

Los Breguet XIX republicanos en el Aeródromo de Andújar (Jaén) en 1936

RAFAEL A. PERMUY LÓPEZ

INTRODUCCIÓN

Al comienzo de la guerra civil, los primeros aviones que aterrizaron en el aeródromo de Andújar (Jaén) lo hicieron el día 28 de julio de 1936, y fueron dos Breguet XIX enviados por orden del comandante Juan Ortiz Muñoz, Jefe de la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (Murcia), para operar contra las fuerzas sublevadas en Córdoba. Los dos sesquiplanos Breguet XIX, destacados desde el citado aeródromo de Los Alcázares, pertenecían a las Escuadrilla Y-2 de la Escuela, e hicieron escala en el aeródromo granadino de Guadix. Estos dos aparatos eran los matriculados 12-192 (alférez piloto Alfonso Sarabia Peñalver y brigada bombardero Juan Ruiz Funes) y 12-113 (brigada piloto Manuel Montalbán Vera y teniente observador Antonio Aragón Sepúlveda). Estos aviones de bombardeo iban escoltados por el caza Nieuport 52 con matrícula 3-24 (sargento Fernando Romero Tejero). Este mismo día, los aviones gubernamentales citados bombardearon los cuarteles la capital cordobesa. El día 30, regresó al aeródromo de Guadix (Granada) el avión de matrícula 12-192 (Sarabia y Ruiz Funes), permaneciendo en Andújar el Breguet XIX matriculado 12-113 (Montalbán y Aragón).

El 1 de agosto llegó a Andújar un nuevo sesquiplano, procedente de Los Alcázares, y el 3 día de este mes, los dos Breguet XIX destacados en dicho aeródromo, protegidos por el caza Nieu-



Una breve ráfaga para asegurarse del buen funcionamiento de la Vickers "k" de 7,66 mm. antes de otra misión.



port 52 de escolta, intentaron bombardear Córdoba, pero les salió al encuentro el caza Nieuport 52 nacional pilotado por el capitán Joaquín García Morato, que los persiguió y ametralló, y consiguió que huyeran los dos sesquiplanos gubernamentales, sin arrojar las bombas sobre los objetivos señalados en la capital cordobesa. El piloto del caza republicano de escolta era el sargento Romero Tejero, que rehusó el combate con su oponente, aunque los tres aviones leales al gobierno consiguieron llegar a su campo. Estos aparatos regresaron, poco después, al aeródromo de Guadix.

Ya en la tercera decena de agosto, concretamente el día 21, fue enviada desde el aeródromo de Getafe al de Andújar una pareja de cazas Nieuport 52 del Grupo nº 11, y cuyos pilotos nos son desconocidos. Estos aparatos tenían como misión proteger a la pareja de bimotores Potez 540 que actuaba desde Santa Cruz de Mudela en apoyo de las columnas que atacaban Córdoba, bajo la dirección del general Miaja. La presencia de aviación enemiga de factura moderna, tanto de caza como de bombardeo, hacía necesaria esta protección, como veremos seguidamente.

El parte de las 19,00 h. correspondiente a este día, dado por la jefatura de Getafe, señalaba un combate aéreo de estos cazas con los modernos Fiat CR-32 enemigos y que debutaban desde el aeródromo de Córdoba:

Informe de Andújar.-

Comunica Andújar que los dos Nieuport, que salieron esta mañana de Getafe, han sostenido duro combate con dos Fiat enemigos, habiéndose parado el motor de uno de los Nieuport al regreso, capotando fuera de campo, piloto ileso; mani-fiesta que columna propia está a cinco kms. de la capital, habiendo avanzado algo la procedente de Jaén.

Otro parte de la jefatura de Aviación, cursado desde Santa Cruz de Mudela, a las 18,00 h. del mismo día, comunicaba la actuación de los Potez 540 en el frente cordobés, a los que escoltan los Nieuport 52:

"...han efectuado los bombardeos que se les tenía ordenados en el Sector de Córdoba, y que nuestras fuerzas tienen ocupado Puente Mocho y que han bombardeado para evitar que se retire una batería enemiga, de la que, por lo visto, quieren apoderarse; que la situación es favorabilísima, creyendo que mañana será un día definitivo en Córdoba".

Según fuentes italianas, una patrulla de Fiat CR-32, formada por el teniente Vittorio Cecherelli (Vaccarese) y los brigadas Salvadori (Salvo) y Boetti (Llacua), interceptó, a última hora de la tarde, una formación integrada por aviones Potez 540 y cazas Nieuport 52, consiguiendo Cecherelli abatir a unos de los cazas gubernamentales, tal y como reconoció el parte republicano. Se trataba de la primera victoria aérea conseguida por los Fiat CR-32 en España. Pero en realidad se trató de una victoria pírrica, ya que el avión de Cecherelli, al aterrizar en Córdoba, chocó con un Breguet XIX, quedando ambos aparatos inutilizados, y el aparato de Boetti rompió un tirante, mientras que el tercer Fiat, por fallo de una de las ametralladoras, hubo de regresar a Tablada (Sevilla). Los tres aparatos estaban inoperantes.

Se ha escrito que los Breguet XIX gubernamentales apoyaron, desde Andújar, esta ofensiva de las columnas republicanas sobre Córdoba, pero lo cierto es que estos aparatos no se movieron de sus campos extremeños hasta más adelante. Como hemos visto, los únicos aparatos de bombardeo republicanos actuantes en este sector cordobés fueron los bimotores Potez 540 de Santa Cruz de Mudela, mandados por el capitán Joaquín Mellado Pascual. En realidad se había prometido al general Miaja mayor apoyo aéreo que el que hemos mencionado, pero los refuerzos no llegaron.



Esto lo corrobora el informe del propio Estado Mayor del jefe de las columnas atacantes en Córdoba, fechado en Montoro el día 6 de septiembre. Decía dicho informe:

“Al no poder cooperar la aviación, como estaba ofrecido, los trimotores enemigos bombardearon con tal intensidad a las columnas, muy particularmente la del sur (cuatro trimotores durante tres horas), que obligó al mando a ordenar el repliegue en la madrugada del 20 al 21, para evitar que al amanecer las columnas fueran destrozadas por la aviación enemiga, situada a siete kilómetros”.

A ello obedeció el envío desde Getafe de los dos cazas Nieuport al aeródromo de Andújar el propio día 21 de agosto, con los resultados que ya hemos visto.

LA FORMACIÓN DE 1ª ESCUADRILLA DEL GRUPO Nº 21

Veamos ahora como fue el origen de la nueva unidad aérea, protagonista de nuestro relato. Durante el mes agosto de 1936, con aviones Breguet XIX recuperados del Parque y Talleres Centrales del aeródromo de Cuatro Vientos (Madrid), y con la incorporación de nuevo personal volante, pilotos y ametralladores–bombardeiros recién titulados en las Escuelas de Vuelo de Alcalá de Henares y Barajas y en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares, se reorganizó en el citado aeródromo madrileño un nuevo Grupo de Reconocimiento nº 21 —el original se encontraba en el aeródromo de León, en la zona sublevada— que, en realidad, solamente llegó a estar constituido por su 1ª Escuadrilla, y cuyo mando se asignó al capitán, piloto y observador, Juan Quintana Ladrón de Guevara, que hasta entonces era el segundo jefe del Servicio de Información de Aviación Militar (Fotografía y Enmascaramiento) ubicado en el aeródromo de Cuatro Vientos.

Esta unidad aérea de nueva creación fue enviada inicialmente a la región de Extremadura, actuando desde los aeródromos de Herrera del Duque, Don Benito y Cabeza del Buey (Badajoz). No se llegó a organizar la 2ª Escuadrilla de este nuevo Grupo nº 21, muy probablemente, por la necesidad que hubo de enviar más aviones Breguet XIX desde Madrid a Cataluña y al Norte de España, a donde llegaron sucesivamente tres patrullas de estos sesquiplanos.

Sobre la creación y posterior actuación de la escuadrilla contamos con la declaración del Sargento Piloto Mariano Palacios Menéndez:

“Fue destinado a una Escuadrilla de Breguet XIX que se encontraba en el aeródromo de Getafe y la fecha, el 2 de septiembre. El mando lo tenía el capitán Quintana, pilotos civiles Feria, Burell, Barbeito, López (que había sido guardia de Asalto), teniente Gutiérrez Lanzas, teniente Villimar, que tomó el mando de la Escuadrilla al marcharse el capitán Quintana, y como observador el Cabo Fotógrafo Máximo”.

Del aeródromo de Getafe marcharon a Cabeza del Buey y de este último punto a Santa Cruz de Mudela, sin haber realizado ningún servicio. Que en este último aeródromo empezaron a efectuar servicios de bombardeo sobre Cerro Muriano, Montilla y demás sitios situados en este frente, calculando que realizaron cincuenta o sesenta servicios, habiendo tenido el declarante varias veces durante los servicios realizados que volverse por ser atacado por la caza nacional, entablando combate con ellos en la retirada. Teniendo aproximadamente de cinco a seis aviones derribados en su unidad y en esa época”.

Como ya hemos dicho, se ha escrito que la escuadrilla del capitán Quintana actuó en apoyo de las fuerzas del general Miaja que atacaban Córdoba, pero esto no es así, como hemos podido comprobar. Fue a principios del mes de septiembre de 1936, cuando ya las tropas nacionales habían ocupado casi toda la región extremeña y llegado hasta la ciudad de Talavera de la Reina, en la provincia de Toledo,



Andújar, 28 de agosto de 1936.
Un Breguet XIX aterriza tras un vuelo sobre el frente de Extremadura.

Cuadro nº I

Personal volante de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Pilotos	Tripulantes
Cap. D. Juan Quintana Ladrón de Guevara	Mst. D. José Solinas Figueras
Tte. D. Aurelio Villimar Magdalena	Mst. D. José Beceiro Ramos
Tte. D. José González Montero	Mst. D. Antonio Núñez Chazarro
Alfz. D. Manuel Gutiérrez Lanzas	Sgt. D. Joaquín Catalán Escrig
Sgt. D. Enrique Martínez García	Sgt. D. Mariano Ferrús Rodríguez
Sgt. D. José Burell Martínez	Sgt. D. Luis Sarabia Hurtado
Sgt. D. Rafael García García	Sgt. D. Ramón Abadía Garín
Sgt. D. Francisco López Domínguez	Sgt. D. Antonio Maldonado Sánchez
Sgt. D. Adolfo Feria Caballero	Sgt. D. José Inglés Bernal
Sgt. D. Hipólito Barbeito Ramos	Cabo D. Francisco Jiménez Tirado
Sgt. D. Juan Serrano Sánchez	Cabo D. Eulogio María Morales
Sgt. D. Antonio Martínez Carmona	Cabo D. Pedro García Armijo
Sgt. D. Walter Katz	Cabo D. Agustín Nieto Sarmiento
Sgt. D. Mariano Palacios Menéndez	Cabo D. Rogelio Penacho Utrilla



Bomba explosiva de 12 Kg. colocada bajo el ala del Breguet XIX.



que la citada 1ª Escuadrilla del nuevo Grupo nº 21 de Breguet XIX, se trasladó a los aeródromos de Santa Cruz de Mudela (Ciudad Real) y de Andújar (Jaén), realizando servicios de reconocimiento y bombardeo en los frentes de Extremadura y del Norte de Andalucía, principalmente en la provincia de Córdoba, concretamente en el sector de Cerro Muriano. Por esta época, dicha unidad aérea la formaba el personal de vuelo que figura en el cuadro nº I.

TRASLADO DE LA 1ª ESCUADRILLA A ANDÚJAR

Como hemos mencionado anteriormente, fue a finales de agosto de 1936 cuando la unidad abandonó los aeródromos extremeños, trasladándose momentáneamente a Getafe para reorganización y revisión de los aparatos, si bien pronto, y tras la toma de Talavera por las fuerzas insurgentes, fue enviada al campo eventual Santa Cruz de Mudela (Ciudad Real) y, desde allí, a Andújar (Jaén), algo después.

En los cuadros nº II y III figuran las hojas de vuelo del mes de agosto de 1936, correspondientes al jefe de escuadrilla y a uno de los ametralladores bombarderos de la misma, que demuestran plenamente su actuación en los frentes de Extremadura y no en los de Córdoba, durante el citado mes de agosto.

Durante los primeros días de septiembre, según declaración del sargento bombardero Antonio Maldonado Sánchez, la llamada Escuadrilla “Extremadura”, efectuó vuelos de enlace, por medio de partes lastrados, entre Alía y Puerto San Vicente. Este bombardero efectuó tres servicios de guerra a bordo de los Breguet XIX hasta la pérdida de Talavera, en que pasó destinado nuevamente al aeródromo de Getafe y, según él mismo informó, dichos servicios se limitaron al lanzamiento de partes y a servicios de exploración y reconocimiento en las inmediaciones de Guadalupe y Puerto de San Vicente, sin haber tenido contacto con fuerzas aéreas nacionales.

El día 5 del mes, se incorporó a la 1ª Escuadrilla, procedente del aeródromo de Los Alcázares, con escalas en los campos de Guadix y Jaén, el Breguet XIX matriculado 12-206, que estaba pilotado por el teniente Aurelio Villimar Magdalena, y que llevaba como tripulante al maestre observador José Solinas Figueras, de la Aeronáutica Naval.

El día 6, el jefe de la unidad, capitán Juan Quintana, sufrió un accidente de automóvil y resultó herido, siendo evacuado a Madrid, a bordo del bimotor De Havilland DH 89 “Dragon Rapide” número 5, que pilotaba el teniente Miguel Kriguine, y seguidamente ingresó en el Hospital Militar de Carabanchel. El teniente Villimar le sustituyó accidentalmente en el mando de la 1ª Escuadrilla de Breguet XIX. Este mismo día 6 de septiembre fue destacado al aeródromo de Andujar, con su caza Nieu-

Cuadro nº II

Hoja de vuelo del capitán (piloto y observador) Juan Quintana Ladrón de Guevara, jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de agosto de 1936 (Aeródromo de Herrera del Duque)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE	DURACIÓN
Día 27	Bombardeo de Guadalupe. Reconocimiento de Alía y Guadalupe.	¿	
Día 28	Reconocimiento de Madridejos.	¿	
Día 30	Reconocimiento de Madridejos.	¿	
Día 31	Herrera del Duque-Cabeza del Buey. Reconocimiento del frente de Extremadura.	Cabo Rogelio Penacho	2h. 30'

Cuadro nº III

Hoja de vuelo del cabo (ametrallador-bombardeo) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de agosto de 1936 (Aeródromo de Herrera del Duque)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	PILOTO	DURACIÓN
Día 24	Getafe-Herrera del Duque.	Tte. M. Fernández Gutiérrez	1h. 20'
Día 29	Bombardeo de Guadalupe.	Sgt. José Burell Martínez	1h.15'
Día 30	Reconocimiento del frente de Extremadura. Bombardeo de Mérida.	Sgt. José Burell Martínez	3h.15'
Día 31	Herrera del Duque-Cabeza del Buey. Reconocimiento del frente de Extremadura. Cabeza del Buey-Herrera del Duque.	Cap. Juan Quintana L. de G. Tte. Fructuoso Salvoch Gárate	2h.30' 0h.30'

port 52 de matrícula 3-74, procedente del de Getafe, el brigada piloto Manuel Aguirre López —que muy pronto fue ascendido a alférez—, para prestar servicio de protección a los sesquiplanos. El piloto mencionado nos relata así las condiciones de su nuevo destino:

“A primeros de septiembre me destinaron al aeródromo de Andújar, para proteger a una Escuadrilla de Breguet 19 que mandaba el teniente Villimar.

...

Como había dos patrullas, mientras una cargaba gasolina y bombas, salía la otra a bombardear y yo la protegía y, al regreso, salía con la otra tan pronto como cargaban mi avión. Hubo días en que llegué a hacer ocho horas de vuelo, por lo que mandaron otro Nieuport, con Alonso Vega de piloto”.

El piloto Luis Alonso Vega, citado por Aguirre, era un oficial 2º (teniente) piloto de la Aeronáutica Naval, que anteriormente había prestado servicios en los hidroaviones Savoia S.62, durante las operaciones de desembarco de Mallorca. Sin embargo, Alonso Vega tenía una gran experiencia como piloto de caza, ya que había estado destinado durante varios años en la Escuadrilla de Combate y Acompañamiento de la Armada, equipada con los cazas de origen británico Martinsyde F.4.

LAS PRIMERAS ACCIONES DE LA 1ª ESCUADRILLA EN EL FRENTE CORDOBÉS. COMBATES AÉREOS CON LOS FIAT CR-32

Los días 16 y 17 de septiembre, los Breguet XIX de Andújar hubieron de operar frente a los modernos cazas Fiat CR-32 enemigos, que estaban destacados en el aeródromo de Córdoba, y que dificultaron su acción en el frente andaluz. Después de lanzar proclamas incitando a la rendición el día 17 de septiembre, partir del 21 los sesquiplanos gubernamentales comenzaron a actuar sobre el Santuario de la Virgen de la Cabeza (Jaén), donde se habían refugiado los guardias civiles de la provincia de Jaén, dirigidos por el capitán Santiago Cortés, que se habían sublevado contra las autoridades gubernamentales. En el santuario se encontraban numerosos paisanos, mujeres y niños, familiares de los guardias civiles en su mayoría. Los aparatos de Andújar realizaban de dos a tres servicios diarios sobre el reduto durante la última decena de septiembre.

En los cuadros nº IV, V y VI constan los servicios efectuados en septiembre por el capitán Quintana, su sucesor en el mando de la escuadrilla, el teniente Villimar, y el cabo bombardero Rogelio Penacho, que volaba con los pilotos Hipólito Barbeito, Rafael García y Adolfo Fera.

DOS AVIONES DE LA 1 ESCUADRILLA SON DESTRUIDOS EN EL AERÓDROMO EVENTUAL DE EL CARPIO

El día 22 de este mes de septiembre, el Breguet XIX de matrícula 12-206, tripulado por el teniente Aurelio Villimar y el maestro José Solinas, bombardeó en el sector de El Carpio. Dicho aparato iba escoltado por el Nieuport 52 matriculado 3-74, que estaba pilotado por el alférez Manuel Aguirre. Ambos aviones tomaron tierra en un campo provisional situado en este mismo sector, exactamente en el lugar denominado Torre de la Jungla o cortijo del Cuco, con objeto de seguir actuando sobre las tropas enemigas, por estar más cerca del frente y poder dar más continuidad a los servicios.

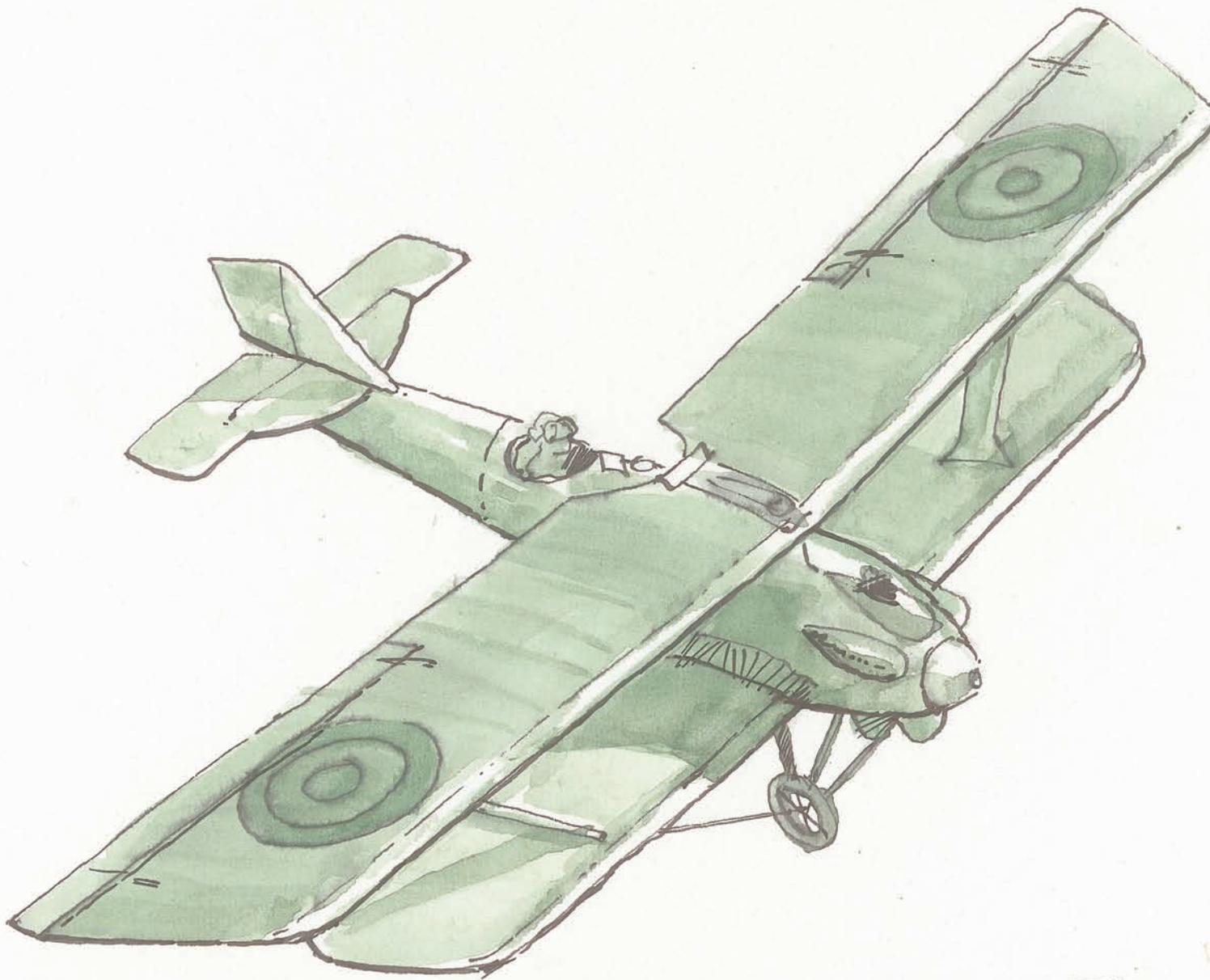
Al poco de hacerlo, los aparatos gubernamentales fueron sorprendidos en tierra por los cazas Fiat CR-32 de Córdoba, que ya habían localizado el aeródromo eventual desde el observatorio llamado de Las Cumbres y, tras ametrallarlos repe-

Cuadro nº IV

Hoja de vuelo del capitán (piloto y observador) Juan Quintana Ladrón de Guervara, jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de septiembre de 1936 (Aeródromos de Santa Cruz de Mudela y Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE	DURACIÓN
Día 3	Servicio sobre Cabeza del Buey, y regreso a Getafe (Madrid), en el Breguet XIX 12-140.		1 h. 35'
Día 4	Servicio a Cabeza del Buey, desde Getafe, tomando tierra en Santa Cruz de Mudela.		3 h. 35'
Día 5	Santa Cruz de Mudela-Andújar. Andújar-Santa Cruz de Mudela.		1h. 30'
Día 6	Sufre un atropello de automóvil, siendo trasladado al Hospital Militar de Carabanchel, en el De Havilland DH-89 Dragon número 5.		



Cuadro n° V

Hoja de vuelo del teniente (piloto) Aurelio Villimar Magdalena y del maestro (observador) José Solinas Figueras, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21

Mes de septiembre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	OBSERVADOR	DURACIÓN
Día 4	Los Alcázares–Guadix– Jaén.	Maestre J. Solinas	1h. 45'
Día 5	Jaén–Andújar–Santa Cruz de Mudela. Bombardeo de Cerro Muriano.	Maestre J. Solinas	3h. 45'
Día 6	Bombardeo del frente de Córdoba, tomando tierra en Andújar. Andújar–Santa Cruz de Mudela y bombardeo del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	6h. 35'
Día 7	Bombardeo del frente de Córdoba, tomando tierra en Andújar. Bombardeo del frente de Córdoba, desde Andújar.	Maestre J. Solinas	3h. 05'
Día 8	Bombardeo del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	0h. 50'
Día 10	Bombardeo del frente de Córdoba y traslado de campo.	Maestre J. Solinas	1h. 15'
Día 11	Bombardeo del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	1h. 10'
Día 14	Dos bombardeos del frente de Córdoba.	Maestre J. Solinas	1h. 05'
Día 16	Intento de bombardeo del frente. Salen cazas enemigos.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 17	Intento de bombardeo del frente. Salen cazas enemigos.	Maestre J. Solinas	0h. 40'
Día 21	Dos bombardeos de la Virgen de la Cabeza y uno, avería de motor.	Maestre J. Solinas	1h. 20'
Día 22	Andújar–El Carpio, habiendo bombardeado este frente antes. Inmediatamente de aterrizar, llegan aparatos enemigos, que incendian el avión Breguet XIX 12–206 que tripulaban.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 23	Tres bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Maestre J. Solinas	1h. 25'
Día 24	Dos bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Maestre J. Solinas	0h. 52'
Día 25	Reconocimiento del sector de Espejo.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 26	Reconocimiento de Azuaga.	Maestre J. Solinas	1h. 15'
Día 27	Reconocimiento del frente de Castro del Río. Salen cazas enemigos.	Maestre J. Solinas	0h. 30'
Día 29	Bombardeo de Castro del Río.	Maestre J. Solinas	0h. 50'
Día 30	Bombardeo de una columna enemiga, entre Alcalá la Real y Almedinilla.	Maestre J. Solinas	1h. 00'

Hoja de vuelo del cabo (ametrallador-bombardero) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de septiembre de 1936 (Aeródromo de Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	PILOTO	DURACIÓN
Día 1	Bombardeo de Cañamero. Toma tierra en Cabeza de Buey.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	2h. 35'
Día 8	Getafe-Corral de Almaguer.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	4h.00'
Día 9	Corral de Almaguer-Andújar. Bombardeo frente Córdoba.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.30' 1h.00'
Día 10	Dos bombardeos frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	2h.00'
Día 12	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.15'
Día 13	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.50'
Día 14	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.10'
Día 15	Bombardeo frente de Córdoba	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.20'
Día 17	Lanzar proclamas en Virgen de la Cabeza.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.40'
Día 20	Bombardeo de Alcalá la Real	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.20'
Día 21	Tres bombardeos de la Virgen de la Cabeza	Sgt. Rafael García García	1h.40'
Día 22	Bombardeo de la Virgen de la de la Cabeza	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.35'
Día 23	Dos bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.15'
Día 24	Tres bombardeos de la Virgen de la Cabeza.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h.50'
Día 25	Reconocimiento del sector de Espejo. Salen cazas enemigos.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.30'
Día 26	Reconocimiento del sector de Espejo. Salen cazas enemigos.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h.35'
Día 30	Bombardeo de los frentes de El Carpio y Villafranca.	Sgt. Adolfo Fera Caballero	0h.50'

tidas veces, consiguieron incendiarlos en el suelo. También actuaron los aviones de bombardeo Breguet XIX nacionales sobre los aviones situados en el citado aeródromo eventual cordobés, aunque ni el parte nacional ni el gubernamental se hicieron eco de este fructífero ataque aéreo de los Fiat CR-32.

Sin embargo, contamos con un interesante relato debido a la pluma del entonces brigada Matilde Borge Fuentes, jefe de mecánicos de la escuadrilla de Andújar, acerca de este suceso del que fue testigo:

“Un día, nuestro jefe de escuadrilla, el compañero Villamar, me llama al piso superior de la casita que nos servía de puesto de mando y, llevándome a una mesa donde había desplegado un mapa del sector, me dice:

—¿Sabes?, me parece que he encontrado un medio para ir a hacer “cosquillas” a los de El Carpio, sin que puedan impedirlo los Fiat— y me señala un punto de la carta, donde había marcado un cruz, no lejos del frente, y continúa:

—El otro día me he fijado que en esta cañada hay un gran claro entre los olivares, como si hubieran arrancado los olivos en un rectángulo, que sería suficiente para despegar con el Breguet. Como está muy cerquita del frente, podía despegar de ahí y, antes de que se den cuenta del otro lado, les meto unas cuantas “bello-tas” a los de El Carpio, que de continuar así no van a saber de que color son. ¿Qué te parece?

A mi me pareció bien la idea y durante el día preparamos lo necesario para que se trasladase el mecánico con un ayudante en un coche, donde había lo necesario para cargar el avión.

...A la mañana siguiente, muy temprano, cargaron el avión, despegaron, y en pocos minutos estaban bombardeando el frente, sin haber visto la mas leve sombra de avión enemigo, cosa que no sucedía desde hacia algún tiempo, tanto es así, que se envalentonaron y fueron a visitar una gran parte del frente y mismo llegaron a Córdoba. (sic)

Cuando regresaron, al ir a aterrizar a su nueva base, les atacaron tres Fiat y no tuvieron mas tiempo que de tirarse de cabeza, aterrizar rápidamente, salir del avión y refugiarse detrás de los troncos de los olivos de al lado. Los Fiat empezaron a hacer la ronda al avión y en pocos minutos lo incendiaron...

Por la tarde, vi llegar a la base de Andujar a los dos tripulantes. Villamar salió del coche, se dirigió a mí, traía colgado del cuello el mapa del sector (que era lo único que se había salvado del material) y antes de que yo dijera nada, y con el lenguaje un poco verde que el usaba, me dijo:

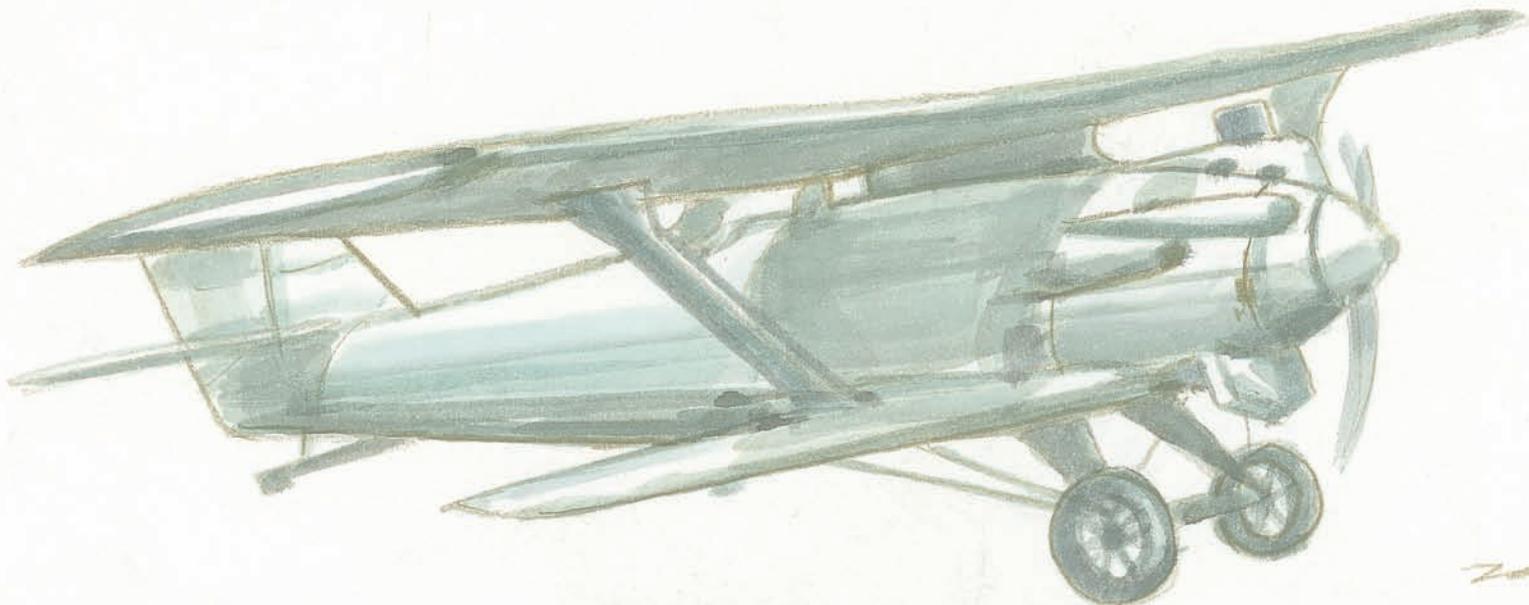
—Esos ca... nos han localizado en el primer servicio; ha sido una lástima pues mi plan era co...”

Este relato lo corrobora el propio libro de vuelo de Villamar, aunque no consta que durante el vuelo, de treinta minutos de duración, llegara hasta la propia Córdoba:

Día 22, Andújar-El Carpio, habiendo bombardeado este frente antes. Inmediata-

Los Alcázares, 23 de mayo de 1930. Podemos ver sentado al teniente Amelio Villamar Magdalena, que a principios de agosto de 1936 ejerció el mando del aeródromo de El Rompedizo (Málaga), donde se estableció una Escuadrilla Mixta de Breguet XIX y Nieuport 52. Detrás, el primero por la izquierda, el capitán Manuel Cascón Briega, que en julio de 1936 ejercía el mando del Grupo de Caza nº 11 de Getafe.





mente de aterrizar, llegan aparatos enemigos, que incendian el avión Breguet 12-206 que tripulaba junto con el Maestre Solinas. Tiempo: 0h. 30'.

Las jornadas finales del mes de septiembre, los Breguet XIX de Andújar realizaron hasta tres servicios de bombardeo diarios sobre el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza. Los días 25, 26 y 27 de este mes los Breguet actuaron ante la presencia de los cazas enemigos. Según parece, el 27, durante uno de los servicios de bombardeo realizado por los sesquiplanos de Andújar, esta vez en el sector de Castro del Río (Córdoba), éstos fueron atacados por los cazas Fiat CR-32, y un avión Breguet XIX, que parece llevaba como tripulante al cabo bombardero Francisco Jiménez Tirado, se vio obligado a realizar una toma de tierra de emergencia, sin mayores consecuencias. Este da la fecha del 30, pero parece que este día no hubo combates.

UN EFÍMERO NUEVO JEFE DE LA 1ª ESCUADRILLA DE ANDÚJAR

El día 3 de octubre se incorporó a la unidad mixta de Andújar el capitán piloto Maximino Conde Figueroa, quien, con su Breguet XIX, efectuó un primer vuelo sobre el frentes cordobés, consistente en un reconocimiento de la carretera de Alcaudete a Pinos Puente y un bombardeo sobre Alcalá la Real, llevando como tripulante al sargento bombardero Mariano Ferrús Rodríguez. Este primer servicio tuvo una duración de 1h. 05'. El capitán Conde recibió en el mando de la escuadrilla del jefe accidental de la misma, el teniente piloto Aurelio Villimar, pero Conde lo ejerció durante muy pocos días —exactamente siete—, ya que el día 10 de octubre se le ordenó desde la Jefatura de Fuerzas Aéreas regresar a Madrid. Fue entonces cuando tomó el mando efectivo de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21 el teniente Villimar, que el día 29 de este mismo mes ascendió al empleo de capitán, quedando confirmado en su destino al frente de la mentada escuadrilla.

Pero volvamos atrás. El día 4 de octubre los sesquiplanos gubernamentales atacaron a dos baterías de artillería nacionales localizadas en el sector de Montoro, consiguiendo apagar su fuego, según informaron los observadores de los aparatos actuantes. El 8, el objetivo de los aviones republicanos fueron los cuarteles de la propia Córdoba y las posiciones situadas al Norte de Castro del Río.

El día 9 octubre de 1936 los Breguet XIX de Andújar bombardearon eficazmente a las tropas nacionales que operaban sobre Villaviciosa de Córdoba, llevando protección de los cazas Nieuport 52. La formación aérea republicana fue atacada por los cazas Fiat CR-32 del aeródromo de Córdoba y los Nieuport 52 gubernamentales hubieron de luchar en manifiesta inferioridad contra los superiores cazas italianos. Tuvo lugar un combate aéreo, en el que el alférez Manuel Aguirre se anotó el derribo de uno de estos aviones, que no se produjo en realidad. El oficial 2º (teniente) Luis Alonso Vega, que pilotaba otro de los Nieuport 52 gubernamentales, resultó ligeramente herido en una pierna durante el combate, lo que le obligó a aterrizar en un campo situado en las cercanías de Montoro. Los sesquiplanos republicanos consiguieron eludir el ataque de los cazas italianos, merced a la defensa de la caza propia, y regresaron indemnes a su base de Andújar. El parte gubernamental, de las 15,00 h., y relativo a la actuación de los aviones propios en el frente de Andalucía, se limitaba a decir:

Hoja de vuelo del capitán (piloto-ametrallador)
Maximino Conde Figueroa, jefe de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21 de Aviación Militar

Mes de octubre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE/PILOTO	DURACIÓN
Día 3	Reconocimiento carretera de Alcaudete a Pinos Puente y bombardeo de Alcalá la Real.	Bombardero M. Ferrús	1 h. 05 m.
Día 7	Bombardeo de camiones enemigos, que se dirigían a Villafranca de Córdoba.	Piloto Alf. Fdz. Gutiérrez	1 h. 20 m.
Día 8	Bombardeo de camiones enemigos, que se dirigían a Villafranca de Córdoba.	Bombardero J. Catalán	1 h. 30 m.
Total			3 h. 55 m.
Número de servicios en el mes:			Tres.
Tiempo total de horas de vuelo en el mismo, de piloto,			2 h. 35 m.
Tiempo total de horas de vuelo, de observador,			1 h. 20 m.
El día 10 marcha, por vía terrestre, a Madrid, entregando el mando de la expresada al Capitán Villimar. Andújar, 31 de octubre de 1936			

“Tranquilidad en todo el frente, habiendo solo que señalar algunos vuelos de reconocimiento realizados por nuestros aviones”.

Otro informe posterior, emitido a las 22,15 horas, solamente indicó la acción eficaz de los aviones de bombardeo propios, omitiendo cualquier referencia al combate aéreo señalado con anterioridad:

“El enemigo ha repetido en la tarde de hoy su agresión contra nuestras posiciones en Villaviciosa, siendo rechazado. La Aviación republicana ha cooperado eficazmente a esta acción”.

Según indicó el parte oficial nacional, de la jefatura de la 2ª División Orgánica (Sevilla), los aviones republicanos derribados fueron nada menos que tres. El parte decía textualmente:

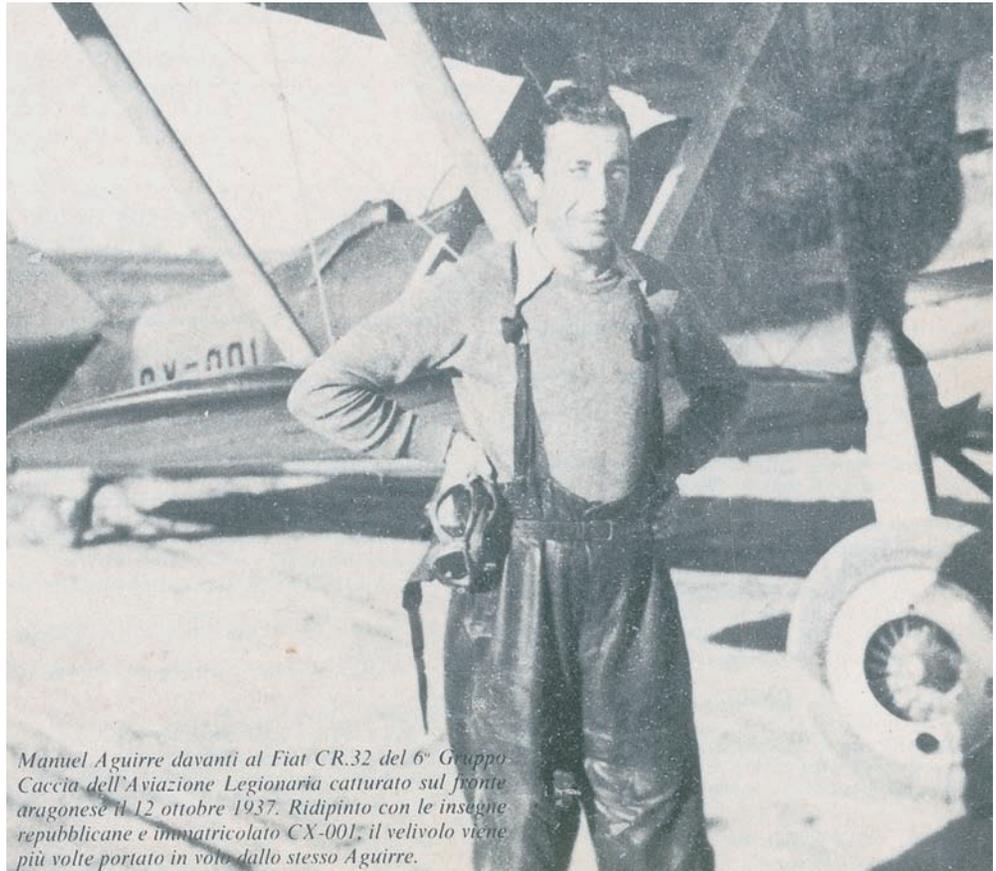
Hoja de vuelo del capitán (piloto y bombardero)
José González Montotero, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21 de Aviación Militar

Mes de octubre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE/PILOTO	DURACIÓN
Día 13	Vuelo Albacete-Andújar	Sargento L. Sarabia	1 h. 40 m.
Día 14	Bombardeo de las inmediaciones de Peñarroya.		
Día 16	Bombardeo de frentes de El Carpio y Alcores. Al llegar al Aeródromo le salen cazas Fiat enemigos, persiguiéndole uno de ellos, por lo que se vió obligado a tomar tierra en Bailén, sin novedad. Vuelo Bailén-Andújar.	Sargento L. Sarabia	1 h. 00 m.
		Sargento L. Sarabia	0 h. 10 m.
Día 17	Vuelo sobre el entierro de los Camaradas Serrano y Beceiro	Sargento L. Sarabia	0 h. 40 m.
Día 18	Bombardeo no efectuado, por averías producidas por caza.	Sargento L. Sarabia	0 h. 50 m.
Día 19	Bombardeo de Alcalá la Real y reconocimiento de Alcaudete.	Sargento L. Sarabia	0 h. 55 m.
Día 19	Bombardero de Espiel y lanzar un parte en Pozoblanco y reconocimiento de todas estas carreteras.	Sargento L. Sarabia	2 h. 05 m.
Día 21	Bombardeo de Castro del Río y protección de columna de tierra. Se toma este pueblo.	Sargento L. Sarabia	1 h. 20 m.
Día 22	Reconocimiento de el frente de El Carpio y bombardeo de Castro del Río	Sargento L. Sarabia	1 h. 38 m.
Día 23	Reconocimiento y bombardeo del frente de Espejo.	Sargento L. Sarabia	0 h. 45 m.
Día 19	Un bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Sargento L. Sarabia	0 h. 25 m.
Día 27	Un bombardero del frente de Pozoblanco y de la Virgen de la Cabeza.	Sargento L. Sarabia	1 h. 20 m.
Día 30	Un bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Sargento L. Sarabia	0 h. 25 m.
Total			14 h. 43 m.

Andújar 30-10-36.

Hay un sello que dice: Arma de Aviación. - Escuadra n.º 1.- Grupo 31. - 1ª Escuadrilla. Jefe. Es copia.



Manuel Aguirre davanti al Fiat CR.32 del 6° Gruppo Caccia dell'Aviazione Legionaria catturato sul fronte aragonese il 12 ottobre 1937. Ridipinto con le insegne repubblicane e immatricolato CX-001, il velivolo viene più volte portato in volo dallo stesso Aguirre.

“Las columnas que operan sobre Peñarroya han ocupado Villaviciosa. Nuestra Aviación derribó tres aparatos de caza enemigos”.

La prensa nacional se mostraba eufórica, por esta supuesta gran victoria aérea, y así el cronista de guerra, Antonio Olmedo, escribía en el ABC sevillano:

“En el Sur, el comandante Álvarez Rementería, al frente de su brava columna, ocupó, tras una acción brillantísima, dificultada por intenso bombardeo de la Aviación escarlata, Villaviciosa de Córdoba, base de operaciones futuras sobre el coto minero de Peñarroya. Los aviones de caza del Ejército leal a España entablaron combate con los aparatos enemigos, y el resultado fue feliz. Tres aeroplanos cazadores que protegían a los bombarderos rojos cayeron en barrena estrellándose contra el terreno. Trío de traidores aniquilado. ¡Bien por nuestra caza!”.

Los tres cazas Fiat CR-32 italianos iban tripulados por el teniente Adriano Mantelli y los sargentos Gabrielli y Padula, que se apuntaron los tres derribos que constan en el parte oficial nacional, pero todos los Breguet XIX gubernamentales

Cuadro nº IX

Hoja de vuelo del cabo (ametrallador- bombardero) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de octubre de 1936 (Aeródromo de Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	TRIPULANTE/PILOTO	DURACIÓN
Día 3	Reconocimiento de carretera de Alcaudete-Pinos Puente.	Sgt. Rafael García García	1h. 05'
Día 3	Bombardeo de Torres Arboles y Casilla Llanos.	Sgt. Rafael García García	0h. 55'
Día 6	Reconocimiento del Sector de Colomera. Nubes bajas.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 20'
Día 7	Bombardeo del frente de Villafranca.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 15'
Día 8	Dos bombardeos de camiones, en la carretera de Villaviciosa a Córdoba.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	3h. 20'
Día 9	Andújar-Santa Cruz de Mudela.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 40'
Día 10	Santa Cruz de Mudela-Andújar.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 35'
Día 19	Bombardeo del km. 42 de la carretera de Bujalance a Castro del Río.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 18'
Día 21	Bombardeo de emplazamiento de artillería enemiga.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 15'
Día 22	Bombardeo de Espejo y Baena.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 30'
Día 22	Bombardeo de Castro del Río.	Sgt. Rafael García García	1h. 40'
Día 23	Reconocimiento del frente de Espejo. Salen cazas enemigos.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	0h. 30'
Día 25	Reconocimiento del frente de Espejo. Bombardeo de Lugar Nuevo.	Sgt. Hipólito Barbeito Ramos	1h. 05'
Total			15h. 28'
Número de servicios del mes			Catorce.
Tiempo total de horas de vuelo en los mismos			15h. 28'

Hoja de vuelo del capitán (piloto y bombardero)
José González Montero, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21

Mes de noviembre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	BOMBARDERO	TOTAL
Día 1	Tres vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	2 h. 05 m.
Día 5	Cuatro vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	2 h. 50 m.
Día 6	Cuatro vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	1 h. 30 m.
Día 7	Un vuelo bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	0 h. 25 m.
Día 9	Dos vuelos bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	1 h. 00 m.
Día 10	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 40 m.
Día 11	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 38 m.
Día 12	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 55 m.
Día 13	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 38 m.
Día 14	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 30 m.
Día 15	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 33 m.
Día 16	Un vuelo bombardeo de la Virgen de de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 26 m.
Día 17	Reconocimiento de Pozoblanco y Bujalance.	Alfárez L. Sarabia	1 h. 03 m.
Día 19	Cuatro vuelos de bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	3 h. 18 m.
Día 20	Un vuelo bombardeo de la Virgen de la Cabeza.	Alfárez L. Sarabia	0 h. 38 m.
Día 23	Un vuelo de bombardeo de la Virgen Virgen de la Cabeza	Brigada Mtz. Carmona	0 h. 30 m.
Día 25	Un vuelo de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Alfárez L. Sarabia	0 h. 30 m.
Número de servicios en el mes			Treinta.
Total			18 h. 09 m.

Cumpliendo órdenes superiores, marcha a Albacete el día 30.

Andujar, 30 de noviembre de 1936.

Hay un sello que dice: Arma de Aviación.—Escuadra n.º 1.—Grupo 31.—1.ª Escuadrilla. Jefe. Es copia.

regresaron indemnes a su base de Andújar, y solamente uno de los cazas Nieuport 52 republicanos, el pilotado por el oficial de Aeronáutica Alonso Vega, hubo de aterrizar forzosamente, fuera de campo, en las cercanías de Montoro, sin mayores consecuencias. Fue un único derribo, por tanto, el de los Fiat CR-32.

En los cuadros n° VII, VIII y IX que siguen figuran las Hojas de vuelo del mes de octubre del capitán piloto Conde Figueroa, del teniente piloto González Montero y del cabo bombardero Rogelio Penacho.

NUEVO COMBATE AÉREO EN EL SECTOR DE MONTORO (CÓRDOBA)

El 16 de octubre tuvo lugar otro importante combate aéreo en el mismo sector de Montoro (Córdoba). Por esta época se había reforzado la caza republicana destacada en el aeródromo de Andújar, pues en esta jornada ya actuaron dos patrullas de aviones Nieuport 52 gubernamentales. Entre los nuevos pilotos de caza actuantes se encontraba el brigada Benito López Trinidad.

Los trimotores italianos Savoia Marchetti SM.81, escoltados por cazas Fiat CR-32, bombardearon por dos veces el aeródromo de Andújar. En los dos servicios se encontraron con los aviones de caza republicanos en el aire, con los que entablaron combate. El parte gubernamental del Ejército del Sur (Jaén) indicaba:

“El sector de Montoro-Córdoba comunica que la Aviación republicana ha trabado combate con una Escuadrilla de aparatos enemigos, después de bombardear las



Grupo de pilotos y tripulantes de Breguet XIX en el aeródromo de Getafe.

El 3º por la izquierda es el sargento piloto de caza Nieuport 52 Manuel Aguirre López, el 4º el sargento piloto Máximo Ricote Juanas, piloto de Breguet XIX, el 5º es el capitán piloto-observador Alfredo Tourne Pérez-Seoane, jefe de la Escuadrilla de Breguet XIX, a su izquierda el teniente piloto de Breguet XIX Dámaso Alvarez Monteagudo y agachado el sargento piloto de Breguet XIX Miguel Franco Gastón.

Hoja de vuelo del teniente (piloto y bombardero)
Manuel Gutiérrez Lanzas, de la 1ª Escuadrilla del Grupo n° 21

Mes de noviembre de 1936

FECHA	OBJETO DEL VUELO	BOMBARDERO	DURACIÓN
Día 1	Tres de bombardeos de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	2 h. 00 m.
Día 5	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Maestre A. Núñez	0 h. 52 m.
Día 5	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Maestre A. Núñez	0 h. 35 m.
Día 9	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	1 h. 05 m.
Día 10	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 35 m.
Día 11	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 40 m.
Día 12	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 45 m.
Día 13	Uno de bombardeo de la Virgen de la Cabeza	Teniente J. Catalán	0 h. 47 m.
Total			7 h. 19 m.
Número de servicios en el mes			Diez.
Tiempo total de horas de vuelo en el mismo			7 h. 09 m.
Causa baja; siendo destinado a Valencia.			
Andújar, 30 de noviembre de 1936.			



Hoja de vuelo del sargento (ametrallador-bombardero) Rogelio Penacho Utrilla, de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

Mes de noviembre de 1936 (Aeródromo de Andújar)

FECHA	OBJETO DEL VUELO	PILOTO	DURACIÓN
Día 3	Tres bombardeos de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	3h. 20'
Día 5	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	1h. 10'
	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 55'
Día 6	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 45'
Día 7	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 45'
Día 10	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 40'
Día 11	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 38'
Día 13	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 38'
Día 14	Un bombardeo de Virgen de la Cabeza.	Bgd. Rafael García García	0h. 55'
Total			9h. 41'
Numero de servicios en el mes			Once.
Tiempo total de horas de vuelos en los mismos			9h. 41'
Causa baja, siendo destinado a Los Alcázares.			
Andújar, 30 de noviembre de 1936.			

posiciones facciosas. Un trimotor faccioso ha caído a tierra envuelto en llamas, resultando también averiado un avión de caza leal”.

En la prensa republicana se ampliaban detalles acerca de la lucha aérea de la jornada:

“El enemigo, desde muy temprano, utilizó su Aviación, pero el mando dispuso que salieran nuestros aparatos, los cuales interrumpieron la acción del enemigo. Se entabló una emocionante lucha aérea entre un caza nuestro y un trimotor gigante, servido por cinco tripulantes.

Con ansiedad creciente fue seguida la lucha desde nuestras posiciones y se vio caer, envuelto en llamas, al trimotor rebelde a escasa distancia de nuestras líneas. Nuestro caza también cayó a consecuencia de la intensa lluvia de metralla hecha por los cazas enemigos que escoltaban al trimotor”.

Hojas de vuelo de ametralladores-bombarderos de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21

SARGENTO BOMBARDERO Y MECÁNICO MARIANO FERRÚS RODRÍGUEZ:

En el mes de septiembre, realizó bombardeos en los frentes de Extremadura, Cabeza del Buey, Córdoba y Virgen de la Cabeza, con un total de 11h. 13 m. de vuelo

En el mes de octubre, efectuó bombardeos de Alcaudete de Pinos, Alcalá la Real, Villafranca de Córdoba, El Carpio, Peñarroya, Villaharta, Rinconada, Espejo y Castro del Río, con 15h. 40 m. de vuelo

En el mes de noviembre, realizó servicios de bombardeo de la Virgen de la Cabeza, con 14h. 40 m. de vuelo.

SARGENTO BOMBARDERO RAMÓN ABADÍA GARÍN:

Fue destinado a prestar sus servicios en la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21, efectuando tres vuelos de bombardeo con el sargento piloto José Burell Mata.

El primero de ellos en el frente de Extremadura, con una duración de 2h. 20 m.

El segundo sobre Cabeza del Buey y término de Don Benito.

El tercero sobre Don Benito—Orcajo de los Montes. Al efectuar este último vuelo les persiguió un Junkers, haciéndoles tomar tierra y causando baja en la Escuadrilla.

SARGENTO BOMBARDERO FRANCISCO JIMÉNEZ TIRADO:

El día 20 de agosto fue destinado en la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21, con aviones Breguet XIX, con base en Herrera del Duque (Badajoz), y más tarde en Cabeza del Buey (Badajoz).

En septiembre, continuó en la misma Escuadrilla, y con base en Andújar (Jaén), operando en el frente andaluz hasta fines de octubre en que, disuelta la Escuadrilla, marchó a Albacete.

Fue derribado, en combate con las fuerzas nacionales, el 30 de septiembre de 1936, cuando regresaba de un servicio, en un Breguet XIX.

En su expediente existen varias hojas de vuelo y de servicios, que arrojan un total de 55 h. 04 m. de vuelo, repartidas entre reconocimientos y bombardeos que hizo.

Según dichas hojas, los reconocimientos los realizó en los frentes de Extremadura, en los subsectores de Guadalupe, Alía, Ahillones, Azuaga, Llerena, Castuera, Herrera, Cabeza del Buey, Rute, Baena e Hinojosa.

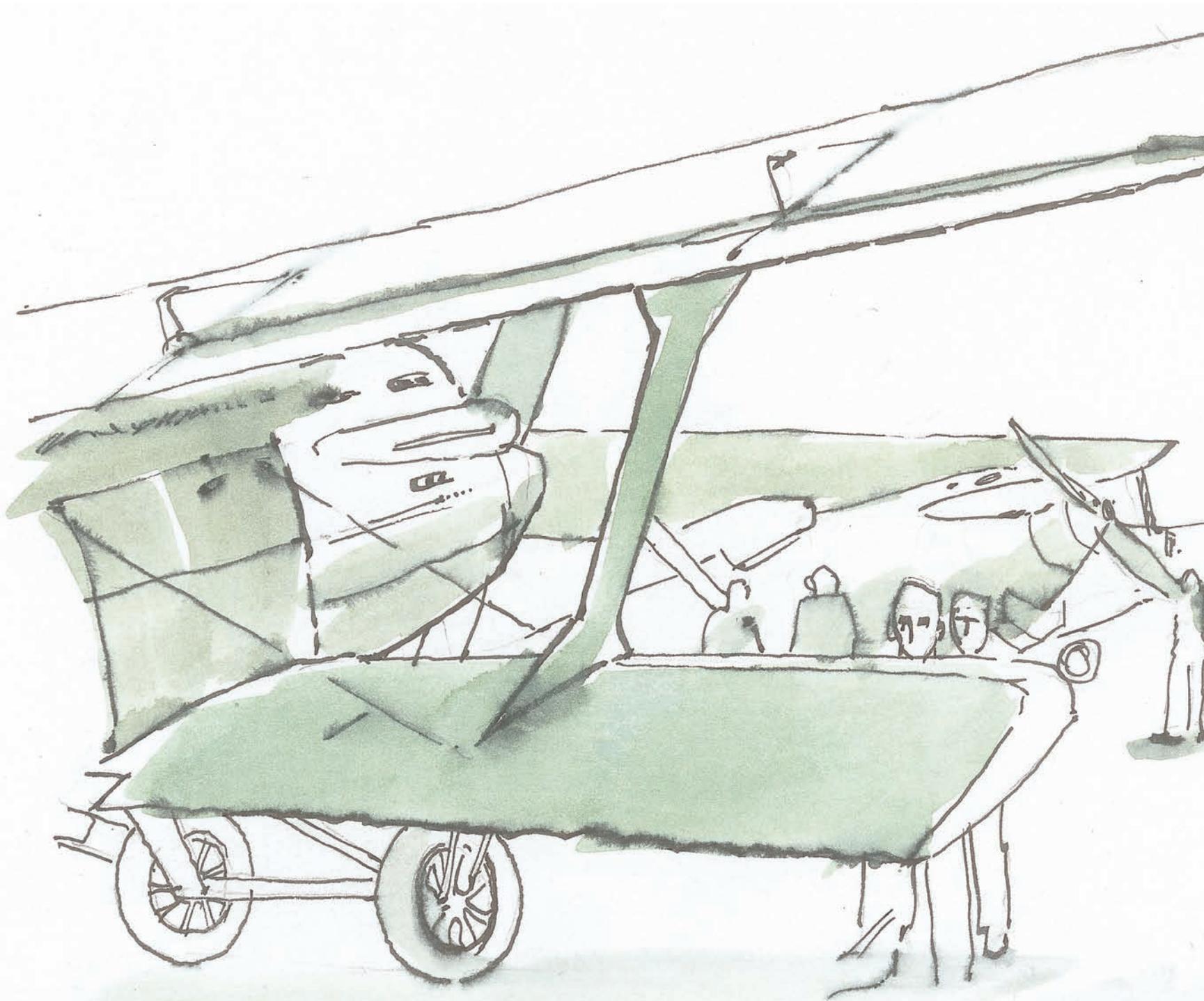
Los bombardeos los hizo sobre las posiciones nacionales de Alía, Guadalupe, Pueblo Nuevo del Terrible, Los Cortijos de Rinconadilla y Casa Blanca, el kilómetro 42 de la carretera de Bujalance a Castro, el emplazamiento de artillería en Cáceres, y sobre Espejo y Baena, Lugar Nuevo, frente de Córdoba y una columna situada entre Alcalá la Real y Almedinilla.

En la Hoja de vuelo de noviembre, como Sargento Bombardero, figura que hizo dieciocho servicios de bombardeo, con un total de 13h. 34m. de vuelo, siendo todos estos servicios de bombardeo a la posición nacional de la Virgen de la Cabeza.

En realidad, habían salido dos patrullas de Breguet XIX de la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21, que bombardearon los frentes de El Carpio y Alcores, con escolta de cinco cazas Nieuport 52 y, al regresar la formación a su campo, se encontraron con otra enemiga, que acababa de bombardear su propio aeródromo. Según la versión dada por el alférez Benito López Trinidad, piloto de uno de los Nieuport 52 de escolta, él personalmente sostuvo combate contra cuatro cazas Fiat CR-32, anotándose el derribo de uno de ellos, y añadía que, al llegar al aeródromo de Andújar, había un trimotor bombardeando, al que acompañaban otros dos cazas Fiat CR-32. López Trinidad atacó al trimotor Savoia SM.81 que bombardeaba hasta agotar la munición. En la lucha aérea entablada, uno de los Breguet XIX gubernamentales fue abatido por los cazas italianos, y resultaron muertos sus dos tripulantes, el sargento piloto Juan Serrano Sánchez y el maestro observador de Aeronáutica Naval José Beceiro Ramos. Los cazas Fiat CR-32 se anotaron el derribo de dos Breguet XIX y un Nieuport 52, pero todo parece indicar que únicamente fue destruido el sesquiplano ya citado, mientras que el otro Breguet XIX, tripulado por el teniente piloto José González Montero y el sargento bombardero Luis Sarabia Hurtado, se vio obligado a efectuar un aterrizaje forzoso en las cercanías de Bailén, sin otro contratiempo, pudiendo regresar el mismo día a su base de Andujar.

El caza republicano reclamado, que iba pilotado por el alférez López Trinidad, solo sufrió algunas averías que, le obligaron a tomar tierra fuera de campo. De todas maneras, el parte de la Sección de Información del Estado Mayor del Ejército de Operaciones del Centro republicano, en su apartado de "Aviación", admitía únicamente el derribo del sesquiplano:

"En Andújar fue derribado un Breguet propio".





Los días 19 y 20 de octubre los sesquiplanos Breguet XIX del aeródromo de Andújar, en patrullas de tres aviones, actuaron sobre Castro del Río y Villarta, con protección de los aviones Nieuport 52. En la jornada del 23, los trimotores Junkers Ju 52 nacionales, escoltados por los Fiat CR.32, bombardearon otra vez el aeródromo de Andújar, en el momento en que había tres aviones despegando y cinco en tierra, cayendo las bombas en las inmediaciones de estos últimos, según informaron los observadores de los bombarderos atacantes.

A partir de estas fechas, la actividad de la Aviación gubernamental en el Sur decayó notablemente, en lo que a su acción sobre el frente de combate se refiere.

NUEVOS BOMBARDEOS SOBRE LA VIRGEN DE LA CABEZA Y DISOLUCIÓN DE LA UNIDAD

Durante el mes de octubre, como hemos visto, las acciones de los Breguet XIX se realizaron sobre el frente cordobés, donde tuvieron que afrontar varios ataques de la caza enemiga y bombardeos sobre el aeródromo propio, pero a partir de la primera quincena del mes de noviembre, la inmensa mayoría de los servicios realizados por la unidad de Andújar fueron de bombardeo al santuario de la Virgen de la Cabeza. No obstante, a partir de entonces los vuelos sobre el reduto decayeron. No obstante, el día 13 de noviembre todavía permanecían en el aeródromo de Andújar cuatro cazas Nieuport 52 y algunos Breguet XIX, y siguieron atacando el santuario, pero estos aviones muy pronto abandonaron el sector, ya que no volvieron a registrarse acciones importantes de los aparatos republicanos en este frente de Andalucía hasta principios del año 1937. En realidad, los aviones restantes de la unidad de Andújar y su personal fueron enviados al aeródromo de Los Llanos (Albacete). El día 30 de noviembre fue disuelta oficialmente la 1ª Escuadrilla del Grupo nº 21.

En los cuadros nº X, XI, XII y XIII podremos comprobar los servicios realizados por el capitán González Montero, el teniente Gutiérrez Lanzas y los sargentos bombarderos Rogelio Penacho, Mariano Ferrús, Ramón Abadía y Francisco Jiménez Tirado, que son muy significativos a la hora de valorar la actuación de los Breguet XIX de Andújar.

FUENTES DOCUMENTALES Y BIBLIOGRAFÍA

- Archivo Histórico del Ejército del Aire de Villaviciosa. Diversos expedientes personales.
- Archivo Histórico Militar de Ávila. Partes de información y operaciones.
- Boletín Alas Plegadas nº 10 y 11

AGRADECIMIENTO

A Patricio Hidalgo, por proporcionarme la situación correcta del aeródromo eventual de El Carpio.