

Cierva C.3 y Farman F.50: Polimotores de bombardeo pesado para la aviación militar española

CARLOS LÁZARO ÁVILA

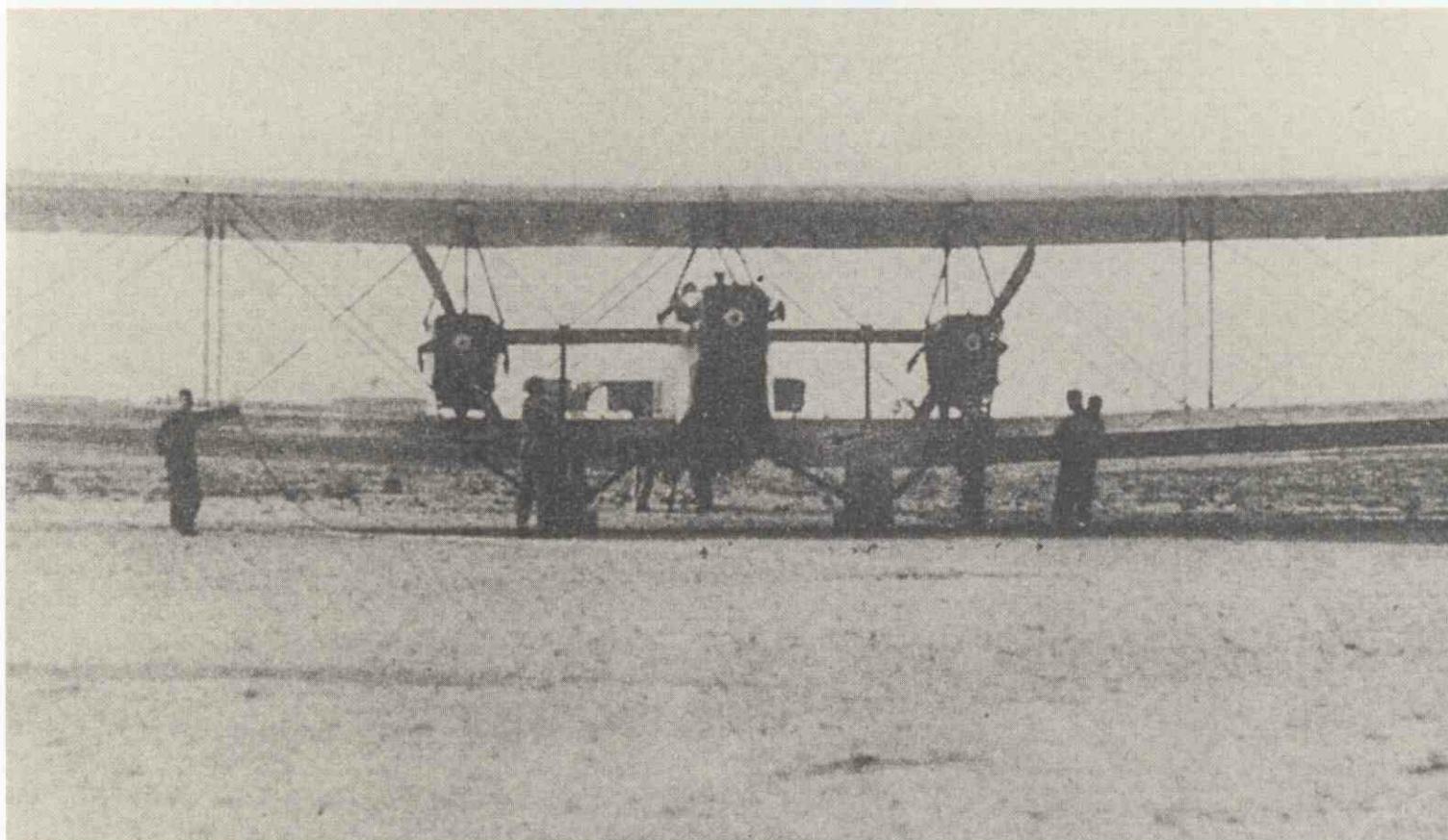
ENTRE el variado conjunto de aparatos encuadrados en la Aviación Militar de preguerra, los polimotores de bombardeo han recibido escasa atención por parte de los historiadores aeronáuticos. Esta falta de interés podría radicar en el hecho de que, desde la construcción del bombardero C.3 por Juan de la Cierva (1919), tuvieron que transcurrir treinta años hasta que la industria aeronáutica nacional realizara un polimotor netamente español, el CASA C-201 *Alcotán*, destinado, entre otras funciones, para escuela de bombarderos. En este lapso de tiempo, y exceptuando los modelos alemanes Junkers Ju-52 y Heinkel He-111 construidos bajo licencia en nuestro país, todos los polimotores de bombardeo que se encuadraron en las fuerzas aéreas fueron exclusivamente extranjeros.

Como la historia de este tipo de aparatos es bien conocida desde la etapa de la Guerra Civil hasta nuestros días,

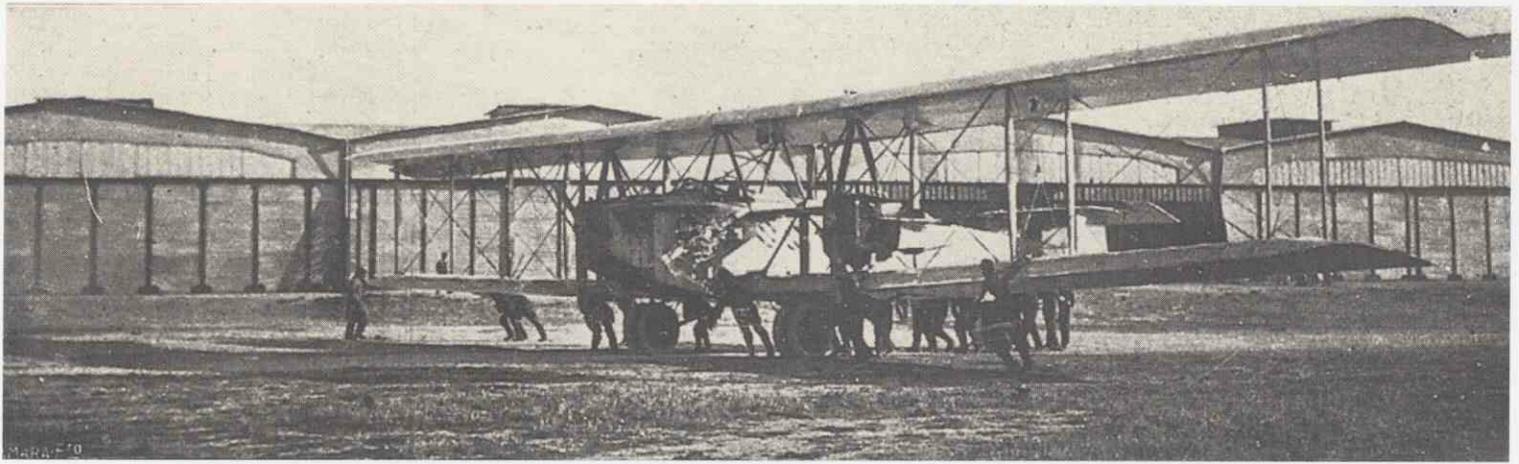
en este trabajo hemos preferido exponer un avance sobre el Cierva C.3 y el Farman F-50¹. Ambos forman parte de un estudio más amplio que estamos realizando sobre todos los polimotores de bombardeo anteriores a la Guerra Civil (Cierva C.3, Farman F-50, Farman F-60, Dornier Wal, Loring B.II, Trimotor Colonial de Loring, Fokker F.VIIb-3m, Macchi M-24, De Havilland Dh.89 Dragon Rapide y el Junkers K.30)².

¹ El autor desea agradecer a D. José Warleta Carrillo los comentarios y precisiones que ha realizado sobre este trabajo.

² Queremos señalar que sobre el Fokker, Dragón Rapide y Dornier Wal ya se han hecho trabajos notables: Jesús Salas Larrazábal, *Fokkers y Dragones en la guerra*. Revista de Aeronáutica, 1972, nº 384 y 1973, nº 387; José Warleta Carrillo, *Historia de un gran hidroavión: el Dornier Wal en España y en el mundo*. Aeroplano nº 2. pp.24-4, 1984



Vista frontal del trimotor Cierva C.3 (Foto IHCA)



El C.3 después de haber abandonado los talleres de Vitorica. (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)

1. EL CONCURSO NACIONAL DE 1919 Y EL TRIMOTOR DE JUAN DE LA CIERVA

LA figura de Juan de la Cierva Codornú es bastante conocida en la historia aeronáutica española; como existe una amplia bibliografía sobre la vida y obra de este Ingeniero de Caminos murciano inventor del autogiro³, nos centraremos directamente en el tema que nos ocupa.

El día 5 de septiembre de 1918 se publica una Real Orden por la que se convocaba un concurso de aviones militares de caza, bombardeo y reconocimiento de fabricación exclusivamente nacional. Este concurso, cuyas pruebas aeronáuticas se realizarían a mediados de 1919, constituyó una ocasión única para el fomento de la industria aeronáutica nacional que, a pesar de sus limitaciones, presentó al certamen una serie de dignos aparatos que pudieron haber sustituido a los maltrechos aviones con los que los aviado-

res españoles habían empezado a formarse. Sin embargo, la convocatoria del concurso de 1919 adoleció de dos graves inconvenientes; según Gomá, el primero de ellos era las reducidas gratificaciones económicas de los premios, 300.000 pesetas para el primer clasificado de cada categoría, más 20.000 pesetas por la adquisición del prototipo sin motor (para los bombarderos la cifra era de 30.000 pesetas y 100 por CV), compensaciones reguladas por unas duras condiciones⁴. Además de las rígidas exigencias, los concursantes tuvieron que enfrentarse también al inconveniente de soportar la "exhibición paralela" que estaban realizando los aparatos extranjeros sobre el cielo de Madrid en los mismos días del Concurso. La aparición de un De Havilland, dotado con un motor Napier de 450 CV, el Bristol F.2b y el gigantesco bombardero Handley Page V/1500 llegados de Inglaterra, los Farman F.50 y Breguet XIV A.2 franceses, el Ansaldo SVA 5 –regalo de la casa constructora al Rey– y los Macchi italianos dieron lugar a una inevitable comparación de prestaciones que arrojaba un balance desfavorable para los aparatos de producción nacional. So-

³ Ver, José Warleta Carrillo *Autogiro. Juan de la Cierva y su obra*. Instituto de España. Madrid, 1977. De este mismo autor *Juan de la Cierva Codornú. Notas biográficas* y José Luis López Ruiz *Historia de los prototipos españoles. El autogiro*. en *AEROPLANO*, Nº 13. IHCA. Madrid, 1995.

⁴ José Gomá Orduña. *Historia de la Aeronáutica Española*. Editora Nacional. Madrid, 1946. p. 482 y ss.



Los restos del avión después del infortunado vuelo de Ríos (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)



El Farman F.50 pilotado por G. Brou en Cuatro Vientos (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)

bre la presencia estos aviones, Gomá también comenta que protagonizaron varios actos de lo que podríamos denominar como "competencia desleal", sobre todo tras las acrobacias del Havilland sobre diferentes actos públicos y deportivos, o el lanzamiento de proclamas con mensajes fraternales que hicieron los pilotos del Farman F.50 sobre Madrid⁵.

Pese a la presencia de estos aparatos cuyas virtudes aeronáuticas se habían contrastado fielmente en los campos de batalla de la Gran Guerra, los concursantes españoles se afanaron en demostrar a la rígida comisión evaluadora las virtudes de sus aviones. En este contexto competitivo se encuentra la realización del bombardero de La Cierva; creemos que se puede afirmar que la realización del diseño y posterior construcción del trimotor de bombardero que hizo Juan de la Cierva puede considerarse como el primer indicio de las geniales dotes inventivas que luego cristalizarían en la aparición del autogiro. Son dos las razones que nos llevan a hacer esta afirmación.

La primera de ellas radica en el hecho de que, en el momento de publicarse el anuncio del Concurso, La Cierva se hallaba completamente absorto en la finalización de sus estudios de ingeniería, habiendo transcurrido seis años desde que, en compañía de Ricardo Barcala y Pablo Díaz, construyera y probara el BCD.1 y BCD.2 (biplano y monoplano, respectivamente). Aunque la realización del proyecto del trimotor de bombardeo coincidió con la redacción del Proyecto de fin de carrera de la Escuela, no debemos dejar de tener en cuenta que había notables diferencias de estructura, envergadura y potencia motriz entre los proyectos previos llevados a cabo con Barcala y Díaz por puro divertimento, y el diseño del aparato de bombardeo para el concurso oficial. Bautizado como C.3, el trimotor presentaba unas líneas muy modernas y poseía unas dimensiones de tamaño medio en relación a los bombarderos que habían participado en la Primera Guerra Mundial. El aparato pesaba 3.000 kilos en vacío y 5.000 a plena carga; medía 25 metros de envergadura y podía llevar dos tripulantes y doce pasajeros. La planta motriz estaba formada por tres motores Hispano-Suiza de 220 ó 250 CV⁶.

La segunda razón por la que aducimos que Juan de la Cierva depositó en su C.3 un rasgo de su genialidad como inventor se encuentra en las propias circunstancias de la fabricación del modelo. De la Cierva, frente a los demás concursantes nacionales, que contaban con una infraestructura y una mayor experiencia en el diseño de aparatos, tuvo que compaginar su nula experiencia en el diseño de bombarderos con los cortos plazos que el concurso otorgaba para la presentación de los prototipos; así, la premura no fue óbice para el diseño y fabricación del avión en los talleres de Carrocería Española de Juan de Vitórica Casuso, conde de los Moriles, que también financiaba el proyecto. El montaje final del aparato se hizo en el aeródromo de Cuatro Vientos y el piloto elegido para tripularlo era un Laureado, el Capitán Julio Ríos Angüeso, Jefe del Aeródromo Militar de Getafe. El Capitán Ríos, que carecía de experiencia en el vuelo de polimotores, realizó con el C.3 una prueba sobre el terreno sin despegar⁷; al realizar la prueba de vuelo, el aparato entró en pérdida cuando giraba a escasa altura estrellándose contra el suelo. Aunque Ríos no sufrió heridas de consideración, el avión quedó completamente deshecho y no se pudo presentar al Concurso. La mayoría de los historiadores aeronáuticos coinciden a la hora de señalar la inexperiencia de Ríos en el pilotaje de este tipo de aviones como causa del accidente, el cual sirvió de estímulo a De la Cierva para el diseño de una aeronave en la que se pudiera evitar la pérdida de estabilidad a baja velocidad y que culminaría con la creación del autogiro⁸.

2. LA ADQUISICIÓN DEL FARMAN F.50

COMO era de prever, las buenas prestaciones que habían demostrado tener los aparatos extranjeros en Madrid no auguraron un buen final a los dignos aparatos españoles que concurrían al Concurso; con la única excepción del aparato de caza diseñado por Barrón, el concurso quedó desierto en su modalidad de reconocimiento y bombardero. De hecho, ni siquiera el Barrón fue incorpora-

⁵ [2] En la página 487 se reproduce el texto del panfleto.

⁶ Datos técnicos obtenidos de Jaime Velarde Silió *Aviones Españoles desde 1.910*. AENA-Fundación Infante de Orleans. Madrid, 1995, y José Warleta *Autogiro...*

⁷ La matización la ha aportado D. José Warleta según una noticia aparecida en el periódico *La Acción* del 8 de julio de 1919.

⁸ Hay que señalar que José Gomá achaca el accidente del C.3 a un defecto de reglaje. p.484.

do al servicio activo de la Aviación, prefiriéndose el material sobrante de los abarrotados almacenes de la industria aeronáutica extranjera.

Tras la fallida experiencia del trimotor construido por Juan de la Cierva, se decidió la adquisición de un ejemplar del bombardero francés Farman F.50. Diseñado durante los últimos años de la guerra, el Farman F.50 era el producto de un urgente requerimiento por parte del gobierno francés para dotar a sus escuadrillas de bombardeo pesado y nocturno. Hasta 1916 la capacidad ofensiva de los Voisin, Breguet 14 B2 y Caproni Ca.3, 4 y 5 que se empleaban en estas unidades era muy baja por el insuficiente número de bombas que eran capaces de transportar en relación con el resto de los aparatos aliados o enemigos. Ello hizo que de los tableros de diseño surgieran aviones más potentes y con más capacidad de carga como el Farman F.50 y F.60 "Goliath", aunque meses antes de la proclamación del Armisticio sólo se había podido equipar a dos escuadrillas de bombardeo nocturno con el modelo Bn2s del F.50. Montando dos motores Lorraine-Dietrich de 250 CV cada uno que propulsaban hélices tractoras, el F. 50 era capaz de transportar unos 400 kilogramos de bombas y estaba armado con un par de ametralladoras que servían sus dos tripulantes.

El aparato que se presentó en Madrid el 9 de mayo durante el Concurso de Aviación venía en vuelo de Francia tripulado por Georges Brou y el mecánico Jovet; previamente había hecho escala en Vitoria –donde fue recibido por el Sr. Abreu, Comisario del RACE– y Guadalajara. Este avión se exhibió cuatro días después en Cuatro Vientos junto al resto de aparatos extranjeros que protagonizaban la fiesta de aviación a la que asistió Alfonso XIII el día 22. Este F.50 fue el protagonista del lanzamiento de las proclamas fraternales entre España y Francia, las cuales cumplieron su objetivo propagandístico porque, poco después, el avión era adquirido por el Servicio por la suma de 150.000 pesetas. José Warleta considera que este era el aparato que el Servicio de Aeronáutica Militar ya había adquirido durante el viaje que hizo Emilio Herrera antes del Concurso⁹. Herrera había actuado como representante del Servicio, ya que el se hallaba en comisión de servicio para analizar en Francia e Inglaterra los dirigibles más idóneos para establecer una línea transatlántica¹⁰.

La primera pregunta que nos podríamos plantear sobre los Farman F.50 es ¿cuáles fueron las razones que motivaron la compra de un avión de estas características por parte del Servicio? La primera de ellas responde al interés que debía tener el mando del Servicio por adquirir y ensayar otros modelos del material aeronáutico que se había fogueado en la Primera Guerra Mundial. Aunque el F.50 no tuvo tanta experiencia bélica como los aparatos ingleses que se adquirieron, tenía a su favor el hecho de ser un avión polivalente capacitado para desempeñar acciones de reconocimiento, bombardeo pesado diurno y nocturno; por otro lado, frente a las exageradas dimensiones y coste de los Handley Page ingleses, la envergadura, precio y diseño del Farman le convertía en el aparato idóneo para ser recibido por las escuadrillas de África sin causar muchos problemas de habilitación e infraestructura. Probablemente, otro de los argumentos que decidieron la compra de un sólo aparato de estas características debió de ser la experiencia extraída del accidente del trimotor de la Cierva. España se encontraba

desprovista de tripulaciones de los aviones polimotores que tan estratégicos habían resultado en la guerra, pero esto no era una necesidad acuciante ya que también conviene recordar que en la Europa de postguerra nuestro país se beneficiaba de su neutralidad y sólo debía hacer frente al conflicto armado provocado por los levantamientos indígenas del Protectorado de Marruecos. Por último, hasta que no se difundieron las teorías de bombardeo estratégico de G. Douhet¹¹, después de la Gran Guerra aún persistía la discusión entre los partidarios de los dirigibles y los aviones, considerando a los primeros como los más idóneos para el bombardeo pesado a larga distancia.

En ese sentido, la adquisición del primer Farman estaba encaminada a sacar el máximo provecho de las facultades de un avión polivalente que se pudiera utilizar tanto para las acciones de bombardeo pesado y nocturno sobre los asentamientos indígenas marroquíes, como de plataforma de entrenamiento de las futuras tripulaciones de polimotores de bombardeo diurno y nocturno.

3. LOS FARMAN F.50 EN LA CAMPAÑA DE MARRUECOS

LA presencia del piloto Georges Brou en España fue aprovechada por el Servicio para que impartiera clases de vuelo en el Farman F. 50 a algunos oficiales españoles. Es muy probable que el primer alumno de Brou fuera el Capitán Angel Martínez Baños, dado que este oficial dominaba el francés y tenía el título de Profesor de Vuelo de Aeroplanos¹². El día 14 de agosto el Farman, al que podemos identificar con el nº 1 por la correlación numérica con la que se cita al resto de estos aparatos en la documentación, parte hacia el aeródromo de Tetuán. La tripulación la componen el piloto, Martínez Baños, el observador Capitán Apolinar Sáenz de Buruaga, el Coronel Soriano, Teniente Chacón y un Sargento mecánico. Hay que comentar que este aparato estaba dotado de un novedoso dispositivo de radio manejado por Chacón¹³.

Debido a una avería, tuvieron que tomar tierra en Valdepeñas; el problema del avión tuvo que ser de consideración porque, según consta en el expediente personal de Sáenz de Buruaga, no volvieron a despegar hasta el día 16 en que salieron rumbo a Sevilla y se incorporaron dos días después a Tetuán junto a los DH-4, Breguet 14 y restantes aparatos de la 1ª Escuadrilla¹⁴. En Tetuán, el F.50 iniciaría una frenética actividad participando en la campaña de operaciones que el General Berenguer había iniciado en junio; el Farman fue tripulado conjuntamente por Sáenz de Buruaga y Martínez Baños hasta finales de agosto, en el que éste último vuelve, por vía marítima y terrestre, a Cuatro Vientos para seguir impartiendo los cursos de vuelo. En el vuelo realizado el día 21 con el fin de bombardear Wad-Ras, Sáenz de Buruaga tuvo que regresar al aeródromo por la parada instantánea de unos de los motores del Farman; reparada la avería, el F.50 intervino activamente en misiones de bombardeo nocturno y diurno, así como reconocimiento fotográfico en la ocupación del Fondak, causándole al enemigo los días 23 y 24 de agosto 8 muertos, 2 heridos y 2 caballos

¹¹ Ver G. Douhet *El dominio del Aire*. IHCA, Madrid, 1987.

¹² Expediente Personal de Angel Martínez de Baños y Ferrer. Archivo General Militar de Segovia. Legajo M-1309.

¹³ *Aviones Militares Españoles (1911-1986)*. IHCA, Madrid, 1986. p.66.

¹⁴ Expediente Personal de Apolinar Sáenz de Buruaga. Archivo Histórico. Ejército del Aire. Asuntos Exp. 148.438.

⁹ José Warleta *El cuarteto De Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier. AEROPLANO* Nº 5. IHCA, Madrid, 1987. p.44-45.

¹⁰ Ver, Carlos Lázaro Ávila *Sociedad Colón Transaérea Española*. Madrid. Avión Revue nº 187, 1998.



Accidente del F.50 que transportaba a Martínez Baños en Casas de Villaseca (Soria) (Foto Cámara. Colección C. Lázaro)

muertos¹⁵. El 4 de octubre, llevando a cabo una misión de objetivo fotográfico y bombardeo sobre la cuenca alta del río Agrad, el Farman volvió a sufrir una avería en sus motores, obligando a la tripulación a soltar toda su carga de bombas sobre el enemigo y volver inmediatamente a su base.

El 16 de octubre, el capitán Sáenz de Buruaga marcha a la península por mar y tierra para recoger en Cuatro Vientos un nuevo Farman F.50 que había sido adquirido por el Servicio¹⁶. Ocho días después, Sáenz de Buruaga salió a primera hora de la mañana de Cuatro Vientos pilotando el nuevo F.50 (denominado Farman nº 2) llevando como tripulantes a los observadores Capitanes Guzmán e Izquierdo y al mecánico José Pujol; el aparato llegó el mismo día a Tetuán tras haber hecho una escala en Sevilla¹⁷. Sabemos que la continua actividad de Sáenz de Buruaga no sólo como piloto de combate y transporte de polimotores, sino también como piloto de Havilland, obligó a proveer de nuevo personal para tripular los Farman porque, por orden del General Director del Servicio, se manda al Teniente Tomás Barrón y

Ramos de Sotomayor que se traslade a Tetuán para efectuar prácticas como piloto en los dos polimotores, incorporándose el 8 de noviembre¹⁸. A partir de esa fecha ambos pilotos realizaron salidas con los Farman F.50 nº 1 y nº 2 e incorporaron a sus misiones de guerra el lanzamiento sobre los poblados moros de proclamas de adhesión a los españoles.

Hay datos que indican que a fines de noviembre, uno de los F.50 que estaban basados en Tetuán tenía los motores en mal estado¹⁹. Es muy probable que se trate del F.50 nº 1 cuyos Hispano de 300 CV²⁰ no pudieron soportar más el excesivo desgaste de la continua actividad de combate, sesiones de escuela y las duras condiciones climatológicas de Marruecos. Suponemos que, para evitar dar de baja el aparato, el Servicio debió de haber solicitado con antelación la compra de nuevo material que llegó volando de Francia hasta Alfaró (Logroño). La tripulación francesa compuesta por el piloto François Xavier Agostini y los mecánicos Henri L. Resches, George Coudonneau y Marcel Valette fue recibida por el Capitán Martínez Baños, piloto de polimotores, que había sido comisionado por el Jefe del Servicio para evaluar las posibilidades de que la localidad riojana se convirtiera en un aeródromo y para acoger a la Escuadrilla (sic)

¹⁵ Servicio Histórico Militar. Fuerzas Militares de Marruecos. Cuartel General. Diario de Operaciones. Comandancia General. Ceuta-Tetuán. Legajo 23.

¹⁶ Oficio 1324. Alfonso Bayo notifica su llegada el día 20. Expediente personal de Sáenz de Buruaga.

¹⁷ Oficio 1341. Alfonso Bayo notifica la salida del Farman y su tripulación hacia Tetuán. Hoja de servicios del expediente personal de Apolinar Sáenz de Buruaga.

¹⁸ Hoja de servicios de Tomás Barrón y Ramos de Sotomayor. Expediente Personal 9982. Archivo Histórico. Ejército del Aire.

¹⁹ José Warleta Carrillo, *El cuarteto De Havilland: Rolls/Escuela/Hispano/Napier. AEROPLANO* Nº 5. IHCA. Madrid, 1987. p.52.

²⁰ Según las referencias de la prensa como se cita en *Aviones Militares Españoles (1911-1986)* p.66.



El personal de Aviación carga los féretros de los fallecidos en el accidente para su traslado a Madrid (Foto Francisco Goñi y Soler. Colección C. Lázaro)

francesa, tal y como indica literalmente el expediente de Martínez Baños. Cabe suponer que, al menos, fueron dos los aparatos que llegaron a Alfaro, aportando un interrogante al número de aviones de este tipo que llegaron a España. Sea como fuere, el aparato de Agostini no llegó a su destino a Madrid porque se produjo un accidente en Casas de Villaseca (Soria) en el que pereció toda la tripulación francesa, incluido Martínez Baños que se había incorporado en Alfaro²¹. Las tumbas de toda la tripulación del Farman se pueden contemplar hoy día en el cementerio de Carabanchel Bajo²².

El accidente del Farman y la pérdida del Capitán Martínez Baños debió de ser un duro golpe para los tripulantes de los polimotores que se encontraban en Tetuán. Pese a todo, se repararon las averías de los motores Hispano y continuaron los servicios hasta el momento de adquirir un nuevo avión. Los dos aparatos destinados en Tetuán realizaron numerosos servicios diurnos y comenzaron a hacer salidas nocturnas sobre los poblados indígenas rebeldes; para dar descanso al material y a sus tripulaciones, las salidas con los polimotores se alternaban con vuelos en los Havilland de la 1ª Escuadrilla, tal y como demuestra la hoja de servicios del Capitán Sáenz de Buruaga los meses de octubre, noviembre y diciembre.

A partir de 1920 se complica la manera de determinar el número de Farman F.50 que prestaron servicio en nuestra Aviación. Las fuentes y artículos que hemos podido consultar citan la compra de un cuarto aparato cuyo destino es confuso. En la ficha del libro **Aviones Militares Español-**

les (1911-1986) correspondiente al Farman F.50 se cita un número aproximado de cuatro aparatos para las primeras fechas de 1920. No es desacertado el cálculo si tenemos en cuenta que en el expediente de Martínez Baños se hace referencia a que este oficial fue a recibir a una Escuadrilla, lo que implica que fueran dos aparatos. Cabe la posibilidad de imaginar que el aparato superviviente fuera enviado a Sevilla para turnarse en las operaciones con los aviones de Tetuán, tal y como harían posteriormente los Farman F.60 "Goliath", con lo que quedarían tres aviones de este tipo.

El artículo de M. Sanchís, *Material de la Aviación Militar Española* que publica la revista *Avión*²³ añade confusión al tema cuando dice que un aparato se destroza al tomar tierra en junio de 1920, y se le identifica erróneamente con el Farman nº 1 (Motor Hispano) que se había comprado en agosto de 1919 y que sabemos estaba en Tetuán. La información sobre ese aparato accidentado en junio la corrige Jaime Velarde Silió, quien dice que había tres aviones de esta clase en 1920 y que se pierde uno de ellos en el viaje Tetuán-Sevilla al destrozarse en el aterrizaje²⁴.

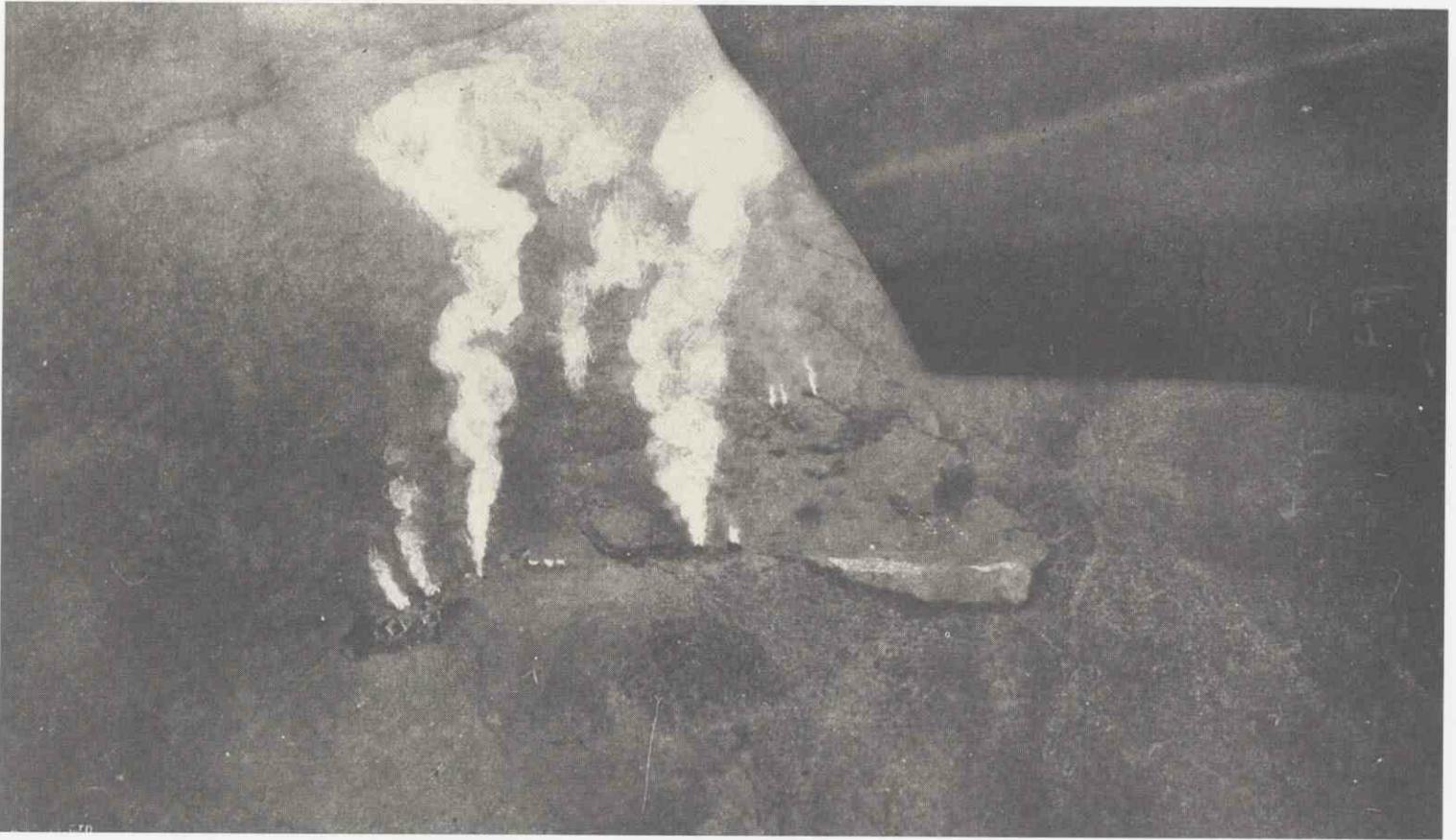
El resultado es que a finales de 1920 sólo habría dos Farman F.50 en servicio pero, hay referencia sobre un tercer polimotor Farman en un informe del Coronel Soriano fechado en 1921 cuyo origen pudiera encontrarse en la cita que se hace en el artículo de *Avión* anteriormente mencionado en el que se dice que en 1921 se compra uno por suscripción popular y es destinado a Sevilla. En ese mismo trabajo se añade que se compró otro F.50 en 1923 –que haría el número cuatro en nuestro cómputo– formando la primera Es-

²¹ Expediente personal de Angel Martínez Baños. Archivo General Militar de Segovia.

²² Este es el verdadero origen de las cuatro tumbas que el Coronel Florentino Carrero García cita en su artículo *El Cementerio de los Aviadores*. *AEROPLANO* nº11. IHCA. Madrid, 1993. Página 154, nota 4. De hecho, en ese mismo camposanto se encuentra la tumba de Angel Martínez Baños.

²³ p.473. Madrid, 1963.

²⁴ *Aviones Españoles desde 1.910*. AENA-Fundación Infante de Orleans. Madrid, 1995. p.45.



Poblados bombardeados durante las operaciones del Fondak. La foto está tomada desde un F.50 tripulado por el Capitán Sáenz de Buruaga y llevando como observador al Capitán Tomas Barrón. (Foto Alonso. Colección C. Lázaro)

cuadrilla Española de Bombardeo Pesado basada en Tablada.

Aún no disponemos de la información necesaria para precisar el número exacto de los Farman 50 en servicio pero tenemos constancia de que al menos uno de estos aparatos tomó parte en una acción realizada el 30-IV-1921 entre las 6.30 y las 11.30 de la mañana junto a otros cuatro aviones y que se vió obligado a regresar por problemas mecánicos²⁵, y que el día 27 de junio de ese mismo año un F.50 intervino en una acción en la que junto a otros cuatro aeroplanos arrojó un total de treinta y seis bombas de 10 kg., cinco de 3,5 kg. y dos incendiarias²⁶. La última noticia sobre este polimotor corresponde al día 14 de julio de 1921 en el que, en una acción en solitario, lanzó 16 bombas sobre el Zoco el Jemis de Beni-Arós²⁷.

4. RESUMEN DE LA ACTUACIÓN DE LOS PRIMEROS POLIMOTORES DE LA AVIACIÓN ESPAÑOLA

COMO se puede apreciar en este primer avance sobre los polimotores que prestaron servicio en nuestra Aviación, el número de los Farman F.50 es muy confuso. De hecho aún no podemos asegurar la existencia de

²⁵ Servicio Histórico Militar. Fuerzas Militares de Marruecos. Cuartel General. Diario de Operaciones. Comandancia General. Ceuta-Tetuán. Legajo 32. Telegrama nº 1 30-IV-1921. Tetuán a Xauen. Jefe Escuadrilla a Alto Comisario.

²⁶ Idem. Legajo 33, Carpeta 8. Telegrama nº 72 (27-VI-1921) Aviación a Tarmut. De 5.30 a 7.30 han volado cuatro aeroplanos y de 10.00 a 11.00 hs el Farman, arrojando en total 36 bombas de 10 kg., 5 de 3,5 kg. y 2 incendiarias.

²⁷ Idem. Carpeta 19.

tres o cuatro aparatos en 1923 porque, a principios de 1922, en la referencia gráfica que poseemos de la escuadrilla de Tetuán sólo aparece un Farman 50 y la mención que se hace en el artículo publicado por *Avión* sobre la compra de un nuevo aparato es más probable que se refiera a la adquisición del nuevo y más evolucionado Farman F.60 "Goliath" realizada tras el Concurso de Aviación celebrado ese mismo año.

Por otro lado, desconocemos cuál fue el indicativo de los Farman F.50 durante su pertenencia al Servicio; pero de lo que sí estamos seguros es que no portaban las matrículas M-MCAA, M-MCAB y M-MCAC que se les ha atribuido y que, como hemos podido comprobar gráficamente, correspondieron inicialmente a los Farman F.60 "Goliath". Parece ser que se acertó en la elección de este aparato; la gran polivalencia que atesoraba el F.50 como avión de bombardeo (nocturno y diurno), de reconocimiento, propaganda y escuela de tripulaciones de polimotores y aviadores de vuelo nocturno se compensó de sobra hasta el agotamiento extremo del material; posiblemente su buena actuación incidió en la compra de los Farman "Goliath", aviones más avanzados con los que se creó la Escuadrilla de Bombardero Pesado de Tablada. La única faceta que ensombreció la actuación de los F.50 fueran las propias características de la campaña de Marruecos en las que el resto de los aparatos empleados (Havilland, Bristol y Breguet) demostraron más versatilidad en el combate que el bombardero francés, puesto que en el momento en el que fallaba uno de sus motores se veía obligado a regresar inmediatamente a su base. Aun así, los numerosos servicios que prestaron estos aparatos y sus tripulaciones bien merecen el honor de figurar como los primeros polimotores de bombardeo de la Historia de la Aviación Española. ■