

Notas para la

Crónica de la Cruzada Española

Heroísmo del Aero Club Sevillano

Por CARLOS MARTÍNEZ VARA DE REY, Teniente Coronel de Aviación

La inscripción funeraria que Alfonso X *el Sabio* puso en la tumba de su padre el Rey Santo, Fernando III, reza: "Conquistó la ciudad de Sevilla, adelantada de España." Esta inscripción la podemos poner en lápida de bronce y esculpida en letras de oro, con ligera variación, a la entrada del Club Aeronáutico de Sevilla. Pues yo aseguro que podría muy bien ostentar en su fachada la leyenda: "Aero Club de Andalucía, adelantado de los Aeros de España."

Tan pronto surgió el Glorioso Alzamiento Nacional en Marruecos, los socios del Aero se aprestaron en Sevilla a formar su guardia, arma al brazo, para defender a España de los que, aliados con Moscú, querían hacer de nuestra Patria el más bello paraje de la U. R. S. S. Y con la misma alegría con que en su casino aviatorio mezclaban en su charla la chanza andaluza con la seriedad de las aventuras del Aire, intensamente vividas por ellos, se dispusieron a que, ya que habían empuñado las armas, hacer efectivo el antiguo lema que refiriéndose a la espada dice: "Ni la saques sin razón ni la envaines sin honor"; y el gracejo sevillano es tan útil para resolver con eficacia las cuestiones serias de la vida, que él hace feliz la existencia, puesto que si la mayoría de las gentes piensan que las rosas tienen espinas, los "béticos" dicen que "las espinas tienen rosas". Más tarde, en la "post-guerra", leí una felicitación de Pascuas, debida a la pluma del Teniente coronel Vives, en donde corroboraba cuanto acabo de exponer en unas poesías cuyos dos últimos versos decían (nunca lo olvidaré): "Sin alegría, como en la guerra, nunca podremos ganar la paz." Muchos son los casos en que podía poner de manifiesto la aportación guerrera a la Cruzada de los camaradas civiles en el aire sevillano; el primer día, todos, sin excepción ni distinción de edades, "pie a tierra", y en los días sucesivos, enrolados en nuestro Glorioso Ejército, aunque ya "Caballeros en su Clavileño" los que eran pilotos. Pero el espacio a que he de someter estas líneas me obliga a narrar solamente algunas escenas que ellos escribieron, cubriéndose con una armadura tal que cada uno parecía Don Quijote, dándome cuenta entonces de que ninguno quiso representar el papel de Sancho.

La guerra en el aire la empezaron en las avionetas que disponían para sus prácticas aéreas y para sus clases de enseñanza a los que constantemente atráían con sus cuentos aeronáuticos; cuentos, sí, algunas veces, pues también esta clase de literatura crea adeptos y héroes. Estas avionetas insignificantes, aeronáuticamente consideradas, pilotadas por Quijotes, prestaron un servicio utilísimo. No en vano sabían cómo el enano David pudo "derribar al gigante Goliath". Se agruparon formando una escuadrilla, cuyos jefes, Fernando

Medina y Alvaro Gil-Delgado, disponían los vuelos de reconocimiento, bombardeo, aprovisionamiento... y hasta de caza. Todo ello efectuado por aviones aislados, con la idea sabia de que sobre el cielo del sitio donde uno cayera pudiese inmediatamente situarse otro para demostrar al enemigo que la sangre del buen guerrero hace germinar otros que tratarán de igualar al que se cubrió de gloria. Los primeros aviadores civiles que entregaron su vida a España fueron Recaséns y Tomás Murube. Estos aviadores volaban sin descanso para ensanchar el cerco de Sevilla, y se alejaban de la ciudad para comunicar al Mando la situación de los pueblos de la provincia. Llevaban por toda arma para contener la avalancha roja un corazón que mientras no se parase no habría fuerza material que los venciera. Y en julio del 36 despegan de Tablada, y al trasponer el casco de la ciudad, presionada por el enemigo, vieron camiones con milicianos en dirección a Sevilla; siguieron reconociendo pueblos y cortijos; en todas banderas rojas y gentes armadas. Pasan por El Arahal, Osuna, y más gente y más banderas rojas. ¡Cómo debieron de sufrir ante escena tan bochornosa! Llegan a La Roda y quieren purificar con su sangre a tantos pobres de espíritu, y vuelan, casi tocando el suelo, junto a un tren que también se encamina a Sevilla. Una lluvia de balas se dirige al avión, hasta el punto de parecer éste un imán; le tiran desde el tren, desde una colina próxima, desde la llanura. Pero a ellos ¿qué les importa? Quieren demostrar que la vida nada importa cuando la Patria la necesita. Dan vueltas y bajan con motor a pocas revoluciones para ser oídos, y gritan: "¡Viva España!" En este momento un impacto les para el motor y les obliga a tomar tierra. Pero el corazón de Recaséns y Murube aún late. Les hacen prisioneros y les conminan a luchar para aplastar a España, y ellos repiten el grito que momentos antes dieran en el aire; y entonces y "sobre la marcha" les dicen que han firmado su sentencia de muerte. Forman un piquete de "facinerosos" con su "capitán" de bandidos al frente, y al decir "¡Apunten!" evitan a este capitán la voz de "¡Fuego!", pues se juntan los dos, y levantando el brazo exclaman: "¡Arriba España!" ¡Recaséns y Murube: Por cristianos y españoles supisteis morir como héroes! Sobre las cuartillas en que hago este relato caen dos lágrimas de mis ojos; dejadme que yo os rinda este tributo.

Y ahora voy a indicaros cómo en el Aero de Sevilla no había distinguos entre pilotos civiles y militares; éramos todos aviadores.

El día 23 de julio de 1936, un *Bréguet XIX*, en un reconocimiento por más de cien kilómetros de terreno enemigo y en dirección a Granada, es derribado por impactos y

ha de aterrizar. Su tripulación está compuesta de dos Tenientes que conocían lo que pone al pie de un altorrelieve que existe en el Alcázar de Toledo, y que dice: "A los que mueren por la Patria los recoge la inmortalidad." Y estos Oficiales, Francisco Medina Lafuente y Jacinto Bada Vassallo, la alcanzaron, y sus nombres figurarán eternamente en el libro de oro de nuestra Historia.

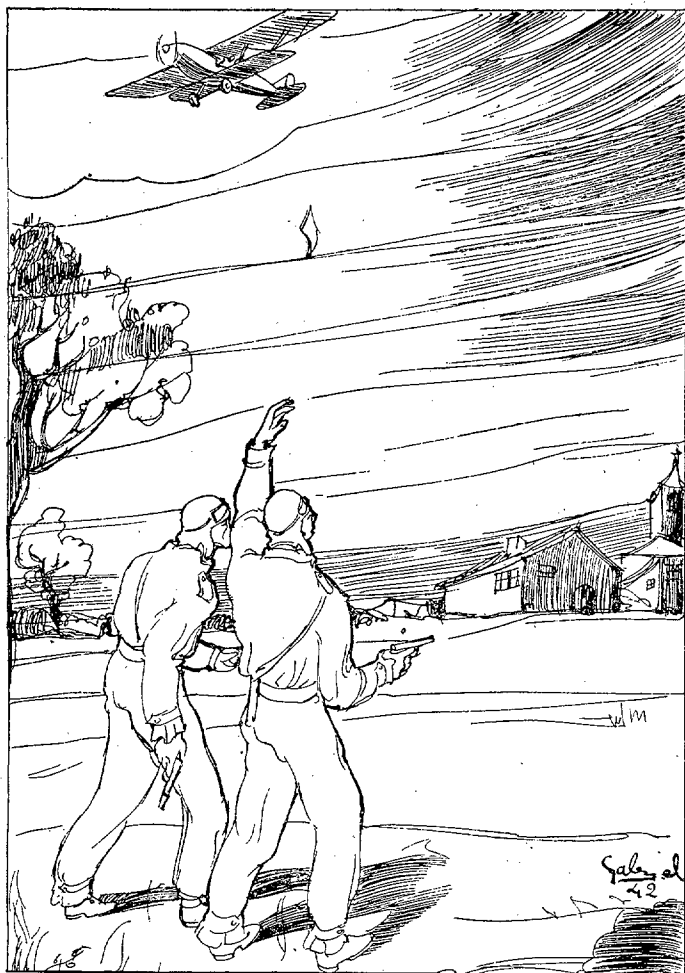
El lugar del aterrizaje fué entre el río Genil y el pueblo de Herrera. Por aquel entonces, debido al escaso material de que se disponía, no salía un aparato hasta que no regresaba el anterior. Y aquel día 23 pasaban las horas y el *Bréguet* no regresaba. Fué entonces cuando se presenta el jefe de la escuadrilla de avionetas del Aero y comunica que en su unidad todos son voluntarios para salir con un avión en reconocimiento y ver de localizar el sitio donde ha caído el *Bréguet*. El jefe del aerodromo vió tal firmeza en esta petición y en su mirada una ilusión tan grande de conseguir tal honor para sus pilotos, que le concedió el permiso solicitado, y entre los que componían esta agrupación les cupo la suerte a Gil-Delgado y Vázquez Sagastizábal. Adentrarse más de cien kilómetros en zona enemiga con una avioneta de un motor insignificante, recibiendo tiros en todo el trayecto y que conserven sus tripulantes el aparato visual con todas sus facultades, es síntoma de que el "pánico" no anida en los que tal vuelo realizan. Y así, Gil-Delgado y Vázquez nos lo demostraron, no solamente viendo el aparato posado cerca del río Genil, sino que, al no ver a sus tripulantes, deciden aterrizar nada menos que lejos de las líneas y expuestos a que por el estado del terreno estropeen parte del avión y no puedan ya salir. Pero ellos sólo pensaban en salvar a sus compañeros, y si preciso fuere, morir los cuatro por España. Se acercan al *Bréguet* y pueden observar que un impacto en una parte vital le impidió continuar el vuelo. Este *Bréguet* no tiene ya la ametralladora. A lo lejos divisan un "cortijo". Pistola en mano se acercan a él y le preguntan dónde están los tripulantes del que aterrizó antes que ellos. El campesino titubea acobardado y dice que nada sabe. Entonces los pilotos de la avioneta le dicen: "Dentro de dos horas volveremos, y como no tengamos respuesta adecuada a esta pregunta, bombardearemos el molino." Y se eleva la avioneta. Efectivamente, a las dos horas llega de nuevo el pequeño avión. Antes, y desde el aire, ven sus tripulantes que con paños blancos habían puesto en el cortijo con letras grandes: "No sabemos nada de los aviadores." Pero a pesar de ello toman tierra. Por no haber nadie, despegan de nuevo y aterrizan en otro cortijo próximo, y como antes, pistola en mano, tratan de acercarse a unos campesinos. Pero otra avioneta iba de escolta, pilotada por Pablo Atienza, y les tira un parte diciéndoles: "Mucha gente armada, subida en camiones y a cien metros de vosotros, se dirige al molino." Entonces levantan el vuelo con la satisfacción del deber cumplido.

Merece capítulo aparte, por su valor, abnegación y espíritu de sacrificio, el Teniente Francisco Medina. Al caer en zona roja, tan lejos de las líneas, trata de pasar al terreno nacional. Primero Bada y él cogieron la ametralladora, y Curro Medina atravesó el río Genil, y cuando estaba en la otra orilla, el Teniente Bada, de constitución débil, le dijo: "Que la suerte sea tu compañera; yo me encuentro sin fuerzas y me quedo aquí; resignación, y todo por la Patria." Pero Medina no abandona a su compañero, y atravesando de nuevo el río, se une a Bada, y juntos se aprestan a poner elevado precio a su vida, y con pistolas, paso a paso, retro-



ceden ante los que les atacan, con la hoz y martillo como emblema, con toda clase de armas cortas y largas, pero sin el valor que inspira el saberse en posesión de la verdad. El fin se acerca ya a los nuestros; la ametralladora del avión, despiezada, ha sido arrojada al río, y las municiones se les acabaron. Intentan pasar el río, ayudando para ello Medina a Bada; pero en este momento el Supremo Hacedor les otorga el pago mejor a que podían aspirar cuando estaban en plena lucha: se los lleva junto a El; y estoy seguro de que habrán estado implorando continuamente para que España llegara por el Imperio hacia Dios. ¡Camaradas Bada y Medina: el 23 de julio del 36 habéis empezado vuestra vida, pues "morir es vida cuando bien se muere"!

Continuó la escuadrilla de avionetas del Aero Club realizando hechos heroicos, y digo continuó porque desde el 18 de julio no cesaron de efectuarlo sus componentes, hasta punto tal que si no fueran bastantes pruebas las relatadas, el mismo día 19, a otro socio del Aero, también por bueno, se lo llevó Dios a la gloria: Manolo Camino, que para comunicar al Mando los pueblos que teníamos en contra, al no funcionar la radio ni el teléfono, coge una avioneta, previo permiso del jefe, toma tierra en Santa Cruz de Mudela y pregunta a los indígenas: "¿Estáis a favor del Ejército?" Al responderle negativamente, les dice: "¡Viva siempre España!", al tiempo que con el motor a fondo despegaba acompañado del gran número de disparos que le hacen; pero consigue llegar



a Sevilla y asegurar que aquel pueblo, importante por su aeródromo, no está con nosotros.

Más tarde, y en el mes de agosto, de nuevo la escuadrilla del Aero destaca una avioneta al frente de Córdoba. Ya esta avioneta es de bombardeo, con la curiosa particularidad de que unas pequeñas bombas de tres kilos se llevaban en una cesta con seis compartimientos y se tiraban sobre objetivos una a una, por la borda y sin "visor". Ya se podían considerar estos aviones chiquitos de turismo como aviones de guerra, pues hasta se les instaló defensa para la caza, llevando sus tripulantes dos mosquetones.

Los pilotos para este servicio eran relevados periódicamente, porque todos deseaban realizarlo. ¿Sus nombres? Citaremos sólo a los muertos: José María Osborne, Romero, Manolo Vázquez...

Un día era tirar miles de proclamas a las "huestes" de Miaja en El Carpio; otro, descubrir aviones enemigos; otro, en fin, ahuyentar con la presencia de esta sola avioneta a los aviones "rojos" de bombardeo...

Concretaré todos estos hechos tan distinguidos, como colofón de mi relato, en la persona de Manolo Vázquez Sagastizábal. En los días siguientes a la toma de Antequera, dos aviones enemigos *Vickers* bombardeaban a la columna del General Varela. Al ver que de Córdoba llegaba la avioneta la tomaron por un caza, ya que se lanzó a su máxima velocidad sobre ellos dispuesta a disparar con mosquetón. Y estos *Vickers* huyeron a toda prisa, pudiendo el General Varela operar con cielo despejado. Posteriormente, el 12 de agosto, reconociendo y bombardeando el frente de Córdoba, ve en

lontananza un *Nieuport* procedente de zona contraria, y se dirige con su avión a una batería antiaérea propia, y al acercarse el caza es derribado por esta batería. Ya en septiembre se crece y aumenta el potencial ofensivo de su avioneta, y arroja en campo enemigo una bomba de cincuenta kilos. En octubre las columnas de los Tenientes coroneles Alvarez Rementería y Gómez Cobián, que operan por la Sierra de Córdoba, no tienen noticia exacta de la situación del enemigo, y tres veces aterrizan cerca de nuestras vanguardias, una de ellas delante, y después de apoderarse de una bandera roja se la entrega a uno de los jefes de la columna, y todo ello bajo el fuego enemigo. En esta fase de su actuación, al observar un *Bréguet* propio, se le acerca y le dirige al sitio de emplazamiento de una batería enemiga para que el avión militar, con su mayor carga de bombas e instalación del visor de puntería, pueda batirla, y al conseguirlo el sesquiplano es cuando se dirige la avioneta al pueblo, objetivo de nuestras tropas, y aterrizando próximo a ellas comunica que el enemigo abandonó el pueblo, pues ha podido observar cómo las mujeres se han lanzado a la calle con banderas blancas. Y en noviembre del 36, con una avioneta *Falcón* 30-55 arrojó las primeras palomas mensajeras en el Glorioso Santuario de Santa María de la Cabeza. Santuario de la raza, donde el Capitán Cortés, al levantar la bandera de España hasta sucumbir heroicamente, escribió con su sangre las frases que un día pronunciara el insigne protomártir Calvo Sotelo: "Más vale morir con honra que vivir en vilipendio." También, y durante el año 36, un día descubrió en un olivar del frente de Córdoba, debidamente "camuflado", un *Bréguet* y un caza rojos, y entonces salieron de nuestras líneas tres *Bréguets*, un *Nieuport* y la avioneta, e incendiaron los dos aparatos enemigos.

Como he querido referirme solamente a la aportación en nuestra Guerra de Liberación del Aero, omito los años que siguieron al 36, en que ya nuestra Aviación se organizó como Ejército del Aire. Solamente diré que Vázquez Sagastizábal, durante su prestación como socio del Aero y en avioneta, tiene en su haber doscientas dieciséis horas de vuelo de guerra, con sesenta y cuatro servicios; que fué repetidamente felicitado por los Jefes de Tierra y Aire y el heroico García Morato en la propuesta que le hace para su ascenso al empleo inmediato. Dice textualmente: "Este Oficial es valeroso, hábil, disciplinado, inteligente, de alto espíritu militar combativo y gran compañero." Y el día 23 de enero de 1939, en el frente de Peñarroya, se fué al lugar de los héroes luchando contra quince *Curtiss*. España perdió un patriota; el Cielo ganó un Cruzado de la Fe.

Con el fin del año inolvidable de 1936 terminó su actuación la escuadrilla de avionetas del Aero Club de Sevilla. Sus componentes se transformaron en pilotos de aviones de guerra de caza y gran bombardeo, y todos dejaron la cuna de donde salieron a la altura incommensurable a que estuvieron en el transcurso de la Cruzada las Fuerzas aéreas nacionales.

El Ejército del Aire, al honrar a los camaradas del Aero andaluz, se honra a sí mismo y está seguro de que España se levantará siempre, con una juventud que tan acendrado tiene el patriotismo y el espíritu de servicio y sacrificio. Y termino condensando toda esta promesa que es nuestra Aviación civil, en estos versos:

Así resurge España iluminada:
en el cielo, la lumbre de una estrella;
en la tierra, la lumbre de una espada.