



el vigía

Cronología de la Aviación Militar Española

“CANARIO” AZAOLA
Miembro del IHCA

Hace 100 años

Nacimiento

Santander 18 febrero 1918

Hijo de D. Ángel Yllera y doña Avelina García-Lago, en esta ciudad ha nacido un niño que será bautizado con el nombre de Jaime.

Nota de El Vigía: Con gran satisfacción traemos hoy a estas páginas a un aviador centenario, a quien felizmente tenemos entre nosotros. Lógicamente, ya no vuela, ni regatea a vela—sus dos pasiones—, pero, con calma, sigue jugando al golf. En cuanto a su cabeza, basta leer la extensa entrevista que, no ha mucho, le hicieron Oscar González y Pablo Sagarra*. Esta es su historia:

Terminado el bachiller, ya había cursado un año de Derecho, cuando, tentado por la Medicina, se pasó a dicha facultad y, tras el primer curso, la guerra lo desbarató todo.

El 18 de julio, junto a unos amigos, se presentó en el santanderino Regimiento de Infantería Valencia, pero teniendo el presentimiento de que se iba a poner al servicio de la República, se fueron, llevándose Jaime un fusil.

Sabiéndose perseguido, no regresó a casa, sino que estuvo escondido hasta que, cansado de la situación, tomó un autobús que lo llevó a las cercanías del puerto del Escudo y embalse del Ebro; desde donde, a través de las montañas, tratando de evitar los pueblos para que al ladrar los perros no le delatasen, caminando durante dos noches alcanzó Burgos, no sin algún susto, que se escapa del límite de estas páginas.

Por su afición a la náutica, se enroló como marinero voluntario en el cru-

zero Almirante Cervera, donde prestó servicio como atacante de un antiaéreo, desembarcando a los cuatro meses para con la 2.ª Centuria de Montaña, luchar en los frentes de Santander y León. Llamado a un curso de alféreces provisionales, ya en la Academia, fue convocado para el de pilotos, que tenía solicitado.

No dando abasto las escuelas españolas, fue enviado a Italia, a Pescara para realizarlo. «Se me dio bien, porque me soltaron a las 3 horas». Voló el Caproni 100 y los Breda 25 y 28; aún así, a su regreso, todos hubieron de pasar por la Escuela de Jerez (Transformación) para obtener el título de Piloto de Avión de Guerra y el empleo de alférez. Seleccionado nuestro personaje para la caza, tras un curso de 27 horas en Gallur, fue destinado al 2-G-3, que formaba parte de la escuadra que mandó el mítico García Morato.

«Al combate—contaba Jaime en la entrevista citada—acudíamos en patrulla, volando en formación, casi pegados, sin tropezarnos. Lo hacíamos a gran altitud (a 5.000 m) sin oxígeno; dadas estas circunstancias era normal que llegáramos atontados a tierra. Pasábamos mucho frío, que combatíamos con buenas botas y equipo. Pero era mejor así; cuanta más altura, mejor para lanzarse con velocidad al ataque. Altura y ¡una botella de coñac contra el frío!»

«El 1 de noviembre de 1938 cuando varios I-15 Chatos perseguían a bombarderos de la Legión Cóndor, sobre el frente de Gandesa elegí uno, sobre el que me lancé ametrállandole hasta casi chocar con él; “tocado”—como entonces se decía—cayó a tierra, lo que corroboraron los alemanes;

además, un compañero atestiguó haber visto cómo el piloto se tiraba en paracaídas. Morato me felicitó».

«Mi segunda victoria, dos días después, fue en el mismo frente, un I-16 Rata con el que hube de pelear bastante. En alguna ocasión más, junto a otros, creo que conseguí derribar, pero no era fácil atribuir. Yo también recibí tanto metralla de la antiaérea, que casi me mata, como de la caza. Recuerdo un combate con Ratas en el que mi Fiat fue acribillado con 35 impactos; milagrosamente, ninguno alcanzó a mi persona».

«Tras la toma de Barcelona, el 27 de enero, al despegar me entró en pérdida y dejé al Fiat patas arriba, con la tripa al sol; así y todo, su estructura era fuerte y no fui herido de gravedad. Mucho me alivió la noticia de la concesión de la Medalla Militar colectiva a mi Grupo, el 2-G-3.

La guerra tocaba a su fin y en marzo, en los sectores de Torredonjmemo,

Hace 90 años

Tragedia

Cuatro Vientos 14 enero 1918

Esta mañana se vivió en el aeródromo uno de los episodios más dramáticos que se recuerdan; serían las diez, cuando el capitán de Ingenieros Luis Sousa Peco, pilotando un Barrón W (Hispano 150 cv) se disponía a elevarse en el espacio para realizar algunas maniobras. Al iniciar la ascensión, no se sabe si porque el motor no funcionase bien o porque fuera así el propósito del aviador, el aparato se deslizó en un vuelo muy bajo, casi a ras de suelo. No lejos de aquel lugar estaban haciendo ejercicios tres pelotones de quintos, a alguno de los cuales arrolló violentamente con el ala izquierda. Tan tremenda fue la embestida que dos de los soldados murieron en el acto y otros ocho sufrieron heridas de tal gravedad que uno falleció a los pocos instantes. Atendidos en primera instancia en el botiquín del propio aeródromo; posteriormente, con las precauciones que su estado requería, fueron trasladados al Hospital Militar de Carabanchel.

Hondamente preocupado, el ministro de la Guerra Sr. La Cierva, luego de pasar por el aeródromo para informarse sobre el terreno, acudió al citado centro asistencial donde recibía poco después a S.M el Rey que se interesó por los heridos y las familias de los fallecidos.

Nota de El Vigía: Miembro de la 3.ª promoción de pilotos (1913), Sousa desarrolló una brillante carrera vinculada a la industria aeronáutica y al vuelo. Con el empleo de comandante fue nombrado Inspector de Material y jefe de todos los talleres de Aviación. En plena guerra civil, cuando en unión del capitán Lorenzo Pérez Pardo comprobaba el material de vuelo que transportaba el apresado buque Mar Cantábrico, ambos tuvieron la desgracia de caer a una de las bodegas, lo que le costó la vida a Sousa y serias heridas, que le supusieron el pase al cuerpo de Mutilados, a su compañero.



Andujar, Porcuna y Pozoblanco volamos protegiendo a los bombarderos».

El 1.º de abril de 1939, el capitán Miguel Guerrero, jefe de su escuadrilla resumía en 58 los servicios de guerra, siete los combates, dos los aparatos derribados seguros y un total de 248 horas de vuelo.

Ya en la paz; reunida toda la caza en Griñón, Yllera asciende a teniente y vuela con el grupo a Sevilla para participar en el desfile aéreo. Curiosamente, días después, con motivo de la Revista Aérea de la Victoria, celebrada en Barajas donde se concentraron 449 aviones, los aviadores no volaron y „para enfado de la mayoría, tras unas horas de instrucción, desfilaron ja pie! ante el generalísimo. Siete días después se desquitaron al volar sobre Madrid, y la caza nacional con 54 Fiat y 8 Heinkel 112, en insólita y complicada formación, escribió en el cielo el nombre de Franco. Jaime formó la R.

Más tarde, destinado a un nuevo grupo de Ratas es comisionado para recoger cuantos cazas de este tipo se encontrasen en diversos aeródromos o campos de aviación. En aquel trasiego, se le ordena junto a su compañero Manolo Kindelán, trasladar una pareja del citado caza soviético a Palma de Mallorca; un tanto sorprendidos, dada la autonomía y distancia a recorrer, parten de los Alcázares a Alicante-Rabasa donde, por fortuna, reciben una contraorden, «Que sin duda, pensamos, nos salvó la vida».

Destinado a Mallorca –Son San Juan– vuela los dos cazas contendientes en la guerra y participa en la exhibición que la base ofrece a los jóvenes –casi niños– «Flechas del Aire».

Apasionado desde su infancia por la náutica, memorable fue aquel vuelo que, con un amigo, a bordo de un hidro bimotor Zapatonos (He-59) cubrió Pollensa-Los Alcázares en 2:15 horas. Su afición le llevó a volar –único piloto del que tenemos noticia– el hidroavión Arado 95, que temporalmente despojado de sus flotadores se le instaló un tren de aterrizaje. Partiendo de Madrid, tomó en Montilla, continuando al día siguiente a Valencia.

Destinado al 26 Grupo de caza marcha a León y más tarde pasa por la Escuela de Observadores de Málaga donde obtiene el correspondiente título de Tripulante de Avión de Guerra.

Decidido a profesionalizarse, ingresa en la Academia de Aviación de León, donde, cursando el primer año, es informado de la muerte de su her-

mano Ángel quien, destinado en Palma de Mallorca, volando el Fiat (3-254) en patrulla con Quemada y Guibert, colisiona un plano de su avión con el timón de un molino de viento; sus compañeros creen que conseguirá alcanzar el aeródromo de Son San Juan, pero poco antes cae y se incendia.

Para los Yllera fue un palo muy gordo; ya habían perdido a su hijo Alfredo, capitán de Infantería en la guerra, así que convencieron a Jaime para que dejara Aviación, para integrarse en la sociedad familiar, vinculada desde 1847 al ámbito marítimo como estibadores, consignatarios, agentes de aduanas y armadores de buques.

Ya al final de los 40, cuando en Santander renació el interés que de antiguo tenía por la aviación, Jaime Yllera capitaneó la puesta en marcha del aéroclub, del que fue su primer presidente, trayendo de Madrid las primeras avionetas, organizando y participando en numerosos rallies.

Cuando se enteró de que sus paisanos Laureano Ruiz y Pedro Fernández, Astillero, con el sueño de la construcción *amateur*, pretendían fabricar un «Autoplan» (82 Kg de peso y motor de 27 cv), encontraron el mecenazgo de nuestro protagonista, quien

les prestó un tercer piso en el céntrico Paseo de Pereda. Allí, costilla a costilla, larguero a larguero construyeron el avioncito, que hubieron de sacarlo por la ventana porque hundieron el techo raso del piso inferior.

El 31 de diciembre de 1951, cuando en Santander se vivía la angustia del naufragio del petrolero Osthav, amainado el temporal, Jaime, pilotando la Stinson, acompañado del marino mercante Rafael González Echegaray,

participa en su búsqueda, localizando al buque partido en dos a 120 km de tierra. Facilitada su posición, embarcaciones de socorro pudieron poner a salvo a ocho marinos que se encontraban en muy difícil situación.

Aerodifusión, la fábrica de avionetas que surgió de aquel primer avioncito, había construido en el aeródromo de La Albericia, la Jodel una avioneta muy sencilla, pero que volaba muy bien. Gallarza, el ministro del Aire, quiso probarla, definiéndola como: «el cacharro más mono que he volado en mi vida». Construido en serie, incluso se exportó.

En el verano de 1959, un luctuoso accidente conmocionó Santander: una Jodel se había estrellado cerca de Liencres, perdiendo la vida Manuel Yllera –hermano de Jaime– fundador de Aerodifusión, exgobernador civil de

Burgos y piloto con más de 700 horas de vuelo; resultando gravísimamente herido su compañero Pedro Fernández.

Nuestro protagonista también fue noticia en 1964, cuando patroneando el Corina, un balandro con ocho tripulantes –incluido su hijo Jaime– único participante español entre los 45 que partieron en la regata Santander-Trinidad en la costa francesa, tras afrontar un temporal impresionante con olas de 15 metros y vientos de mas de 100 Km/h logró refugiarse en Les Sables d'Olonne. Había sufrido un infierno de 30 horas, pero había salvado la vida y el barco; ocho regatistas la habían perdido. Para terminar, contaremos que, jugador de golf desde su niñez, con 89 años hizo «un hoyo de uno»; concretamente, el n.º 3 de Pedreña, la distancia 220 metros. Una placa lo recuerda.

Hoy, este tan dinámico personaje santanderino, rodeado de sus ocho hijos, nueras y un montón de nietos, celebrará feliz sus cien años; no faltará al acontecimiento su fiel Barry un Yorkshire Terrier, listo como el hambre y gran compañero de nuestro amigo, el único piloto con vida de los 136 que al acabar la guerra formaban parte de la Escuadra de Caza que mandaba García Morato. ¡Felicidades!

*ARES. Revista de Historia y Actualidad Militar. Año 9. nº 48



Hace 80 años Valiente

Celadas (Teruel) 29 enero 1938

Comprometidas nuestras posiciones al este de Celadas, con el ataque apoyado por ocho tanques rusos; como tantas veces, se recurrió a la aviación que, a pesar de la escasa altura de nubes, partió en su auxilio.

Con el capitán García Pardo, lo hicieron Serra, Muntadas. Ansaldo, Allende y Bayo de la 2ª y Vázquez, Comas y Herrero de Teresa de la 3ª.

En plena «faena», el Fiat 3-64 pilotado por este último, se ha estrellado contra el suelo.

Recogido su cadáver, al comprobar que la pierna izquierda estaba atravesada por una bala se ha deducido que no «recogió» el picado,

debido a la escasa altura y al referido impacto que le impidió reaccionar.

El alférez Luis Herrero de Teresa era vallisoletano y contaba 28 años

Como escribiera su jefe, refiriéndose a la «Cadena» en El Heraldo de Aragón: «... de tanto rozarse a la tierra, se pierde con frecuencia en ella un eslabón».



Hace 80 años Buscando la cola

Bello enero 1938



Representando los dramáticos combates que, prácticamente día a día, están teniendo lugar, traemos este acertado apunte de Alfonso Gómez-Gil Caviro, un arquitecto apasionado por la aviación, amigo del Tío Gerardo (general Escalante), quien a los noventa años quiso compartir sus recuerdos publicando en 2008 «Memorias en el viento». (RAA (1096) 12/2014).

Hace 70 años Planeadores de transporte

Madrid enero 1948

Teniendo Iberavia en desarrollo un programa de proyecto y construcción de planeadores para unidades aerotransportadas, ha concebido en primer lugar el IP-2 —que hoy presentamos— en el cual habrán de instruirse los pilotos de dichas unidades. Construido por Aeronáutica Industrial, S.A. (A.I.S.A.) en su fábrica de Carabanchel, está dotado de ala monolarguera con revestimiento de madera, fuselaje de tubo de acero soldado y tren de aterrizaje oleoneumático retráctil.



Hace 70 años Desgracia

Madrid 8 enero 1948

Ya en estas mismas páginas (RAA(130)1-2/2013) dábamos cuenta del penoso accidente que costó la vida al alférez alumno de la 1.ª Promoción de la AGA. José M.ª Coig González Olivares (20) hijo del teniente coronel ayudante del ministro del Aire. Suceso que, por producirse en un lugar tan señalado —el parque de El Retiro— tuvo una gran repercusión en la ciudad; tanta que el diario ABC del día siguiente le dedicó su portada.



Hace 70 años Pimer salto

Alcantarilla 23 enero 1848

Creada en este aeródromo la Escuela Militar de Paracaidistas, cuyos primeros profesores se habían instruido en Argentina; hoy, ha tenido lugar el primer salto. Desde un Savoia SM-81 perteneciente al Grupo de Escuelas de Levante lo han llevado a cabo los capitanes Echevarría, Villalain, Mosquera, Irigoyen, Pastor y Pérez Ramos; los tenientes Linares y Elboj, haciéndolo en último lugar el capitán director Ramón Salas Larrazabal, quien hizo de jefe de salto. Plegados tres de los paracaídas empleados, saltaron también los tenientes Maseda Galache y Provencio; no lo hicieron el teniente Villamil y el brigada Corral porque quedaron en el campo de aterrizaje para dirigir, a voces, la forma de caer de sus compañeros

Nota de El Vigía: Unas semanas después del debut, visitaba la escuela el ministro del Aire general González Gallarza, a quien vemos en la foto departiendo con el capitán Ramón Salas, el personaje más caracterizado del paracaidismo español.



Hace 60 años Refuerzos

Las Palmas 6 febrero 1858

Para intervenir en las próximas operaciones, convenidas entre las delegaciones francesa y española, la llegada de medios aéreos esta potenciándose los últimos días. El pasado día 28, se desembarcaban en el Puerto de la Luz del buque Ciudad de Palma cinco helicópteros Sikor-sky (Z.1), siete avionetas E.9 (I-115) recién salidas de fábrica y una Dornier (XL.9); dos días después, procedentes del aeropuerto sevillano de San Pablo, al mando del comandante Comas, tomaban tierra en Sidi Ifni quince C.4K (Buchones). A la citada base llegaban el

31 los seis primeros Texan (E.16) del 33 Escuadrón de Valladolid con el comandante López Serrano al frente. Dichos cazabombarderos han completado hoy su plantilla con ocho aparatos más.

Hace 50 años Bendición

Albacete 3 enero 1968

El ministro del Aire, teniente general Lacalle, ha presidido en la base aérea de Los Llanos el acto de entrega del primer avión DHC-4 Caribou al 37 Grupo de FF.AA. Tras su bendición, las autoridades, acompañadas por el jefe de la base, coronel Aparicio, realizaron un vuelo para comprobar personalmente sus sobresalientes características STOL.



Hace 50 años Participación

Tablada 15 enero 1958

Como ya saben nuestros lectores (RAA 1/2-1968), ha dado comienzo el rodaje de la superproducción La Batalla de Inglaterra, en la que el Ejército del Aire ha prestado una generosa contribución, aportando treinta y tres B2.I (CASA-Heinkel 111) de la malagueña Ala 27, incluido su combustible y mantenimiento. En la fotografía, una espectacular vista de la base aérea de Tablada, luciendo los aviones el acabado de la antigua Luftwaffe que corrió a cargo de la productora cinematográfica.

Nota de El Vigía: Los Heinkel realizaron 356 salidas, con un total de 571 horas y 55 minutos; y la productora, agradecida, donó al Patronato de Huérfanos del Aire la suma de mil libras.

