

Detalles sobre los «Settantanove» españoles

José Luis González Serrano
Miembro de número del IHCA

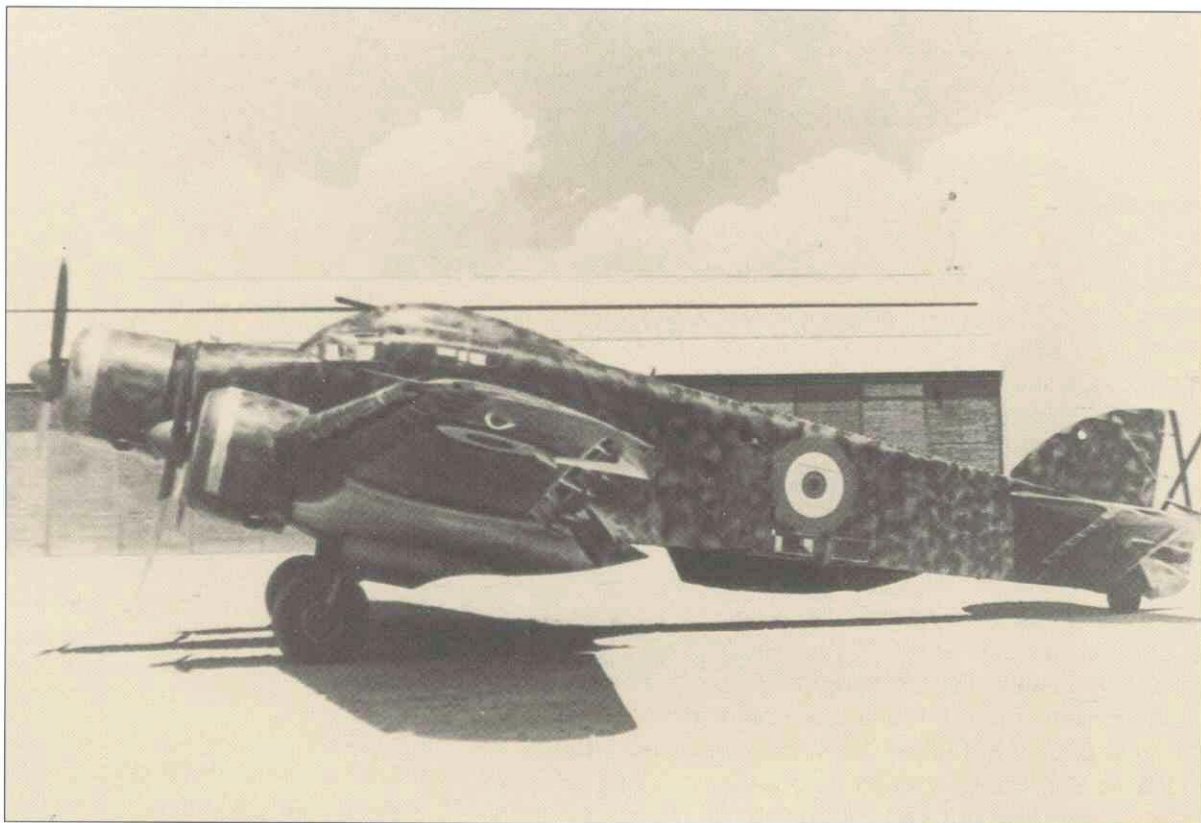
HEMOS de empezar estas líneas pidiendo perdón a quienes no siendo «matriculófilos» tengan la paciencia de llegar al final de ellas, puesto que somos conscientes de que su lectura puede resultarles un auténtico «plomo». Aun sabiéndolo, nos hemos planteado la realización de este trabajo desde la perspectiva del aficionado a los «números» y con el fin de, a través de ellos, llegar a alguna conclusión válida, que nos permita saber algo más de estos aviones, que sirvieron durante la guerra civil en la Aviación Nacional y después de ésta con el Ejército del Aire, como es bien sabido. Si bien es cierto que, en líneas generales, cada vez se conocen más detalles sobre los mo-

delos que actuaron durante la última guerra civil española, ello no es óbice para que, en opinión de quien esto escribe, sigan existiendo muchos puntos oscuros acerca de su historia. Precisamente para contribuir a esclarecerlos, hace bastante tiempo nos propusimos —armados de una buena dosis de paciencia y de «valor»— indagar cuanto pudiéramos sobre los Savoia 79 y 81 (de estos últimos trataremos en un próximo trabajo). Hemos de confesar que, aunque el fruto no satisface por completo nuestras aspiraciones, puesto que en algunos aspectos el lío es «de padre y muy señor mío», sí tenemos el convencimiento de que hemos logrado reunir una serie de datos que creemos que merece la pena que vean la luz pública.

Así, pues, empecemos la «lidia».

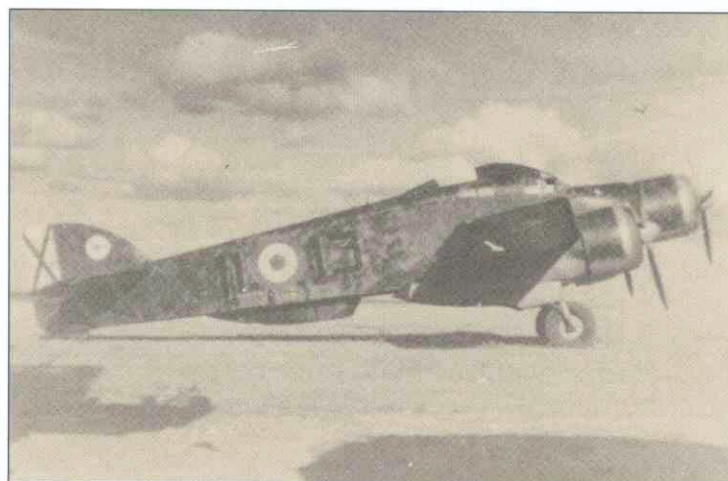
¿CUÁNTOS Y CUÁLES?

PARECE que, con respecto al número de aviones que tuvo en servicio la Aviación Nacional durante la guerra civil, quienes hemos investigado sobre este tema no tenemos dudas ni discrepancias: fueron treinta y cuatro y estuvieron matriculados del 28-30 al 28-63. Pero lo que no



En el aeródromo de La Rabasa «reposaba» este Savoia cuando fue fotografiado.

se ha publicado hasta ahora son las fechas exactas en que fueron recibidos por las unidades españolas, cómo fueron distribuidos entre éstas y cuántos y cuáles seguían en servicio cuando finalizó la contienda. Así pues, vamos a tratar



Otro ejemplar que estuvo asignado al 12 Grupo del 11 Regimiento fue el que tenía el indicativo 11-13.

TABLA 1

Matrícula	Unidad	Horas totales de vuelo	Observaciones
28-30	3G-28	420'25	En vuelo
28-31	3G-28	352'20	En vuelo
28-32	3G-28	426'55	En vuelo
28-34	3G-28	274'15	En vuelo
28-36	3G-28	411'30	En vuelo
28-37	4G-28	18'21 (!j)	En vuelo
28-38	6G-28	124'30	En revisión
28-39	5G-28	336'32	En vuelo
28-41	5G-28	352'26	En vuelo
28-42	—	?	En reparación en Parque Regional Sur
28-43	5G-28	?	En revisión en Parque Regional Levante
28-44	3G-28	362'20	En vuelo
28-45	4G-28	368'33	En vuelo
28-46	4G-28	358'55	En vuelo
28-47	—	?	Propuesto de baja por Parque Regional Levante
28-48	—	?	En reparación en Parque Regional Levante
28-49	4G-28	263'50	En vuelo
28-50	4G-28	346'29	En vuelo
28-51	4G-28	?	En revisión en Parque Regional Levante
28-52	5G-28	408'23	En vuelo
28-53	5G-28	356'20	En vuelo
28-54	6G-28	213'00	En vuelo
28-55	6G-28	243'07	En vuelo
28-56	6G-28	250'45	En vuelo
28-57	6G-28	239'00	En vuelo
28-58	6G-28	247'35	En vuelo
28-59	6G-28	203'05	En vuelo
28-60	3G-28	242'25	En vuelo
28-61	4G-28	261'48	En vuelo
28-62	5G-28	235'17	En vuelo

de dar respuesta a estas cuestiones, según la información de la época que hemos conseguido reunir.

Avión (matrícula)	Fecha de recepción
Del 28-30 al 28-37	12 agosto 1937
Del 28-38 al 28-43	13 noviembre 1937
Del 28-44 al 28-51	23 noviembre 1937
28-52 y 28-53	25 diciembre 1937
Del 28-54 al 28-58	6 julio 1938
Del 28-59 al 28-63	22 julio 1938

Con los ocho primeros aviones se creó el 3G-28, al mando de Luis Pardo Prieto, inicialmente, y de Juan Antonio Ansaldo, después. Estuvo desplegado en Matacán, hasta que el 7 de noviembre de 1937 pasó a Soria con siete aviones.

Con los catorce siguientes, que fueron recogidos en Tablada a finales de noviembre, se constituyeron los 4G-28 y 5G-28, al mando de Luis Navarro Garnica y José Gomá Orduña, respectivamente. El 4G-28 llevó sus aviones a Matacán el día 30, mientras que el 5G-28 había marchado a Soria pocos días antes, donde se unió al 3G-28. Ya en diciembre, el día 2, el 4G-28 también se trasladó a Soria, y en los días 16 y 17 el grueso de los 3G-28 (excepto un avión que, momentáneamente, quedó en Soria) y 4G-28 pasó a Burgos, mientras que el 5G-28 se fue a La Ventosilla, donde el día 20 había dos CR-32 del 2G-3, diez Romeo 37 del 4G-12, seis Heinkel 70 del 7G-14, un Ju 52 de la Cándor, un Ju 52 de la E.V.N., seis Ju 52 del 1G-22, otros seis del 2G-22 y cuatro Savoia 79 del mencionado 5G-28.

El día de Navidad, un avión del 3G-28 –posiblemente el 28-35– resultó muy dañado al realizar una toma de tierra forzada en Burgo de Osma.

En julio de 1938 se creó el Grupo 6G-28, mandado por Francisco Vives Camino, cuya base inicial de despliegue fue Alfamén, en donde se hallaban a finales de año los cuatro Grupos españoles que estaban dotados de este material, los cuales pasaron a Castejón del Puente, Región Aérea de Levante, en la segunda quincena de enero de 1939 (el día 22 ya estaban allí, con un total de veintiún aviones en vuelo).



La presencia del emblema del camello, heredado del 3G-28, en la deriva de este avión denota su pertenencia al 12 Grupo del 11 Regimiento de Tablada.

Finalmente, de acuerdo con la Instrucción General del 20 de febrero, la 2ª Brigada Aérea, de la que formaban parte estos Grupos, recibió la orden de trasladarse al campo de Velada, desde el cual, ya en marzo, pasaron al de Mérida.

Finalizada la contienda, el 26 de mayo los Grupos españoles contaban con treinta aviones, de los que 29 estaban en servicio y uno estaba propuesto de baja por el Parque Regional de Levante. En la tabla 1 resumimos los datos más significativos sobre estos ejemplares.

Como se ve, faltan cuatro ejemplares (los 28-33, 35, 40 y 63); los tres últimos fueron, junto con el 28-47, los que se perdieron durante la guerra; en cuanto al 28-33, no entendemos por qué ra-

TABLA 2

Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones	Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones
28-30 B.1-30		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	B.1-60		Baja 29-1-54
28-31 B.1-31		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50	28-61 B.1-45		Prop. Baja 19-5-48 Baja 5-6-48
28-32 B.1-32		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-62		Destruído en accidente en aguas de Baleares 8-11-40
28-33		Accidentado 23-1-38. Reparado. Destinado al 3G-28 Vuelos: 31-5-39, 12-6-39, 12-7-39	28-65 B.1-65	n/f 183 MM21293	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-34 B.1-34		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50	28-67 B.1-67		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
B.1-35		Prop. Baja 22-2-55 Baja 18-3-55	28-68 B.1-68		Prop. Baja 30-10-52 Baja 7-4-53
28-36 B.1-36		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-69 B.1-69		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-37		Baja 9-3-46	28-70		Destruído accidente 27-2-41, en Los Palacios (Sevilla)
28-38 B.1-38		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-71		Último dato: en MAS el 24-5-41
28-39		Baja 9-3-46	28-72 B.1-72		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-41 B.1-41		Prop. Baja 15-3-51 Baja 5-6-51	28-75 B.1-75		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-42		Ultima fecha: 11 Rgto. 27-7-42	28-76 B.1-76		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-43 B.1-43		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50	28-78 B.1-78		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-44 B.1-44		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-79 B.1-79		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-45 B.1-45		Prop. Baja 23-9-50 Baja 7-5-51	28-80 B.1-80	Ex 28-27	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-46 B.1-46		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-81 B.1-81		Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-48 B.1-48		Prop. Baja 19-5-48 Baja 5-6-48	28-82 B.1-82	n/f 91 MM21116.	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-49 B.1-49		Accidentado 20-9-52 Prop. Baja 20-12-52 Baja 20-3-53	28-83 B.1-83		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-50 B.1-50		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-84 B.1-84	Ex 28-14	Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-51 B.1-51		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-85 B.1-85	Ex 28-16, n/f 49 MM21076	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-52 B.1-52		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-86 B.1-86		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49
28-53 B.1-53		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-87 B.1-87	Ex 28-8	Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-54 B.1-54		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-88 B.1-88		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-55		En AISA 22-1-45	28-89 B.1-89	n/f 16 MM20079	Destruído en accidente 27-9-52. Prop. Baja 30-10-52
28-56 B.1-56		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-90 B.1-90		ultimo dato: en MAS 13-12-47
28-57 B.1-57		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-91 B.1-91		Destruído en accidente 18-4-47, en Tetuán
28-58 B.1-58		Accidentado en Getafe en agosto 1949. Prop. Baja 6-9-49	28-92 B.1-92	Ex 4 Rojo, n/f 102 MM21129	Prop. Baja 19-6-53 Baja 8-10-53
28-59 B.1-59		Prop. Baja 20-12-52 Baja 20-3-53	28-93 B.1-93	Ex 28-5	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-60		Prop. Baja 24-11-53	28-95 B.1-95		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
			28-96 B.1-96		Prop. Baja 15-3-51 Baja 28-5-51.

TABLA 2 (Continuación)

Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones	Matrícula	Nº de fábrica o Matrícula italiana	Observaciones
28-97 B.1-97		Accidente 26-12-50, en Sierra Rodada Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-111 B.1-111		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-98 B.1-98		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-112 B.1-112		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-99 B.1-99		Prop. Baja 30-10-52 Baja 7-4-53	28-113 B.1-113		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-100 B.1-100		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-114 B.1-114		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49
28-101 B.1-101		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-115 B.1-115	n/f 3 MM20065	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-102		Último dato: en MAS 17-6-44, pendiente de reparación	28-116 B.1-116	n/f 26 MM21053	Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-103		Último dato: en MAS 25-1-41, propuesto de baja	28-117 B.1-117	Ex 28-18	Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54
28-104 B.1-104		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-118 B.1-118	Ex 28-2	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54
28-105 B.1-105	n/f 146 MM21172	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-119 B.1-119	Ex 28-80	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-106 B.1-106	n/f 88 MM21115	Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54	28-120 B.1-120	Ex 28-89	Prop. Baja 14-3-50 Baja 20-6-50
28-107 B.1-107		Prop. Baja 20-1-49 Baja 2-3-49	28-121 B.1-121	Ex 28-105	Prop. Baja 9-5-47 Baja 12-7-47
28-108 B.1-108		Prop. Baja 19-5-48 Baja 5-6-48	28-122 B.1-122	Ex 28-106	Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
28-109 B.1-109		Prop. Baja 24-11-53 Baja 29-1-54	28-123 B.1-123		Baja 9-3-46
28-110 B.1-110		Prop. Baja 10-6-53 Baja 8-10-53	28-124 B.1-124		Prop. Baja 24-12-53 Baja 2-2-54
			28-94 B.1-94		Prop. Baja 21-11-53 Baja 11-1-54

zón no fue incluido en la lista de existencias de los Grupos mencionados, confeccionada por el Estado Mayor del Aire y referida a aquella fecha, ya que tenemos constancia de que el 31 de mayo de 1939 el alférez Francisco Leguina Domenge lo probó en vuelo en Barajas durante 35 minutos,

prueba que repitió los días 12 y 14 de junio, con un total de 1 hora y 25 minutos, y finalmente lo llevó en vuelo a Tablada el 12 de julio. La explicación que nos parece más razonable es que, quizás, por estar en reconstrucción a causa de las averías que había sufrido el 23 de enero de 1938,

cuando resultó accidentado, había perdido su anterior destino y aún no se le había asignado uno nuevo, por lo que no fue incluido entre los efectivos de los citados Grupos.

En este punto hemos de rogar al lector que tome buena nota de la «inexistencia» del 28-35 «por lo que después vendrá», puesto que a partir de ahora empieza el «baile».

Por otro lado, sabemos que, según afirmaba el jefe de la 50ª Sección del Estado Mayor del Aire en teletipo dirigido el 29 de mayo de 1939 al Coronel Jefe del E.M., la Aviación Legionaria había entregado el día 27, en Valenzuela y Sanjurjo, veinticinco Savoia 79 a las unidades españolas, veinticuatro de los cuales habían salido en vuelo para Barajas, mientras que otro que estaba en reparación en los talleres sitos en el primer campo mencionado causaría alta en vuelo dos días después. Y ese mismo jefe de la 51ª Sección, con fecha 1 de junio, comunicaba al del Parque Regional de Le-



Dos S-79 en el hangar de revisión de AISA, el mismo que años más tarde albergaría la línea de revisión de C.6 y E.16. (Foto: AISA)

vante lo siguiente: «Relativo a los nuevos números de matrícula que han de darse a los 26 Savoia 79 (tipo 28) entregados por la Aviación Legionaria, dichos números serán los siguientes:

Para los 6 aviones entregados al 3G-28:

números 64-65-66-67-68 y 69

Idem al 4G-28:

números 70-71-72-73-74 y 75

Idem al 5G-28 (7 aviones):

números 76-77-78-79-80-81 y 82

Idem al 6G-28:

números 83-84-85-86-87 y 88

Al 28-00 que actualmente repara en Valenzuela se le asignará el número 89».

Es decir, se asignan veintiséis matrículas, pero, según nuestras cuentas, son veinticinco aviones, concretamente los que tenían las matrículas italianas siguientes:

28-01, 28-1, 28-2, 28-03, 28-3, 28-04, 28-5, 28-06, 28-6, 28-08, 28-8, 28-9, 28-11, 28-12, 28-14, 28-16 (el «fatídico 17»); sabida es la aversión de los italianos por este «inofensivo» número, por lo que, tanto entonces como en la actualidad, evitan asignarlo a sus aviones, y no solo como tal, sino como cualquier combinación de dígitos cuya suma sea igual al mismo, como en este caso), 28-18, 28-19, 28-20, 28-21, 28-24, 28-27, 28-29, 28-30 y 28-00.

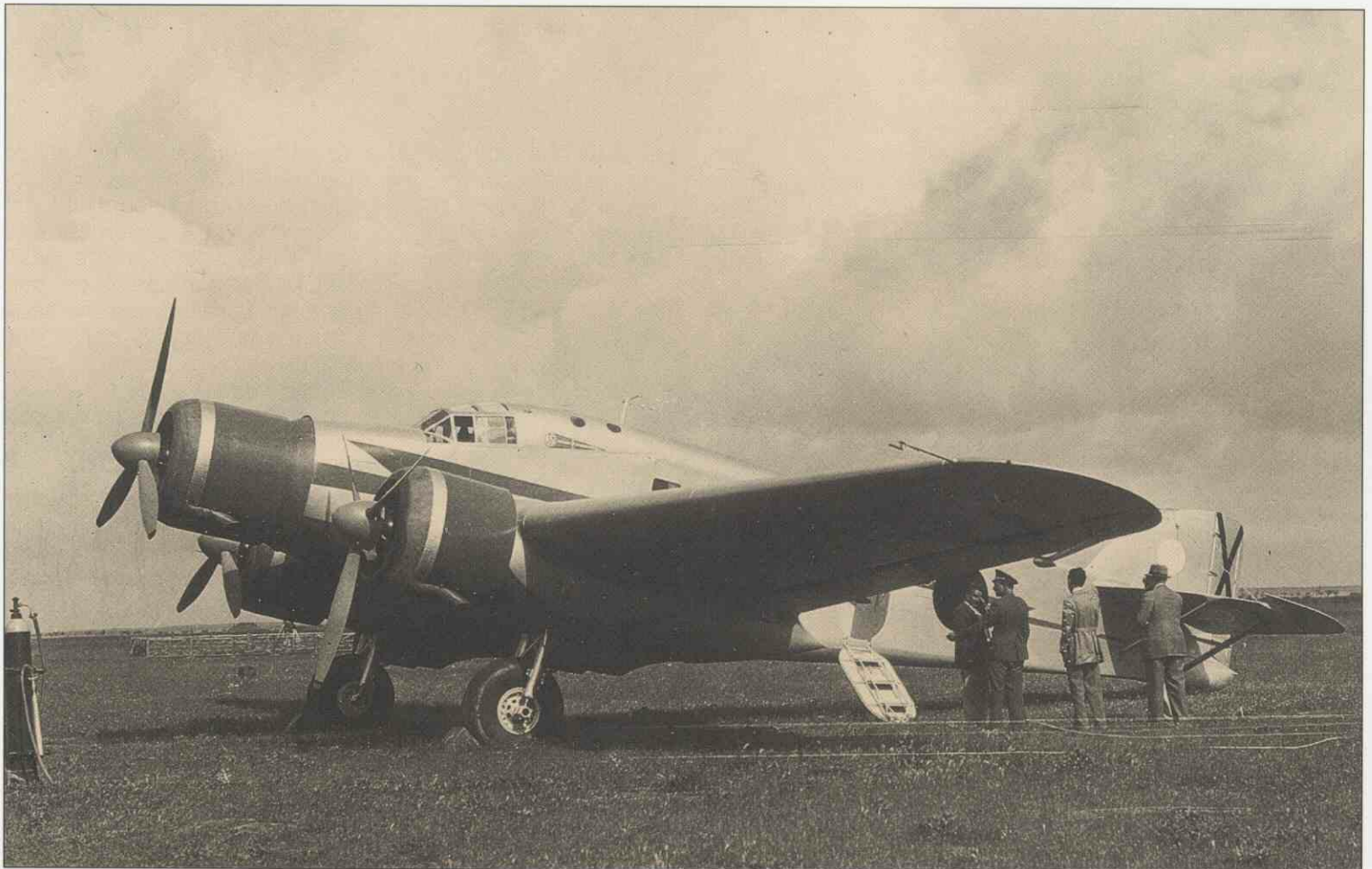
Como queda patente, los italianos no se distinguían precisamente por su orden y concierto en cuanto a la asignación de matrículas, aunque mucho nos tememos que nuestros compatriotas tampoco «anduvieron a la zaga», sobre todo en los primeros meses de posguerra. Y si a algún paciente lector le queda duda de ello, que siga leyendo.

Evidentemente, todo sería «coser y cantar» si la correlación entre matrículas viejas y nuevas hubiese sido ordenada y correlativa, pero, lamentablemente, no fue así;

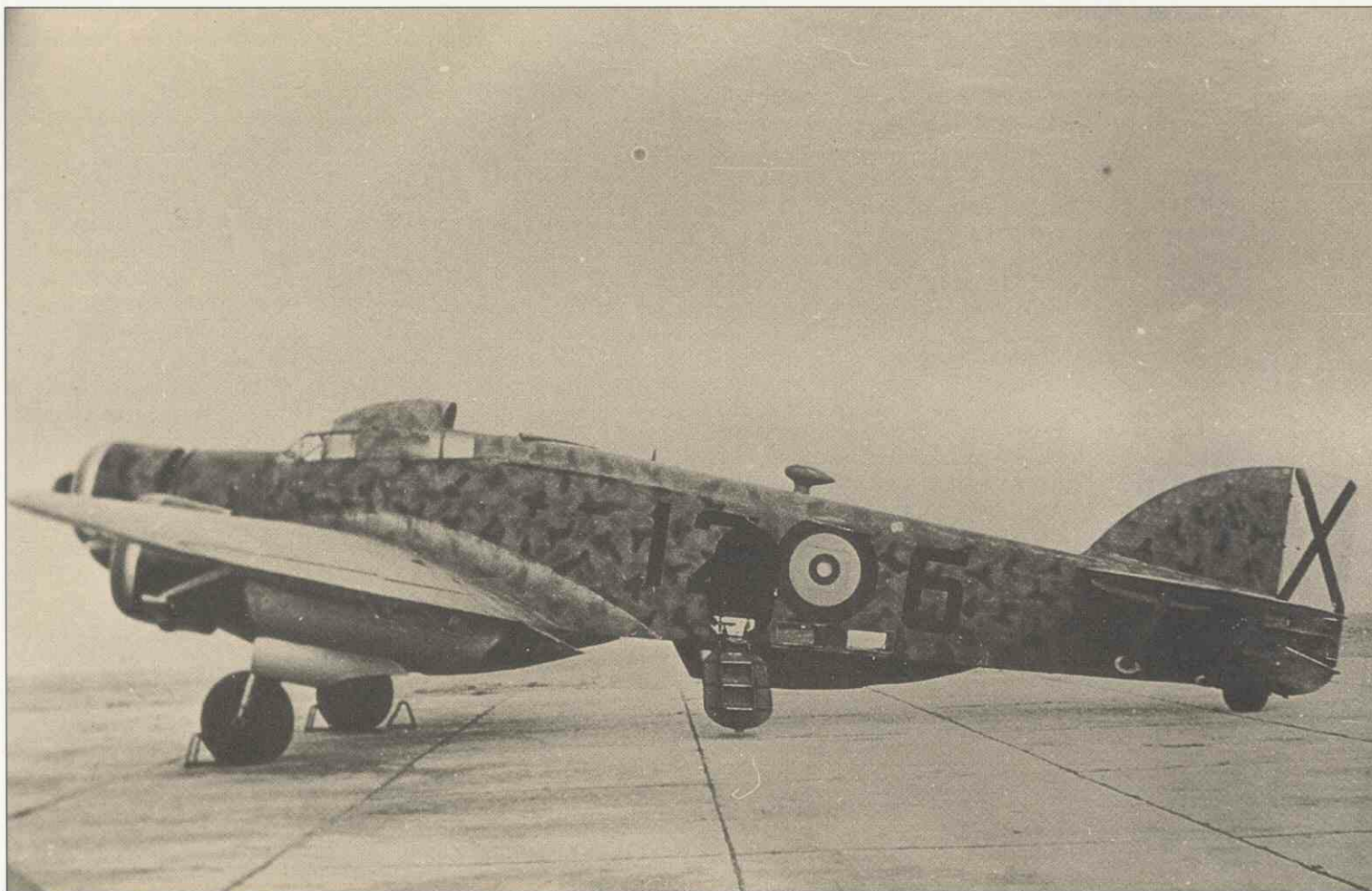
por ejemplo, el 28-1 se convirtió en 28-75, el 28-2 en 28-118, el 28-04 en 28-105, el 28-8 en 28-87, el 28-14 en 28-84, el 28-16 en 28-85, el 28-18 en 28-65 ¡y después en 28-117!, el 28-27 en 28-80 y el 28-00 en 28-89 ¡y después en 28-120!

Por otro lado, según comunicaba el 31 de julio de 1939 el comandante Federico Noreña, a la sazón jefe del Parque Regional de Baleares, al citado jefe de la 5ª Sección del E.M., la Aviación Legionaria había entregado en aquel los veinticinco aviones Savoia 79 (veinte de ellos el día 26 de mayo) cuyos indicativos eran los siguientes: del 1 al 5 rojo, del 1 al 6 azul, del 1 al 6 blanco, del 1 al 6 negro y otros dos más con matrícula no especificada. Hemos de aclarar que las unidades legionarias estacionadas en Baleares, así como algunas que pasaron a la Península desde las Islas durante la guerra, no siguieron el sistema de asignar matrículas a sus aviones, sino indicativos de vuelo, correspondiendo un color distinto a cada escuadrilla (rojo, azul, blanco y negro).

Además, sabemos que los S-79 que fueron entregados por los italianos después de la guerra recibieron las matrículas comprendidas entre 28-64 y 28-124, es decir, que debieron dejar a su partida un total de sesenta y un aviones, de los que conocemos —a medias, pues ignoramos qué correlación existía entre sus números de fábrica y sus matrículas o indicativos originales— los cincuenta ya reseñados. Y si a estos sumamos los treinta y cuatro que recibieron los Grupos 3G-28 a 6G-28, obtenemos un total de noventa y cinco aviones, de los cien que se admite generalmente que vinieron a España, lo cual parece llevarnos a la conclusión de que las unidades italianas sólo perdieron cinco durante la contienda, cifra que es escasa y casi inverosímil a todas luces, ya que, por ejemplo, uno de los investigadores italianos que parece que ha tenido acceso a información oficial de su país en este



He aquí el 28-122 recién transformado por AISA en versión de transporte. Obsérvese el nuevo carenado dorsal, a la altura de la carlinga, y la ausencia de góndola ventral. Este avión sirvió en el Grupo del Estado Mayor desde abril de 1944 hasta el 3 de abril de 1951, fecha en que fue destinado al 12 Regimiento, en el cual terminó su vida en activo. (Foto: AISA)



En esta conocida vista del B.1-83, cuyo indicativo en el 12 Regimiento era 12-5, puede apreciarse que no tiene instaladas las ametralladoras Breda-Safat de 12,7 mm. (Foto: Servicio Cartográfico y Fotográfico del Ejército del Aire)

sentido, Ferdinando Pedriali, menciona en su libro¹ la pérdida de ocho aparatos, con lo cual malamente hubieran podido ser sesenta y uno los entregados por la Aviación Legionaria... a no ser que el número total hubiese sido superior a cien, hipótesis que quizás no debamos descartar.

Sea como fuere, hay otro aspecto relacionado con la «contabilidad» de estos aviones, que nos ha llevado por «la calle de la amargura» hasta que hemos encontrado una explicación lógica al mismo. Es el referido a las existencias totales de ejemplares en servicio desde 1940 hasta 1955, según el Negociado de Material de vuelo, de la Sección de los Servicios de Material del Ministerio del Aire. En este sentido, los «sobresaltos» que nos hemos llevado a lo largo de nuestra larga investigación nos habrían conducido a «tirar la toalla» de no ser porque el Todopoderoso ha querido que entre nuestros defectos naturales esté el de la terquedad, por el que, en ocasiones como ésta, le damos las gracias. Expliquémosnos, pues. Y nada mejor para ello que hacerlo mediante la tabla 3.

Bien, a buen seguro que el lector habrá percibido que en esta tabla hay «tomate» y se habrá preguntado, como lo hemos hecho nosotros, ¿cómo es posible que, si el 1 de febrero de 1941 se cifraba el número total de aviones en setenta y siete el 31 de diciembre del año siguiente hubiera ochenta y uno?, ¿acaso se compraron a Italia o se montó en España más aviones?, ¿quizás se los reconstruyó que habían sido dados de baja? En este sentido, hemos de decir que estamos convencidos de que esas diferencias se deben a que en un caso no fueron incluidos los ejemplares que estaban en AISA en reparación, y en algunos casos en reconstrucción, mientras que en el otro sí. Pero, en cambio, no

encontramos explicación a la diferencia que hay entre los existentes el 17 de junio de 1944 y el 31 de diciembre del mismo año, ya que en la primera fecha la lista es exhaustiva y nominal –se cita por sus matrículas y destinos, incluidos los que se encontraban en AISA y en las maestranzas, a los setenta y ocho aviones que existen–, pero no figuran el 28-35, el 28-90, ni el 28-124. Entenderíamos esta ausencia si los tres hubiesen sido dados de baja con anterioridad, pero no fue así, ya que el 35 lo fue el 22 de febrero de 1955 (¡!) y el 124 el 2 de febrero de 1954, mientras que del 90 tenemos documentación que prueba que estaba en servicio

TABLA 3

Existencias de Savoia 79			
	Aviones en vuelo	Aviones en talleres	Total
3-1-40	44	39	83
1-2-41	31	46	77
30-6-42	44	30	74
1-8-42	43	34	77
31-12-42	37	44	81
31-12-43	39	41	80
17-6-44	45	33	78
31-12-44	49	30	79
31-12-45	34	41	75
31-12-46	39	35	74
31-12-47	31	40	71
31-12-48	27	39	66
31-12-49	29	34	63
31-12-50	25	24	49
31-12-51	20	26	46
31-12-52	16	26	42

1) Pedriali, Ferdinando. Guerra di Spagna e Aviazioni Legionaria. Collana di Studi Storici, 1989.

en 1947, al menos (el 13 de diciembre realizó un vuelo de prueba en la Maestranza de Sevilla).

¿Qué pasó, entonces? ¿Simple olvido?, no creemos, ya que la mencionada lista era muy detallada. ¿Quizás causaron baja inicialmente, antes de 1944, y posteriormente fueron reconstruidos y dados de baja definitiva en las fechas indicadas los dos primeros, y el vuelo de prueba del tercero correspondía a uno posterior a su reconstrucción? La verdad es que no tenemos la más mínima idea.

¿Acaso se trataba de ejemplares que en el curso de la Segunda Guerra Mundial aterrizaron en España y fueron adquiridos a Italia? Aquí sí que podemos contestar categóricamente que no, ya que de los cinco S-79 que tomaron tierra en suelo español más o menos intactos, sabemos que, en marzo de 1945, uno estaba internado en Alcalá de Henares, otro se hallaba en el Parque Eventual de Cataluña, en Sabadell, con grandes averías, y otros dos estaban en el aeródromo de Reus, mientras que el quinto, que había tomado tierra en Rabasa el 2 de mayo de 1942 y cuyos tripulantes no parecían estar muy dispuestos a retornar a su país para seguir combatiendo, dos días después fue pintado con las escarapelas españolas, por lo que podría ser el único que se hallase en esa situación, aunque, una vez más, desconocemos si definitivamente pasó al Ejército del Aire y, de haber sido así, qué matrícula recibió, aunque bien pudiera haber sido la 28-35.

De cualquier forma, y para dar por concluido, que no resuelto, este aspecto «numerológico», diremos que tenemos múltiples datos sobre un total de ochenta y siete ejemplares que estuvieron en servicio después de la guerra, cuyo detalle ofrecemos en la tabla 2.

UNIDADES QUE LOS TUVIERON EN DOTACIÓN

LA vida operativa de los S-79 fue bastante monótona, entendiendo por tal el hecho de que siempre estuviesen destinados en sólo tres Unidades: los Regimientos

11 (Tablada) y 12 (Granada) y el Grupo del Estado Mayor. Pero no debemos pasar por alto un detalle del que hasta ahora nada se ha publicado: también el 113 Grupo del Regimiento Mixto no 3, con sede en Son San Juan, tuvo en dotación un S-79 (el B.1-112) entre diciembre de 1947 y julio de 1948.

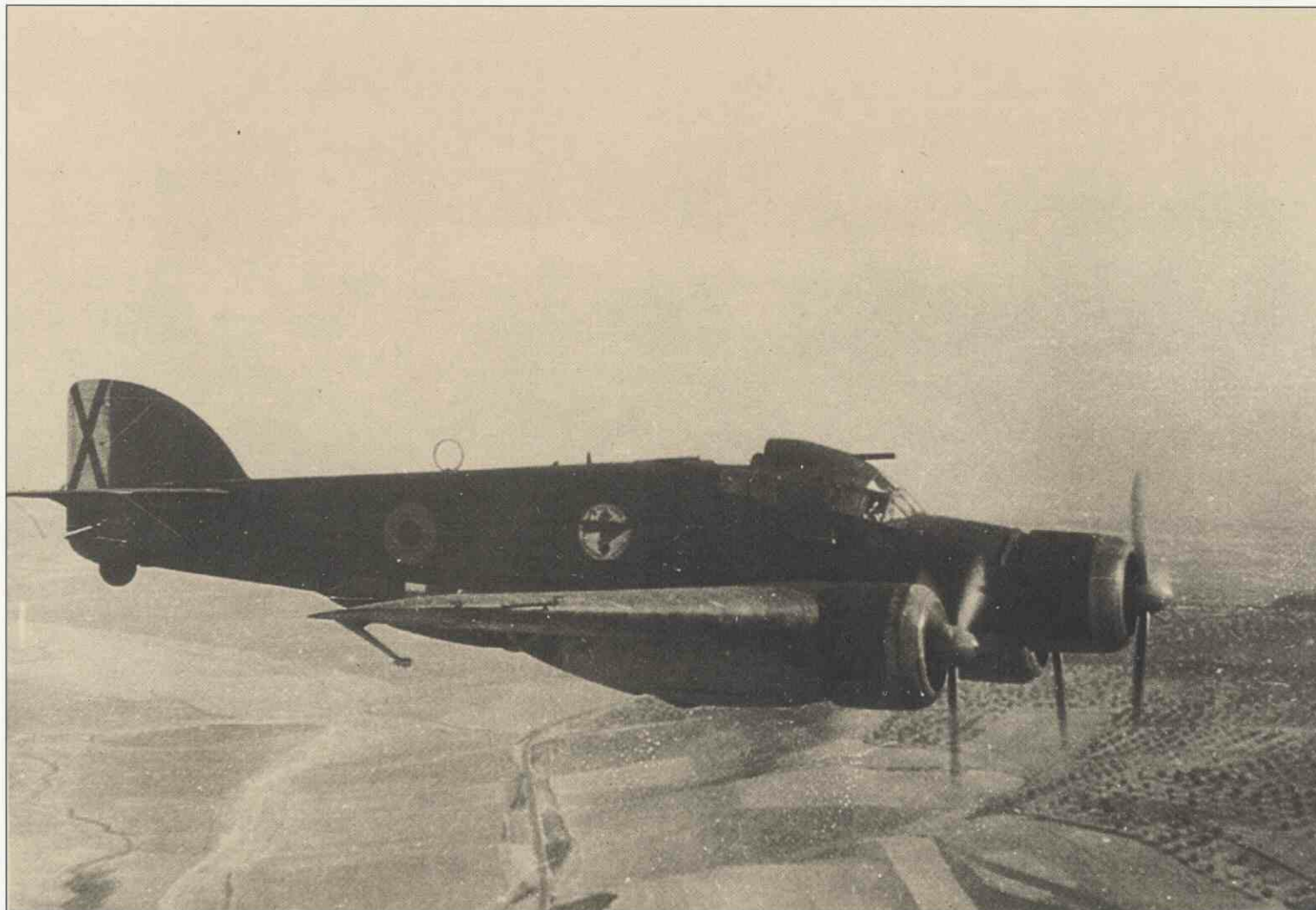
En junio de 1939 se creaba, sobre el papel y sobre la base de los antiguos 3G-28 y 4G-28, la «Primera Escuadra S-79», que el 1 de septiembre recibió la denominación de 11 Escuadra (Grupos 12 y 13) y cuyo primer jefe fue el teniente coronel habilitado Enrique Palacios Ruiz de Almodóvar (los de los Grupos fueron los comandantes Luis Pardo Prieto y Alfonso Carrillo Durán). Y ya en 1940, el 29 de febrero, se convirtió en el 11 Regimiento.

Desde su constitución hasta 1952, estuvo dotado de S-79 –además de diversas avionetas–, el último de los cuales causó baja en su seno en abril de ese año (era el B.1-117, que fue destinado al otro Regimiento de Savoias, el 12). Con anterioridad, en junio de 1950, había recibido los seis primeros B.2H, tipo que desde entonces constituyó la base de su dotación de material hasta que finalmente fue disuelto –después de cambiar su denominación a Grupo 11 (con los Escuadrones 12 y 13)– el 31 de diciembre de 1955 y sustituido por el Ala de Bombardeo Ligero no 25. Pero antes, también en 1952 y un mes después de que se quedara sin S-79, recibió temporalmente los «Ratas» que habían pertenecido al 22 Regimiento de Caza, igualmente desplegado en Tablada, hasta que pasaron a Maestranza de Sevilla en el mes de septiembre.

Por su parte, los 5G-28 y 6G-28 constituyeron inicialmente la «Segunda Escuadra S-79», después la 12 Escuadra (Grupos 14 y 15) y más tarde el 12 Regimiento, en las fechas anteriormente mencionadas. Su primer jefe fue el comandante Rafael Baquera Álvarez y el del 14 Grupo el también comandante Luis Díez de Rivera (desconocemos quién



Hd aquí otro B.I del 12 Regimiento de Granada, cuyo indicativo es el 12-5. (Foto: IHCA)



En esta instantánea de un ejemplar del 11 Regimiento en vuelo, puede apreciarse el emblema del 13 Grupo, situado entre la escarapela nacional y la carlinga, y que no es otro que el del antiguo 4G-28 («Tanto pita, pita tanto...»). (Foto: Maestranza Aérea de Albacete)

mandó inicialmente el otro Grupo). Dispuso de S-79 hasta febrero de 1954, en que causó baja el último que tenía, y fue disuelto –tras haberse convertido en el 12 Grupo, de acuerdo con lo estipulado en la Ley Orgánica del 15 de julio de 1952– el 22 de julio de 1955, siendo sustituido en Granada por la Escuela Elemental de Pilotos.

La tercera Unidad que dispuso regularmente de S-79 fue el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, que desde su creación el 10 de mayo de 1940 siempre tuvo en dotación al menos un ejemplar –aunque durante parte de 1944 y 1945 llegó a tener cuatro–, que casi siempre fue el 28-122/B.1-122 (indicativo 91-5 a partir de diciembre de 1945), precisamente el transformado a versión de transporte por AISA, el cual, además de haber sido el primero que tuvo por destino el Grupo, fue el último que causó baja en el mismo: el 3 de abril de 1951, cuando pasó al 12 Regimiento.

CAÍDOS EN ACTO DE SERVICIO

EN comparación con el elevado número de ejemplares que hubo en servicio, los S-79 no sufrieron demasiados accidentes graves, aunque, lamentablemente, sí fue considerable el número de tripulantes que cayeron en acto de servicio a bordo de los mismos.

Cronológicamente, el primero tuvo lugar en aguas de Baleares el 8 de noviembre de 1940 cuando el 28-62, del 14 Grupo del 12 Regimiento, desapareció en ellas, llevándose consigo a sus cinco tripulantes: tenientes Enrique Herrera Minguela, Mariano de la Vega Rueda y

Fernando Pérez-Mangado López, y cabos primeros Castro López Amores y Eduardo Solsona Castillo. Poco más de tres meses después –el 27 de febrero de 1941–, el pueblo sevillano de Los Palacios fue escenario del trágico accidente del 28-70, también del 12 Regimiento, en el que perecieron los tenientes Arturo Tomé Taboada y César Sanz Ruano, el brigada Luis Aguayo Peinado y los cabos Alejandro Fuertes Pérez, José Guerrero Ruiz, Félix Villoldo López, José M^a López Capilla, Manuel Rodríguez Páez y José Rivas Aquino y Miguel Cuenca García.

Más de seis años, transcurrieron hasta que se produjo el siguiente accidente, el 8 de marzo de 1947 que ocurrió en Tetuán, al B.1-91, del 12 Regimiento, que iba tripulado por el capitán Francisco Rivera Cabrera, el teniente Juan Fontán Abaitúa y los cabos Eduardo Batán Fernández y Manuel Torres Ferrer.

El 26 de diciembre de 1950 era de nuevo el 12 Regimiento el que pagaba con su dolor la muerte de cuatro de sus miembros al caer en Sierra Rodada, Antequera, el B.1-96, llevando a bordo al teniente Gonzalo Torres Pérez, al cabo primero Pedro Martín Ferrán, al cabo Manuel Suárez Izquierdo y al radio civil Manuel del Pino Luna.

Finalmente, ya en 1952, y concretamente el 27 de septiembre, el B.1-89 se estrellaba en la Cañada del Vinagre, Tocón de Quentar, en la provincia de Granada, causando la muerte del capitán Pedro Luque de Pablos, del teniente Ernesto Bernal Garrido, del brigada Francisco Enamoneta Urtariz y del sargento Jesús Ruiz López.■