

Notas para la

Crónica de la Cruzada Española

UNA MISIÓN ESPAÑOLA EN ORÁN

Por MIGUEL GARCÍA ALMENTA

Comandante de Intendencia del Aire

Mucho se ha escrito sobre Argelia y el Oranesado, sobre todo en esta época por la que atravesamos. Me limitaré a resumir en este trabajo unas notas y anécdotas que a modo de pinceladas pretenden dar la impresión de algo vivo a este artículo, relativo a la recuperación de aviones rojos en Argelia, al terminar la guerra de Liberación.

En dos etapas puede considerarse dividida la misión militar de recuperación de aviones rojos en Argelia: La primera, empezada a mediados de marzo, sirvió de preparación y orientación, y durante ella se consiguió reunir en un solo punto, en La Senia de Orán, los sesenta aviones rojos que en la huida de España se diseminaron por el territorio argelino; al mismo tiempo se llevó a efecto la importante y delicada labor de acercamiento hacia las autoridades militares y civiles francesas y el establecer contacto con los elementos españoles que más se caracterizaron por su simpatía hacia la Causa Nacional y que tantos servicios prestaron, en el anónimo, a nuestra querida Patria.

La colonia española, procedente de nuestras provincias de Valencia, Alicante y Almería, es de muy elevado espíritu trabajador. Son gentes del campo, a cuyo esfuerzo se debe la gran riqueza agrícola argelina. Su número llega a 65.000.

El Jefe de la Base aérea de La Senia, en cuyo aerodromo están concentrados todo el material y aviones rojos, estableció vigilancia en ellos con formalidades de centinelas con tropas de Aviación. Esta vigilancia tuvo que sustituirla por "guardia móvil" (especie de Guardia Civil española) ante los continuos casos de sabotaje que él observaba.

El mencionado Jefe, que formaba parte de la Quinta Región Aérea, al mando de un General de Aviación que reside en Argel, tenía a sus órdenes unos quince bimotores "Marcel Bloch", doce "Potez 25", seis "Spad", siete "Nieuport" y ocho "Moranes 406", equipados estos últimos con motor Hispanocañón, todos ellos en La Senia, que estaban convirtiendo en una gran base aérea, a juzgar por las edificaciones en construcción, y que debe formar parte de un plan de conjunto, ya que el puerto inmediato a Orán, Mers-el-Kebir, estaba en construcción, con un presupuesto de 1.500 millones, como puerto militar, y estaban construyendo una nueva carretera para sustituir a la costera, que dejarían, según nos dijeron los mismos Oficiales franceses, para uso exclusivamente militar. También nos dijeron éstos que a lo largo de la costa tenían emplazadas algunas baterías.

En Mers-el-Kebir y en el monte situado al sureste, habían establecido, y vimos al pasar, grandes depósitos de esencia.

Todo ello, unido al hecho de haber llegado a Orán un dique flotante de unas 35.000 toneladas, en donde podrán repararse destructores o cruceros, da idea de la importancia que conceden a esta región dentro del orden marcial.

Encontramos a los aviones rojos con un aspecto exterior e interior lamentable, de suciedad, rotura, etc., etc. Hubo aviones con cabina normal para siete pasajeros, en los que llegaron dieciocho personas; otros aviones llegaron con sus piquetes de anclaje colgando, quizá por la precipitación de su despegue de España.

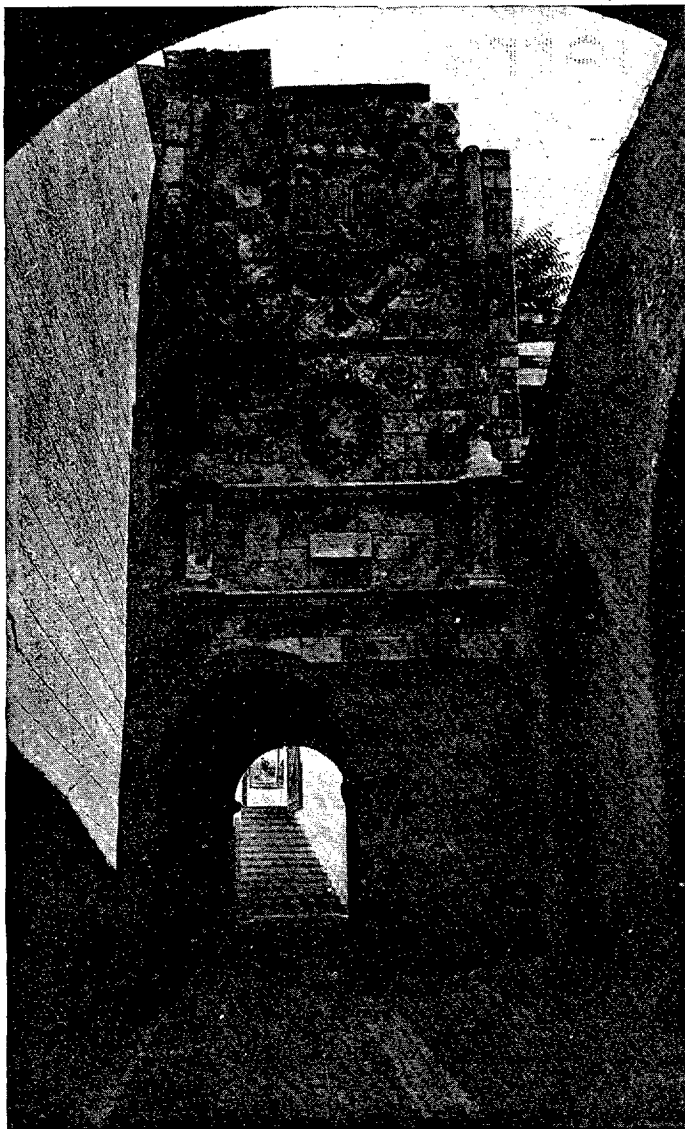


Un Dragón recuperado, al salir del aerodromo de Orán, camino de España.

Se empezó, después de vencidas o allanadas las primeras dificultades, por efectuar una revisión en cada uno de los aviones con minucioso detalle.

Se vaciaron y limpiaron los depósitos de gasolina y aceite, que se llenaron posteriormente con gasolina y aceite nuestro, ante el temor del posible sabotaje del azúcar en la gasolina o esmeril en el aceite.

No es propio de este artículo un detalle minucioso de los actos de sabotaje "técnicos" encontrados en los aviones; basta decir que hallamos muchos cables de mando cortados, tuercas atornilladas con un hilo de rosca para saltar a un esfuerzo simple, mandos de corrector de altura en sentido inverso, y efectuada la inversión en una noche, y después de la revisión nuestra ya efectuada, y a pesar de la pretendida vigilancia de la Guardia Móvil, indicadores de vuelo saltados, tubos de Pitot por tres veces reparados. Todo esto dió origen a un



El territorio de Orán, tan español por su historia y por sus habitantes actuales, está lleno de gloriosas huellas nuestras. He aquí la llamada "Puerta de España", en las murallas de Orán, y sobre la cual campea nuestro escudo imperial.

pequeño incidente con la vigilancia, empeñada en hacer creer que aquellas menudencias las efectuaban los agentes atmosféricos, ya que persona alguna tocaba en nuestra ausencia los aviones. Claro está que oímos conversaciones entre los guardias, que se lamentaban diciendo que les obligaban a vigilar aviones que en un mañana próximo los bombardearían a ellos mismos.

¡Quién les iba a decir que el aerodromo de La Senia iba a ser bombardeado tres años después por ingleses y norteamericanos!...

Al hecho de no llenar los depósitos de gasolina a "tope" se debe el no haber tenido un accidente de extraordinaria gravedad, ya que habían practicado unos orificios en dichos depósitos, que pasaron inadvertidos, y que la posición de vuelo haría verter gasolina justamente en el tubo de escape, lo que provocaría el incendio y explosión al iniciar el vuelo. Este accidente le hubiera ocurrido al "Dragón núm. 7", que fué el primer aeroplano que se probó en Orán, pilotándolo el hoy Teniente coronel Pazó, llevando como pasajero al que esto escribe. Pero no ocurrió el accidente que esperaban "los espectadores", que en gran número salieron a presenciar este primer vuelo, porque por escasez de gasolina apenas se llenaron los depósitos. Posteriormente en Tetuán, y en ocasión de llenar los depósitos de gasolina a "tope" para hacer el viaje Te-

tuán-Sevilla-Orán, nos dimos cuenta de este malintencionado sabotaje.

Muchos casos análogos podrían citarse, y el Coronel nos advirtió había recibido confidencias de que iban a tratar de incendiar todos los aviones. Por tanto, luchábamos con el tiempo a ganar y con la revisión, que había de ser efectuada a conciencia. El detalle de lo saboteado y revisado va reflejado en las cartillas provisionales abiertas en Orán a los aviones y motores.

Hubo necesidad de retrasar la salida del trabajo de nuestros incansables mecánicos para no dar lugar a incidentes desagradables, ya que fueron insultados desde lejos y apedreados por albañiles de las obras que coincidían en la carretera con ellos a su salida. Estos hechos, puestos en conocimiento del Jefe de la Base, fueron cortados con cierta eficacia.

Por si fueran pocas las dificultades de orden técnico, aún a última hora de salir para Melilla los aviones, nos encontramos con los aduaneros y la Policía civil del Aeropuerto. Afortunadamente, estas dificultades duraron sólo el tiempo que tardaron en llegar de España unos obsequios en forma de tabaco.

He aquí, como complemento, una relación de los aviones que desde Orán fueron traídos en vuelo a aerodromos españoles:

Seis aviones "D. H. Dragón", dos "Katiuskas", siete "Natachas", cuatro "Curtiss", siete "Rasantes", cinco "Grumman", dos "Vultee", un "Northrop", una avioneta "G. P. 2", dos "Caudron", una "Airspeed" y una "Fleetster"; total: 39 aparatos.

Por vía marítima se enviaron a España: dos aviones "Natacha", un "Lockheed", cuatro avionetas "D. H. Tiger Moth", una "Caudron" y dos "G. P."; total: 10 aparatos, más dos motores de repuesto.

Más adelante se recuperaron otros cuatro "Natachas", un "Katiuska", un "Vultee", un "Potez" y un "Fleetster".

Un "Curtiss" y un "Latecoere" fueron abandonados, recogiendo sus motores, ruedas y aparatos de a bordo.

Se recuperaron también 76 paracaídas, 71 ametralladoras, 40.000 cartuchos, abundante material radioeléctrico, armamento e instrumentos de a bordo.



Vista aérea del aerodromo de La Senia, en Orán.