataluña.

En Iberia en aquellos años de la posguerra vió volar al mecánico San Salvador como segundo piloto, algo que era frecuente entonces en varios tipos de aviones, como en el DC-3. San Salvador era de un curso de mecánicos anterior a Ingunza. Tenían una avioneta en Barajas para vuelos de entrenamiento. Obregón estaba en Iberia pero era de

un curso antes que él. Se parecía mucho al rey. También conocía a Loncán, que volaba todavía en los años finales de los sesenta y comienzo de los setenta en los DC-3 que quedaban para pruebas de pilotos, como mecánico.

Después de la guerra trabajó como Perito Mecánico en muchos lugares distintos como en Aluminios de Galicia, en Amorebieta, en Sabiñánigo, en La Coruña, y en la delegación de Pechiney de Francia.

Ha vivido en Bilbao, Calle Alameda de Recalde, Madrid, Sevilla en el barrio de



*Con otros mecánicos amigos delante del mismo NI-52, el 25 de noviembre de 1931.*



*Grupo numeroso de personal de aviación delante de un bimotor FIAT BR-20, en época posterior a la Guerra Civil.*

Santa cruz, dos años destinado allí y luego Cuatro Vientos. Se casó después de la guerra, en 1943 y estuvo algún tiempo en Iberia, pero su novia le dijo que si se quedaba en Iberia no se casaba. Los Ingunza nietos de Don Pablo han sido dos chicos y una chica, que han vivido en Madrid durante muchos años. Uno de los tíos, hermano de Félix, siempre estuvo metido en política en la época preconstitucional y fue Procurador en las antiguas Cortes. Los hijos estudiaron con los RR PP Agustinos, ya

que no en balde Félix estuvo preso en la Modelo con el Padre Félix García, General de los Agustinos.

Sobre Cascón dice que tenía muy mal genio. Conoció a Vara de Rey en Sevilla y a Ángel Salas Larrazabal. El Jefe del Parque Regional ó Maestranza de Sevilla era Carrillo.

Félix Ingunza, después de todas sus peripecias de la Guerra Civil y todas sus historias de la posguerra pasa sus últimos años en una magnífica residencia próxima a la capital; allí desgrana



*Grupo de aviadores delante del motor derecho de un FIAT BR-20. El del centro de pie es Félix Ingunza y como se ve, visten monos de vuelo nacionales ya en la posguerra.*

sus recuerdos y vivencias aunque tiene problemas con la vista. Pero recuerda detalles importantes y otros nimios sobre cada anécdota y acerca de cualquier aventura pasada. En su casa ha tenido siempre en un lugar bien visible y privilegiado, un retrato suyo que muestra una llamativa personalidad; se lo hizo un compañero de celda, que algo más tarde se fue a luchar a Rusia con la División Azul.



*Fotografía de una promoción de mecánicos sobre un Breguet XIX, en Cuatro Vientos, en marzo de 1932, en el momento de terminar el curso.*