

Avioncitos de mentiras

II

Texto y Fotos
"CANARIO" AZAOLA

Y A lo dijimos cuando nos referíamos a este tema en el número anterior, que la afición de los aviadores, superando a cazadores, pescadores y golfistas, es tan apasionada como desmedida, de ahí que cuando niños, que ya les "tiraba la cosa", no bastándoles churros y tiouvivos machacona y torturantemente repitieran la cantinela de "mamá, eu quero... volar" —que tan acertadamente adoptara como lema la I Promoción de V.S.M. de Madrid— hasta que harta aquella, no tenía más remedio que situar al "angelito"

tras el decorado que mágicamente habría de convertirlo en aviador.

Pero lo de los "avioncitos", como podemos comprobar, no sólo es cosa de niños, puesto que aviadores hechos y derechos "de jota" por romerías o verbenas, tampoco han podido resistirse al "tirón" del majestuoso aeroplano y si la "instantánea" es acompañando a unas chavalas, mejor que mejor, pues en definitiva, ellos son aviadores y lo del vuelo les va.



La deliciosa instantánea nos muestra a los hermanos Machimbarrena Arana, acompañados de su primo, a bordo nada menos, que del glorioso "Plus Ultra". A los mandos Francisco José, a quien llamaban "Potolo", detrás, sus hermanas Mari Luz, "Ninina" y Dolores; por último, en la cola, Ignacio Ortiz Arana. ¡Quién iba a pensar entonces! que aquellos dos niños, con el correr del tiempo iban a dar su vida por la Patria. El primero en Rusia, en acción de guerra como teniente de Artillería de la División Azul;

Ignacio por su parte, caería en acto de servicio, pilotando precisamente un avión. Estudiante de medicina en 1936, el Alzamiento le llevó al frente como requeté del Tercio de Nuestra Señora de Begoña, antes de pasar a Aviación. Alumno del X Curso de pilotos, "el chino", como cariñosamente le apodaron sus compañeros, fue destinado a los Junkers 52 del 2.º Grupo de Bombardeo (2-G-22). Ya en la paz, luego de diversos destinos, pasó por la Academia de León y como teniente profesional formó parte del 33

Regimiento de Asalto donde, a decir de sus compañeros, volaba el "Chato" divinamente, pero un día, el aciago 20 de septiembre de 1945 en un vuelo intrascendente, la "Bücker" que en compañía del alférez Areso Cortadi pilotaba, fue a estrellarse en el cauce del río Arlanzón, junto al Puente de las Viudas, en plena ciudad de Burgos. En el trágico accidente, perdía la vida instantáneamente el alférez y pocas horas después el teniente Ortiz Arana, aquel popular y simpático "Chino" que contaba 29 años de edad.

Marañón con más suerte, tuvo una dilatada carrera aeronáutica; pasó por la Academia del Arma en León, estuvo destinado en los Savoia 79 de Armilla y en el Grupo de entrenamiento y Transporte del Estado Mayor. Luego de superar una prueba en el "Junkers", Iberia le envió a hacer el curso de vuelo sin visibilidad y ya admitido en la Compañía, voló de todo; desde el Dc-3 hasta el "Jumbo", totalizando cuando por imperativos de la edad se retiró, 32.000 horas de vuelo. Hoy vibrando aún, cuando de temas aeronáuticos se trata, es Presidente de Honor de la Asociación de veteranos de Iberia.

Ignacio Sancho Ortigosa luego de hacerse piloto en el X Curso, pasó al 4-G-12 y en sus bregados el Romeo Ro-37 llevó a cabo numerosos ataques en "Cadena"; en uno de ellos —en

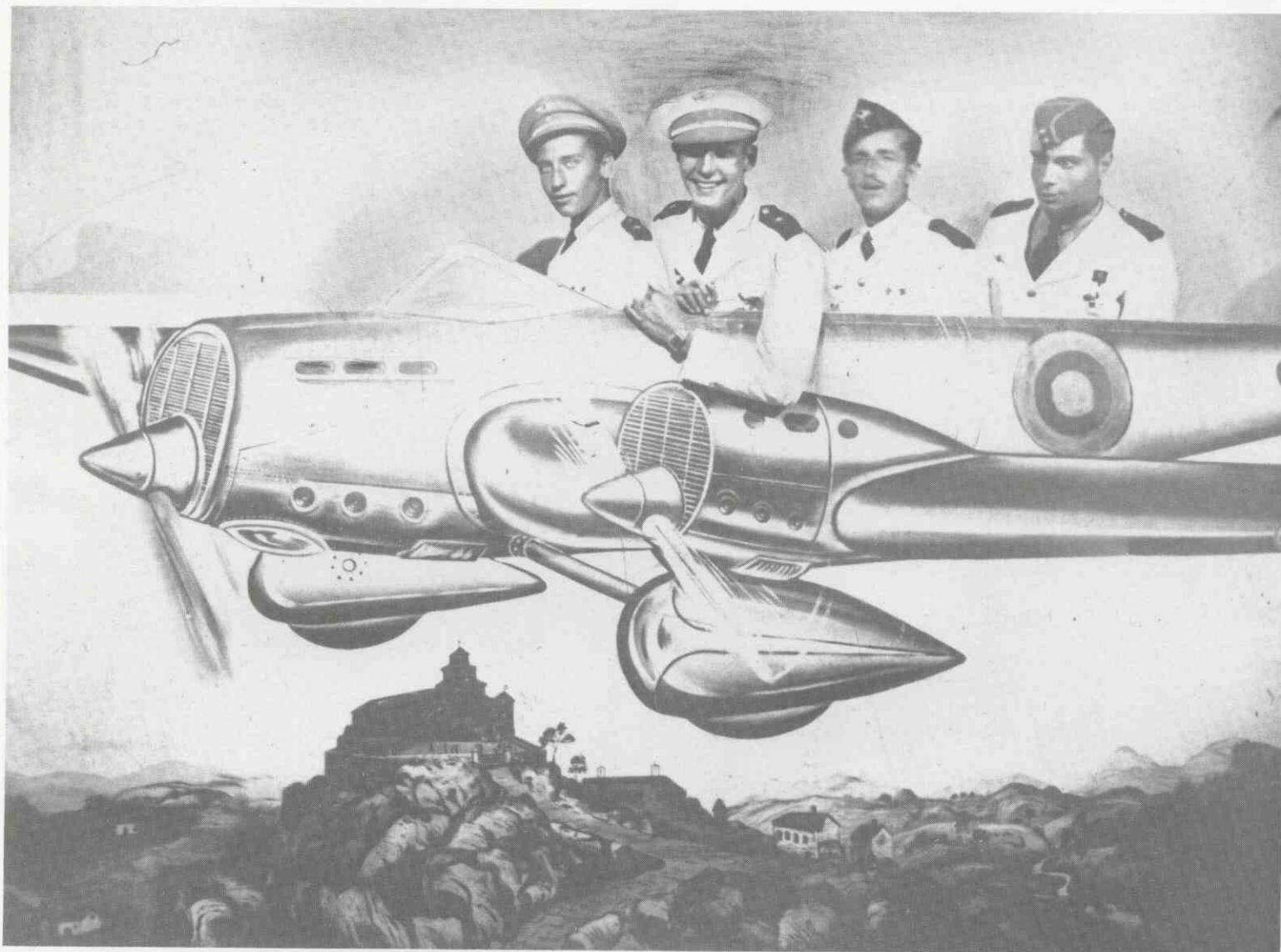
Aviación para atender los negocios familiares pero la tradición familiar continúa, y hoy un hijo suyo es uno de nuestros más expertos pilotos de helicóptero.

Por último, Carlos Grandal Segade había realizado en Alemania un completísimo curso de piloto, antes de incorporarse a la vuelta, a la "Cadena" 4-G-2, cuando la guerra ya tocaba a su fin. En los días de la paz, había continuado volando los Heinkel de la 31 Escuadra y luego como instructor los anticuados "Pavos" (He-45) y los viejos E-30 de la Escuela de Transformación de San Javier.

Destinado al 52 Grupo de Reconocimiento (Los Alcázares), a bordo de los eficientes Heinkel He-114 había tenido la oportunidad de saborear el encanto de la hidroaviación. Su

chotis, descubren sorprendidos un esbelto "Arc-en Ciel" y fascinados por lo majestuoso de su vuelo, no dudan en retratarse a bordo, en su ambiente... Así les podemos ver (de izquierda a derecha) a los alféreces Marañón, García Gisbert, Sancho y Grandal.

Manolo Marañón Rávana y "Gisberito" o "El niño", como conocían sus compañeros a "Joaquín García Gisbert" por su rostro tan juvenil, habían formado parte del XI curso de pilotos, juntos también habían realizado el curso de caza en Gallur, antes de volar sobre campos y trincheras la "Cadena" en los esbeltos Heinkel He-51 del 4-G-2. Terminada la contienda, ambos volvieron a coincidir, al ser destinados como "protos" de vuelo del Grupo de Escuelas de Levante. En uno de sus desplazamientos a Madrid, "Gisberito"



el Ebro— resultó derribado por el fuego enemigo, cayendo de mala manera ante el mismísimo puesto de mando del General Yagüe. Repuesto de sus heridas y reincorporado de nuevo a su unidad, fue de los contados pilotos que volaron el único Ro-37 (12-43) transformado a título experimental en monoplaza.

Al terminar la guerra, pasó a los He-51 de la 31 Escuadra en Cuatro Vientos primero y Getafe después; hizo el curso de Observador y formó en la 1.ª tanda de la 1.ª Promoción de la Academia de Aviación, de donde como teniente profesional fue destinado al 33 regimiento de Asalto con base en Villanubla donde tendría la oportunidad de volar el "Chato" (Polikarpov I-15) y de formar con quince de ellos la F (de Franco) en el cielo de Valladolid con motivo de un desfile militar (ver "Aeroplano" núm. 7 pág. 9 b)). Ya en 1944 dejó

habilidad como piloto, puesta de manifiesto, sobre todo, como profesor de la Escuela de Caza de Morón, le llevó con la modernización del Ejército del Aire a cumplir igual función en la nueva Escuela de reactores, para lo que tras soltarse en el T-33 en Talavera, realizó en, la tan popular para los españoles, base alemana de "Fursty" el curso de instructor.

Piloto de la primera unidad de cazas a reacción (Ala núm. 1) luego de diplomarse en Estado Mayor y ocupar diversos destinos de "escritorio", ya de teniente coronel, tendría la suerte de disfrutar de su pasión por el vuelo al ocupar la jefatura del Grupo de Experimentación en vuelo.

La guerra ya había terminado y una "patrulla" de aviadores se va "de jota" a una de las castizas romerías del Madrid de antaño. Entre churro y

vio volar a los He-51 de Getafe, comentando estusiasmado a Manolo "las cosas que hacían" y quedando en ir un día a darse un "garbeo" en ellos. "Me voy a entrenar —le dijo— "porque a mí no me aplastan".

El 20 de marzo de 1940, estando los dos en Madrid, Marañón perdió el autobús a Getafe, no así su compañero, quien pudo colmar su satisfacción de volver a volar en Heinkel, pero cuando realizaba maniobras acrobáticas a baja cota, su aparato se estrelló en el término de Parla (Madrid), perdiendo la vida ¡tan sólo 20 años!, aquel apasionado y juvenil "Gisberito". Cuatro días después, en la Orden del Día del Grupo de Escuelas de Levante (Aeródromo de San Javier), se disponía que "en lo sucesivo, la embarcación núm. 4 se llamará "Teniente Gisbert", en recuerdo de tan pundonoroso y cumplidor oficial.

En junio de 1940, para llevar a cabo en Maestranza el cambio de motor, sendos Heinkel He-112 pilotados por los alféreces González de la Fuente (a la derecha) y García Pascual, vuelan desde Melilla a Logroño vía Tetuán, Sevilla y Madrid. En la capital riojana —feliz coincidencia— en plenas fiestas de San Bernabé, ellos, aviadores al fin, no pudieron evitar el dar un garbeo a dos encantadoras nativas, a bordo de este tan poco agraciado trimotor, a las que, por lo que se aprecia en la “instantánea” llevaron a ver la Pilarica y el caudaloso Ebro.

Procedente de la Armada, donde había hecho la guerra como marinero voluntario en el “Canarias”, Ramón González de la Fuente pasó a Aviación formando parte de la XIV Promoción. Seleccionado para la caza, no se le debió de dar mal la cosa, ya que fue precisamente elegido para la exhibición individual con un Fiat, en la fiesta de fin de curso.

Destinado a los Heinkel He-112 del 27 Grupo de Persecución y Asalto, con base en Melilla-Nador, voló mucho aquel tan aerodinámico caza con el que, formando una patrulla, fue destacado a Tánger el 1 de noviembre de 1940, a fin de garantizar la neutralidad en aquella zona de ocupación.

Más tarde, como piloto probador de la Escuadrilla de Experimentación además de llenar muchas páginas de su Cuaderno de Navegación, sufriría un accidente un tanto “chusco”, puesto



que al aterrizar en Cuatro Vientos con el “Chato” (8-131), la rotura de una rueda le hizo capotar, pero con tanta violencia, que rotos los atalajes, salió despedido fuera del avión. Afortunadamente el “coscorrón” se arregló en la enfermería.

Voluntario de la 2.ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, realizó numerosos servicios de guerra y

de regreso a España, pidió la excedencia para ocuparse de sus negocios.

José Luis García Pascual por su parte, fue compañero de promoción de González de la Fuente, realizó el mismo curso de caza en la Escuela de Reus, siendo destinado al 27 Grupo también. Luego de unos años en activo, dejó Aviación fijando su residencia en Melilla.

* * * * *

A nadie que conociera a Julio Salvador y Díaz Benjumea, podrá extrañar, el que con tal de volar, se encaramara en este ridículo monoplano y, por una vez, se dejara llevar por un personaje que, lamentablemente, no he podido identificar. En aquellos días, Salvador estaba destinado en los “Nieuport” de Sevilla y, para variar, ¡qué mejor! que darse una vueltita en este cacharrillo por los cielos de la capital andaluza, que tan bien conocía, y disfrutar de tantas cosas bonitas, como la plaza de España que sobrevuelan, sobre

la que, casualmente, lo tengo retratado también, pero en un HS-42 “de verdad”.

Habilísimo piloto del año 30, en los referidos “Nieuport” destacaría como un experto y combativo piloto de caza, especialidad que dramáticamente tendría ocasión de poner en práctica al estallar la guerra civil.

Componente junto a Joaquín García Morato y Narciso Bermúdez de Castro de la “Patrulla Azul”, en cuyo emblema estaba simbolizado por el mirlo, inició enseguida una fulgurante carrera

de victorias, pero cuando con 24, había rebasado con creces la categoría de “as”, ostentaba el mando de escuadrilla y contabilizaba 564 servicios de guerra... inesperadamente al ser derribado y hecho prisionero, la contienda se terminó para él.

Recuperada su libertad cuando ya alboreaba la paz, en la posterior reorganización de las Fuerzas Aéreas, mandó el Grupo de caza que se desplegó en Sevilla y más tarde y durante muchos años la Escuela de Caza donde tuvo ocasión de transmitir a promociones enteras, además de sus vastos conocimientos, su innata y desbordante afición.

Inspector de la 2.ª Escuadrilla Expedicionaria a Rusia, volando el “Messer” participó en numerosas misiones de guerra, reintegrándose a su regreso a la Escuela de Caza.

Agregado Aéreo a la Embajada de España en Washington, en los Estados Unidos pudo conocer, de primera mano, el funcionamiento de unas fuerzas aéreas modernas, poco antes de que el Ejército del Aire, en la medida de nuestras posibilidades procediera a su renovación.

Tras su puesta al día como aviador, con el curso de reactores en la Escuela de Talavera, fue nombrado director de la Academia General del Aire y más tarde, comandante del Ala de Caza n.º 5 dotada de “Sabre Jets” y con base en Morón.

En 1963 ascendió a general y ese mismo año hubo de pasar por el doloroso trance de la pérdida de su hijo Julio (alférez alumno de la A.G.A.) en absurdo accidente aéreo.

Jefe de las Fuerzas Aéreas del Mando de la Defensa, Segundo Jefe del Alto Estado Mayor..., en 1969 culminaría su carrera al ser nombrado Ministro del Aire. Tres años después el Gobierno de la Nación, a propuesta del Consejo Superior Aeronáutico, premiaba su ejemplar trayectoria con la preciada Medalla Aérea, que le fue impuesta por su más distinguido alumno en la Academia General del Aire, S.A.R. el Príncipe de España.

En 1987 el Teniente General Salvador, emprendía su vuelo a la eternidad.

