

# Memorias de Darío Acuña Lagos, piloto del 3G3

CARLOS LÁZARO ÁVILA

## LA GESTACIÓN DEL MANUSCRITO

En el artículo “Fuentes primarias de la guerra aérea en España: textos autobiográficos españoles (I)”<sup>1</sup>, dimos a conocer las memorias de los aviadores españoles que, desde uno y otro bando, expusieron sus vivencias sobre la contienda aérea civil desarrollada en España entre 1936-1939. Meses después, tuvimos ocasión de acceder a un ejemplar del libro *Diario íntimo de un piloto de Caza en la Guerra Civil Española*<sup>2</sup>, que recoge las memorias del gallego Darío Acuña Lagos que voló encuadrado en la escuadrilla 6E3 dirigida por José Barranco del Egado y que pertenecía al Grupo de Caza 3G3 mandado sucesivamente por José Ibarra Montes y, posteriormente, por el propio Joaquín García Morato.

En el trabajo mencionado anteriormente, ya pusimos de manifiesto la escasez de testimonios de pilotos nacionalistas; por ello creemos que es importante difundir las memorias de este aviador. Como ya veremos, Acuña comparte algunas similitudes biográficas, aeronáuticas y médicas con el relato de otro piloto del mismo bando, José Luis Jiménez-Arenas Martín, autor de *Cadenas del aire*<sup>3</sup>, y menciona en varias ocasiones a José Larios Fernández (*Combate sobre España. Memorias de un piloto de caza*<sup>4</sup>), aunque el aviador gallego no sale reflejado en su libro.

Darío Acuña indica que su *Diario* es un documento cierto de las operaciones en el aire y los descansos en las horas libres<sup>5</sup>, lo que nos aporta un testimonio diferente en la historiografía de la aviación nacional de la guerra aérea de Es-

paña. Aun habiendo sido elegido para formar parte de una unidad de élite como los grupos de caza de Morato (y es unánime que sólo podían acceder a esas escuadrillas pilotos seleccionados por él o muy cualificados) no tuvo fortuna en combate, lo cual le confiere a su escrito un matiz distinto a los libros conocidos.

En primer lugar, el propio Acuña Lagos afirmó que su vinculación a un bando de la guerra fue —como en muchos

otros casos— por cuestiones “geográficas”<sup>6</sup>. El relato, plasma el testimonio del día a día de un joven aspirante y posterior piloto de combate, sus dudas vitales y profesionales. Además, brinda al lector, sin tapujos, los contrastes de la guerra aérea: vive la indescriptible excitación de los combates aéreos y ametrallamientos y luego, en tierra, sin dejar de tener en cuenta el contexto de la guerra, analiza fríamente sus acciones como algo que va en contra de la vida. Por otro lado, Acuña, como no podía ser de otra

manera, aporta en sus vivencias pasajes de la frívola vida de unos jóvenes que saben que les ronda la muerte y quieren apurar los placeres de la vida al máximo. Por ello, no es de extrañar sus alusiones amorosas, y en concreto, hacia una mujer, por lo que en algunos pasajes este *Diario* tiene mucho en común con el relato del aviador republicano Manuel Montilla Montilla<sup>7</sup>.

Aparte de esta visión vital de la guerra, el libro presenta un aspecto histórico-aeronáutico valioso porque aporta datos interesantes sobre la formación de aviadores de caza en el bando nacional. Por ello, esta obra se complementa cronológicamente con los libros

Diario íntimo de un piloto de Caza en la Guerra Civil Española



Darío Acuña Lagos





*Antes de acabar la guerra, Acuña tuvo ocasión de volar en un I-16 capturado. En el puesto de pilotaje el capitán Barranco, a su derecha Acuña y en primer plano Bartolomé (Foto C. Azaola).*





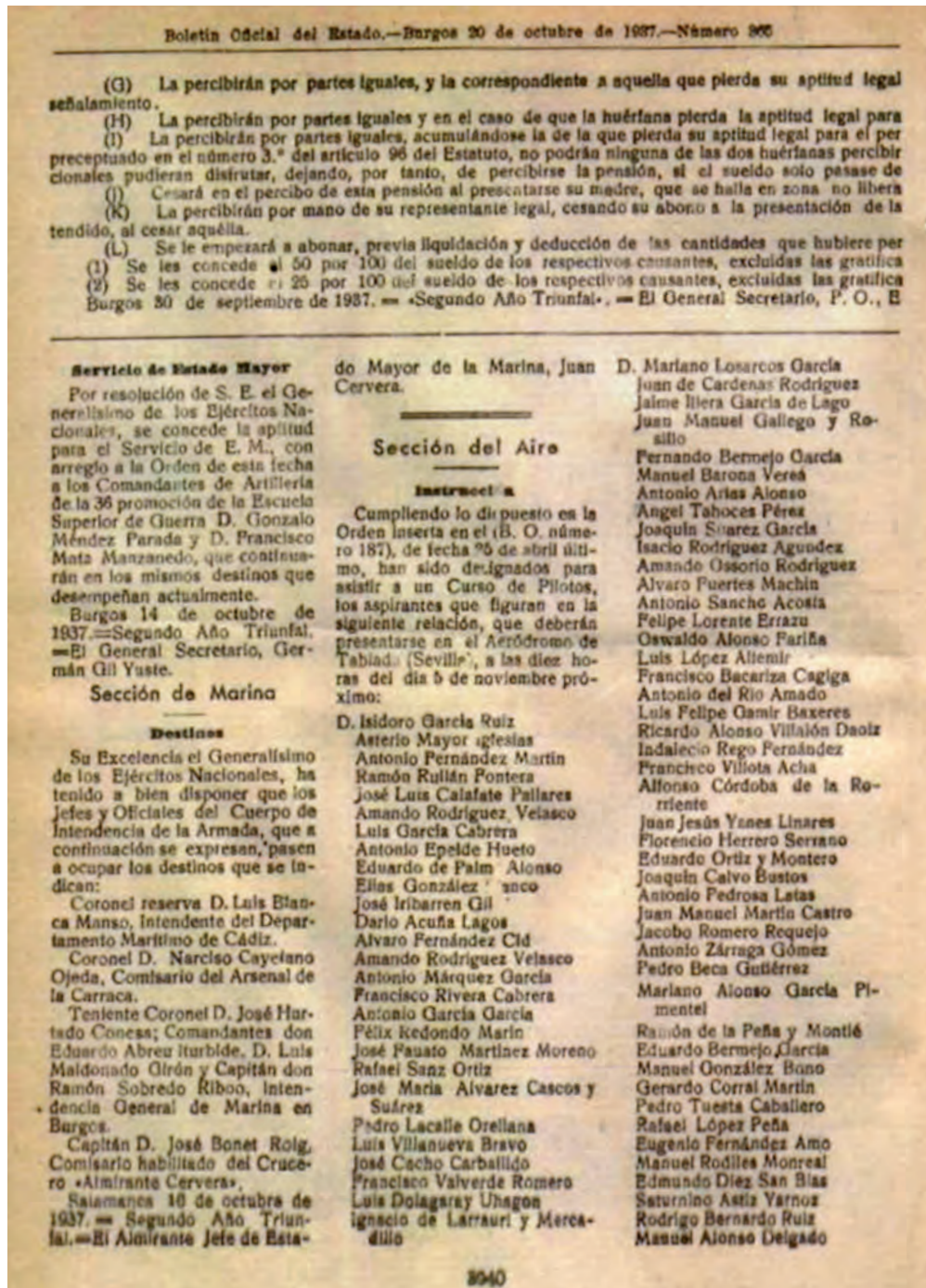




na y, en concreto, entrenando en la piscina del Club con el objetivo de batir el récord de España de su especialidad. Acuña relata al principio que fue llamado por su quinta para unirse al Ejército, siendo destinado al 16º Regimiento de Artillería Ligera de Santiago con destino en Asturias. Sin embargo, no es hasta la entrada del 21 de febrero de 1939 cuando en el curso de una parada aérea sobre buques nacionales fondeados en Tarragona cuando desvela que, antes de servir en Asturias, se presentó como marinero voluntario en el crucero *Almirante Cervera*, buque en el que permaneció embarcado desde septiembre a noviembre de 1936<sup>10</sup>. Es probable que Acuña viviera en este navío de guerra el bloqueo del estrecho de Gibraltar, donde se combatió con el destructor republicano *Gravina*, y en el encuentro bélico que se sostuvo frente a las costas de Málaga, donde el *Cervera* hundió los guardacostas gubernamentales *Uad Lucus* y *Uad Muluya*. Al término de esta singladura de guerra, el *Almirante Cervera* retornó a la base de El Ferrol para iniciar un nuevo crucero por el Cantábrico; fue en ese puerto gallego donde el estudiante de Medicina vigués “desembarcó por propia voluntad”, tal y como se indica en su expediente personal. Las posibles razones por las que dejó el servicio en la Armada, quizás se debieron a que, como deja entrever en su autobiografía, se sentía “inútil” pelando patatas y fregando cubiertas.

En enero de 1937 se une al 16º Regimiento Ligero de Artillería de Santiago de Compostela con el que, en calidad de Artillero segundo, parte al frente de Asturias y luego pasa agregado a la 26ª Batería de Montaña equipada con obuses 105/11 con la que se desplaza hasta el monte Naranco. El 15 de abril solicita ser enviado a un sector cerca del monte Escamplero, en concreto a una loma conocida como “La Recuperada” (monte La Berruga) en la que ambos bandos, en el curso de la campaña, habían luchado con ferocidad arrebatándose esta posición unos a otros en varias ocasiones. En su Diario, el futuro piloto menciona su participación en estos combates y alude a las duras condiciones de vida que tuvieron que soportar en sus refugios de la montaña, aunque el jefe de su Regimiento, comandante Ernesto Pons Fernández, hizo un informe muy favorable sobre su comportamiento en batalla<sup>11</sup>.

Acuña dice en sus memorias que en las trincheras asturianas le comunican que ha sido aceptada su instancia para trasladarse a Sevilla, donde debería personarse el 5 de noviembre de 1937



Listado de aspirante publicado en el BOE en el que aparece Acuña Lagos (AHEA).

para asistir a las pruebas eliminatorias para realizar el curso de piloto. La notificación debió de llegar a sus manos a finales de octubre de 1937<sup>12</sup>, pero gracias al informe del comandante Pons y a su hoja de servicios sabemos que el 31 de julio ya había causado baja en la 26ª Batería de Montaña para incorporarse al Hospital Provincial de Santiago de Compostela, donde empleó sus estudios de Medicina.

## LAS ESCUELAS DE AVIACIÓN: BADAJOZ Y JEREZ DE LA FRONTERA

En el momento en el que Darío Acuña se presenta en Sevilla como aspirante a piloto militar, el complejo de formación de aviadores nacionales ya

estaba muy estructurado y en la base aérea de Tablada tan sólo se hacían las pruebas médicas y gimnásticas de selección del personal, así como la formación premilitar que, en caso de ser superadas, les permitían acceder a la Escuela Elemental de Badajoz. El aspirante gallego comenta con aprensión el temor a no pasar las exigentes pruebas visuales (para lo cual recurrió a aprenderse de memoria el *cuadro Snellen* que se empleaba para medir la agudeza visual) y recoge la simpática anécdota del aviador Alfonso García-Rodríguez Carracido para superar la talla exigida en la convocatoria de pilotos. Al parecer, a este piloto tan sólo le faltaba medio centímetro para cumplir con lo establecido, pero se dio cuenta de que a la hora de tallar a los aspirantes se les permitía conservar los calcetines,



por lo que introdujo unas plantillas de dicha medida que le permitieron alcanzar la talla requerida<sup>13</sup>. Las pruebas selectivas eran muy exigentes, puesto que Acuña indica que de los 300 aspirantes que se presentaron en Tablada tan sólo 30 pudieron pasar a la Escuela Elemental<sup>14</sup>.

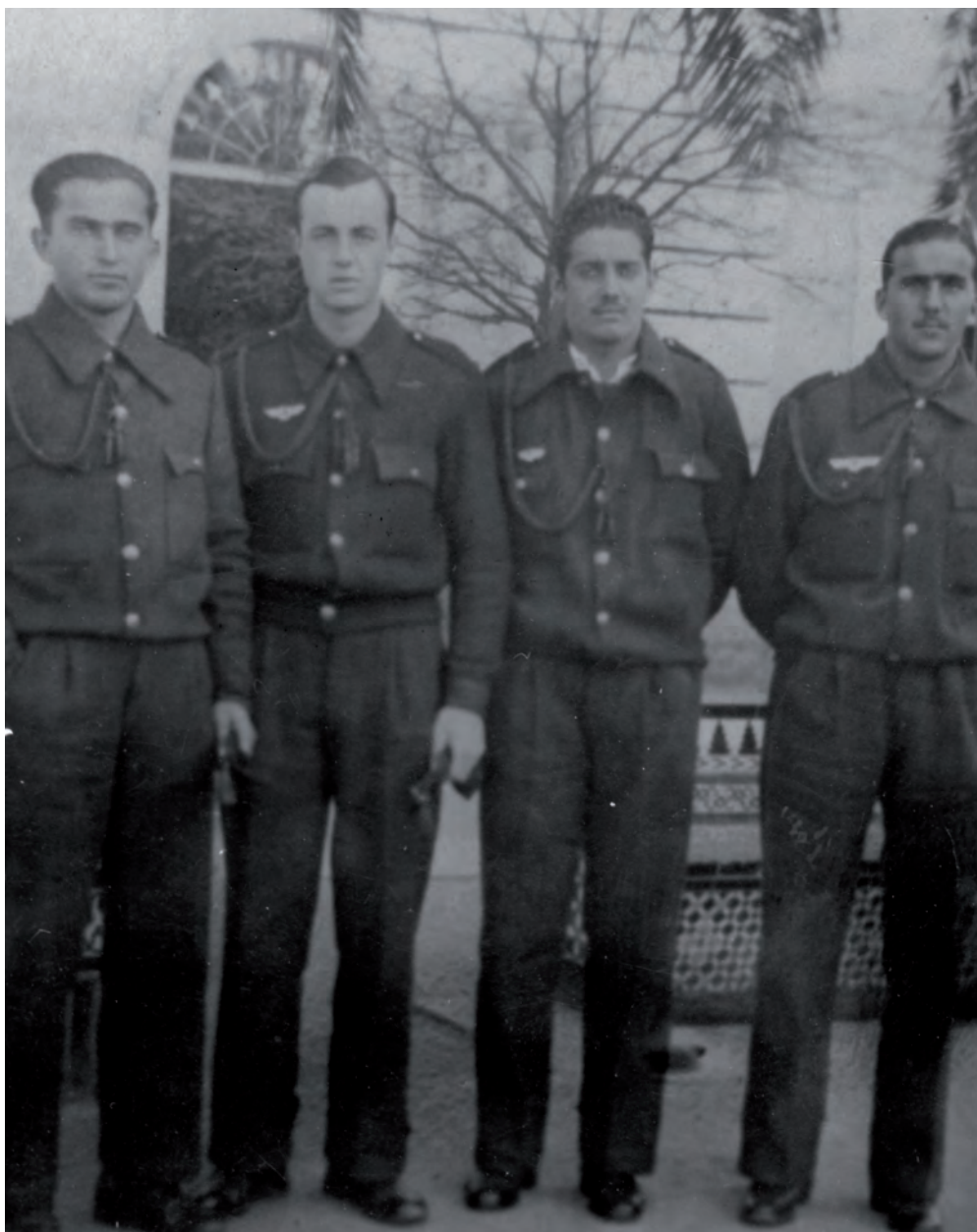
En la primera semana de diciembre de 1938, los alumnos-pilotos se trasladaron a la Escuela Elemental de Badajoz donde Acuña empezó a tripular la Bücker 131 *Jungmann* bajo la supervisión del teniente Manuel Sánchez, con el que hizo 134 vuelos (17 horas y 49 minutos). Al darle la suelta, el alumno gallego mostró la mezcla de sentimientos de la emoción del primer vuelo en solitario y el lógico temor a cometer un error. Después pasó a aprender las maniobras de acrobacia a bordo de la Bücker *Jungmeister* en la que, en un total de 250 vuelos, acumuló en su historial otras 25 horas, totalizando 384 vuelos y 43 horas y 39 minutos de aprendizaje.

Posteriormente, todos los miembros de su promoción pasaron a la Escuela de Transformación de El Copero dirigida por el comandante Gerardo Fernández Pérez, jefe que tenía fama acreditada de riguroso y estricto en la formación de sus pilotos. En la escuela sevillana, Acuña, encantado por la experiencia vivida con los aviones-escuela alemanes, se sorprendió al encontrarse con un conjunto de aparatos que calificó como de la Primera Guerra Mundial, acepción acertada para el De Havilland DH-9, pero no tanto para referirse a aviones como el pesado Breguet XIX, avión empleado por ambos bandos como paso previo en el aprendizaje de un avión de combate. En el veterano sexquiplano español, este alumno vivió un pequeño incidente en una toma de aterrizaje (rozó con la rueda de su Breguet un avión capotado de cuya presencia no se le había informado) que estuvo a punto de costarle su expulsión de no haber mediado la ponderada intervención del capitán Heraclio Gautier Larraínzar<sup>15</sup>, que habló en favor del aviador gallego ante el comandante Fernández Pérez para que le diera otra oportunidad.

Es interesante destacar en la autobiografía de Acuña Lagos que encontramos una amplia referencia sobre la experiencia de vuelo vivida a bordo del avión polaco PWS-10, (citado como el *PV*)<sup>16</sup>. Este monoplano de ala alta era un proyecto aeronáutico de la etapa de entreguerras para destinarlo como interceptor, pero fracasó por completo. El gobierno de Burgos adquirió un lote y se le encargó a Ángel Salas Larrazábal que formara una unidad de combate,



Sevilla, 4 noviembre de 1937 (Acuña, primero por la derecha. Familia Acuña).



Cabot, X; Acuña y X en Badajoz 6-1-38. Familia Cabot. IHCA).





*Avioneta Jüngmann (el alumno J. Cabot, primero por la izquierda. IHCA).*



*Avioneta Jüngmeister (IHCA).*



pero sus pobres características y la llegada del material alemán dieron lugar a que fuera relegado a la Escuela de Jerez, cuyos alumnos le calificaron como un verdadero *morlaco* y le bautizaron con el despectivo mote de *Pavipollo*.

Acuña indica que les enseñó a tripularlo un profesor alemán (cuyo nombre no menciona pero recuerda que tenía una cicatriz en la cara) que sólo les daba instrucciones en tierra porque, aunque el aparato era monoplaza, no lo volaba nunca. El instructor alemán siempre les recordaba que el PWS carecía de frenos y tenían que entrar a tomar tierra al principio de la pista, y dejando que rodara hasta que se parase antes de que finalizara el campo. Los alumnos debían cumplir ocho horas de vuelo con el PWS y se les aleccionaba sobre la necesidad de prestar mucha atención en los despegues y aterrizajes, algunos de los cuales no estuvieron exentos de peligro. Durante uno de los vuelos, al PWS que tripulaba Carlos María Rey Stolle-Pedrosa, se le cayó una rueda del tren de aterrizaje. Acuña comenta que desde el campo de vuelo tuvieron que llamarle la atención para que prestara atención en el aterrizaje<sup>17</sup> que, afortunadamente, realizó sin más “problemas” que al pararse se inclinara hacia un lado y dañara el ala<sup>18</sup>.

Después del *Pavipollo*, los pilotos de Jerez tuvieron que volar en el de Havilland DH.9, fabricado a partir de los años 20 en Guadalajara y que, propulsado por el motor Hispano 8Fb, se con-



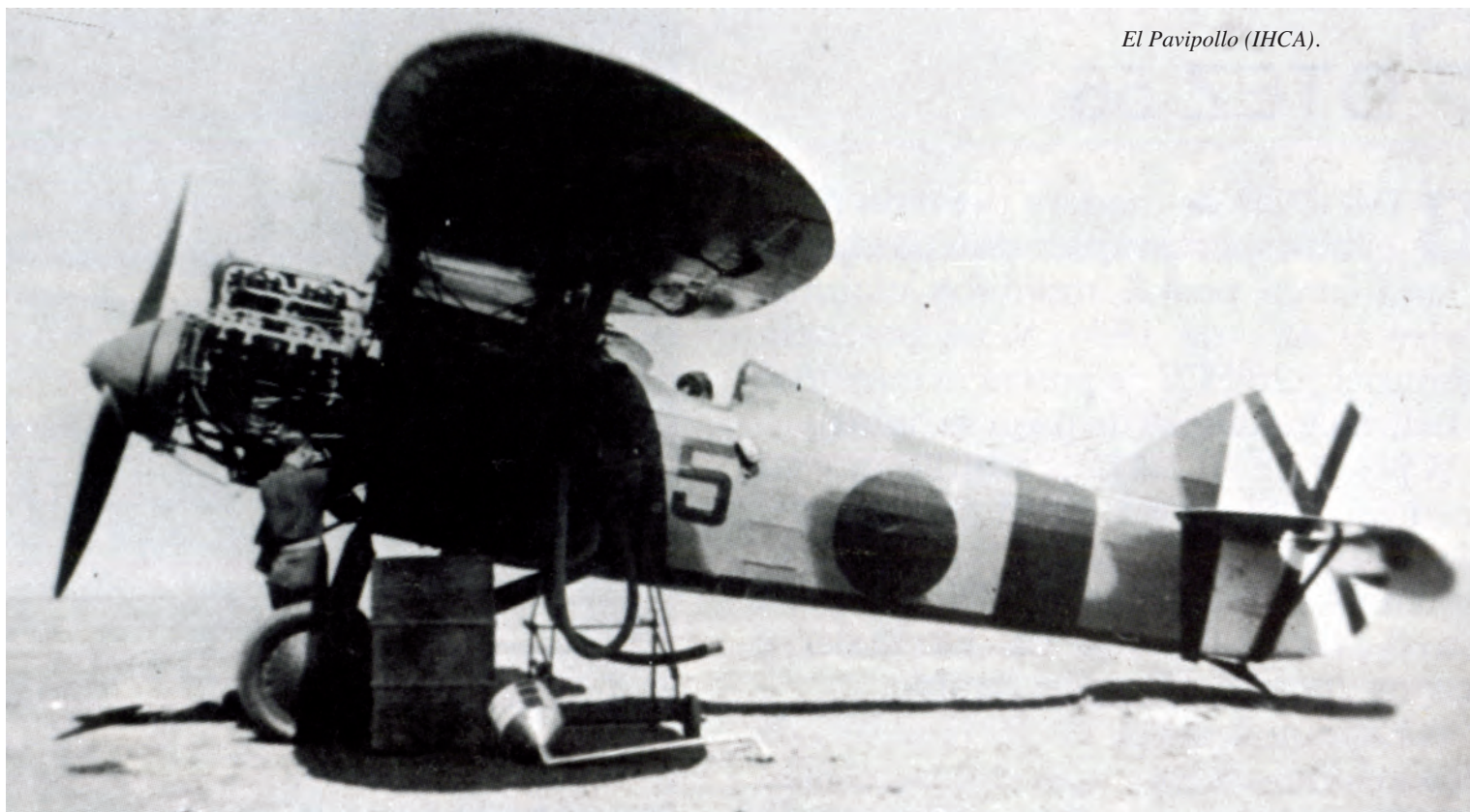
*El capitán Heraclio Gautier, Medalla Militar Individual por su acción en el Ebro (Foto C. Azaola).*

virtió en uno de los aparatos más útiles de las escuelas de pilotos de preguerra. Tras haber completado otras ocho horas de vuelo en el de Havilland, Acuña y sus compañeros de promoción recibieron sus títulos de pilotos militar y el empleo de alférez de Aviación. Desde la Escuela de Transformación de Extremadura los aviadores recién licenciados constituyeron el 8º Curso de Pilotos y, a diferencia de otros pilotos de caza de las promociones que les precedieron y tuvieron que “ganarse los galones” en la Cadena antes de volar en escuadri-

llas de combate, Acuña y sus compañeros partieron a la Escuela de Gallur (Zaragoza), creada para “cribar” a los jóvenes aviadores procedentes de las escuelas como paso previo a su destino a las unidades del frente.

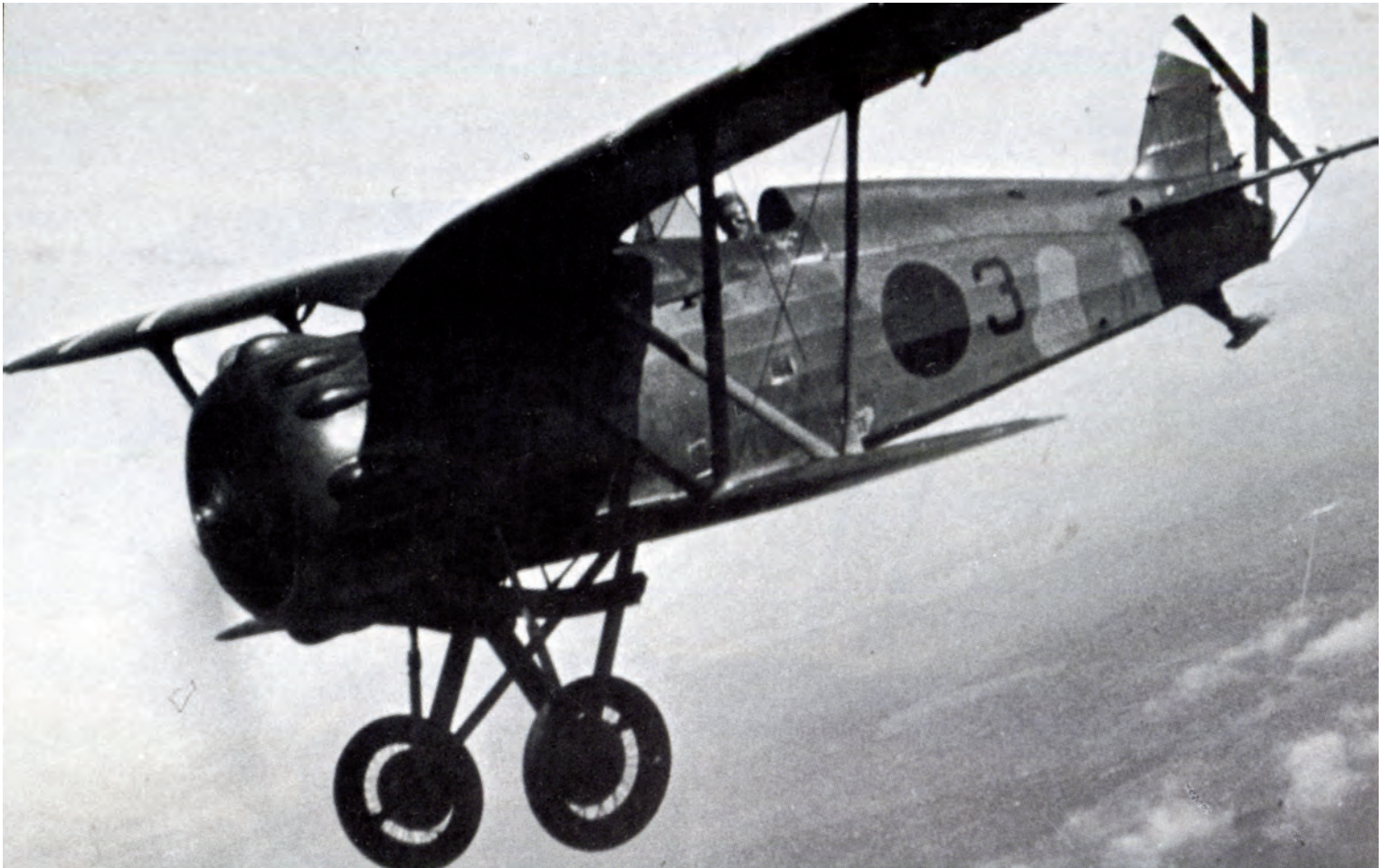
## LA IMPORTANCIA DE GALLUR

Como ha indicado Rafael de Madariaga Fernández<sup>19</sup>, la creación de la Escuela de Caza de Gallur fue producto de la preocupación de Joaquín García Morato y Ángel Salas Larrazábal por la falta de experiencia que redundaba en el pilotaje del Fiat CR 32 y, sobre todo, por las irreparables pérdidas de material aéreo causado por pilotos mal formados (era frecuente que el destrozo del avión fuera penado con la expulsión del Grupo de Caza). Antes de pasar a los Fiat (y salvo casos excepcionales) los aviadores recién salidos de la Escuela de Transformación pilotaban otros aparatos (Heinkel 45 o Heinkel 51) y los más habilidosos eran propuestos para tripular el CR 32. Madariaga ha indicado que ambos ases de caza apremiaron al mando para crear esta Escuela no sólo para subsanar los muchos errores o carencias de formación que los pilotos traían de las Escuelas elementales, sino para poder determinar con seguridad quiénes eran los candidatos idóneos para ocupar plaza en las escuadrillas de caza o, por el contrario, pasar a otras unidades de combate.



*El Pavipollo (IHCA).*





Romeo 41 monoplaza empleado en Gallur (IHCA).

La Escuela de Caza estaba localizada en el municipio zaragozano de Gallur y el comandante Guido Nobili era el encargado de dirigir un plantel docente formado por cinco profesores italianos (con la única excepción del teniente español Ramón Senra Álvarez) y equipada con material aéreo trasalpino: IMAM Romeo 41 monoplazas y biplazas y Fiat CR 30 biplazas. En el mes de mayo de 1938 llegaron a Gallur los veintitrés pilotos que tendrían el honor de formar el que sería el 1º Curso de Caza y a quienes había que "limar" apresuradamente sus deficiencias de formación<sup>20</sup>. Acuña Lagos fue asignado al brigada instructor Vittorio Daffara<sup>21</sup>, de quien, pese a las numerosas "broncas" que le propinó, tiene un buen recuerdo. El piloto gallego deja patente su obsesión —e imaginamos que también la de sus compañeros— por convertirse en un buen aviador de caza, pero gracias a Madariaga sabemos que el profesorado de Gallur se tuvo que emplear a fondo para corregir los errores más graves de sus jóvenes pupilos, ansiosos por sumarse al combate.

Nobili y sus subordinados

constataron en los aviadores novatos la dificultad en el control del avión, la realización de maniobras bruscas y el abuso del empleo de los pedales, la peno-



El brigada Daffara (primero por la izquierda) junto a otros compañeros delante de un Tupolev SB 2 desmantelado. (Foto A. Emiliani).

sa instrucción en el vuelo en formación (que le costó al autor y a sus compañeros varios sustos y reprimendas), así como las dificultades en la navegación<sup>22</sup>. Buenos ejemplos de la dura labor que tuvieron que afrontar los profesores de Gallur en menos de dos meses en los que, por ejemplo, el propio Acuña fue arrestado tres días por realizar un ejercicio de acrobacia a muy baja altura sobre el campo de vuelo y Rey Stolle se vio obligado a lanzarse en paracaídas al no poder sacar su Romeo de una barrena. Daffara, por último, reprendió a Abundio Cesteros por unas maniobras peligrosas y al autor del Diario le amenazó con mandarlo a la Cadena. Por lo general, a todos los miembros de la 1ª Promoción se les exponía que, o mejoraban, o se tendrían que atener a las al peor "castigo" para sus espíritus combativos: no pasarían a volar el *Chirri*.

En esta etapa de Gallur es interesante comprobar los sentimientos que rodean a los jóvenes aprendices de caza, en quienes se mezclan los primeros indicios de responsabilidad en el cumplimiento de la tarea, la alocada vida después del servicio en el





Rey Stolle (IHCA).



pueblo o en Zaragoza en busca de compañía femenina y, la omnipresencia de la potencial muerte en combate, reflejada en las noticias del fallecimiento en el frente de compañeros suyos. Acuña matiza la fecha aportada por Jesús Salas Larrazábal (16 de junio de 1938) para el fin del 1º Curso de Gallur, ya que dice que a él le comunicaron el día 10 su nuevo destino en el 3G3 y a partir del 11 de junio estuvo volando el Fiat de doble mando (aparato que encuentra sencillo de volar pero que le dejó una sensación inicial de pesadez)<sup>23</sup>. Acuña aduce que García Morato tardó en decantarse por el destino final de algunos de sus compañeros (Caza o Cadena), lo que hizo que cundiera entre ellos un notable nerviosismo. El día 13 de junio de 1938 se hizo una comida de despedida presidida por el comandante Morato y Nobili, ocasión que los miembros del 1º Curso aprovecharon para que el as de caza español y el reputado piloto transalpino les autografiaran sus carnets de piloto.

## AL FRENTE

**E**l día 16 de junio, Acuña ya se encuentra en el aeródromo de Bello destinado a la 6E3 que manda el capitán José Barranco del Egido junto con sus compañeros García Carracido y

Pedro Téllez Rivas. Allí realiza varios vuelos de entrenamiento y tomas de tierra antes de recibir su bautismo de guerra en acciones preliminares del frente de Aragón. En la primera salida de combate que hace sobre el sector de Teruel, encontramos diferencias entre la entrada de su *Diario* (que la fecha el 17 de junio) y su Hoja de Servicios, que la traslada al día 19 de junio sobre el sector de Puebla de Valverde para dar cobertura a los Junkers 52 y a la Cadena de Heinkel. En este momento culminante para cualquier aviador de caza, Acuña tiene que “apechugar” con el desagradable hecho de recibir un avión cuyo motor ya tiene muchas horas de vuelo (más de 150) y que vuela el último en la formación del 2G3 y 3G3 que van al frente. El piloto gallego refleja en su *Diario* la aprensión que le produce quedarse “descolgado” del resto de aviadores, pues podría verse sorprendido por aviones enemigos y ser derribado sin que nadie se diera cuenta, como dice que le ocurrió a otro oficial. Por ello, se ve obligado a meter el corrector o *La Taca*<sup>24</sup> frecuentemente para poder mantener la altura y la formación con sus compañeros de escuadrilla. Aunque se da aviso de la presencia de enemigos mediante el alabeo del aparato y Acuña presta atención a la maniobra de la formación, al igual que otros pilotos novatos de uno y otro bando, no se

apercibe de nada en el combate, y regresa a su campo acusando la enorme tensión con la que ha vivido este momento.

A partir de ahora, la información que aparece en el *Diario* está más fragmentada temporalmente, se producen “saltos cronológicos” y el autor no explica las constantes idas y venidas de la escuadrilla 6E3 entre los frentes de Ara-





*El Fiat de Acuña en cuyo estabilizador vertical se aprecia el Clavileño del 3G3 (Familia Acuña).*



gón, Extremadura y el Ebro. Es muy conocida la actuación de esta unidad en la guerra y no nos vamos a extender aquí, pero sí queremos hacer énfasis en combates señalados por su autor, como los del 14 de agosto sobre la Sierra de Pandols<sup>25</sup> y el 30 de octubre, en que un disparo pasa cerca de su cabeza y atraviesa el parabrisas de su Fiat 3-83.

### CONSIDERACIONES FINALES

**E**n el *Diario*, aparte de las lógicas impresiones de un joven que vive un momento límite, Acuña combina un autoexigente análisis de su actuación como piloto de caza con reflexiones sobre la psicología humana del combatiente. El aviador gallego expone sin tapujos

sus ansias de entrar en lucha, su pasión en el combate, el anhelo de derribar un avión enemigo y confirmar su valía como piloto de caza. Como él mismo dice, se esfuerza por ser uno de los mejores, pero su entrega no culmina con ninguna victoria, lo que le frustra mucho. Acuña, además, tampoco tiene ningún reparo a la hora de admitir la envidia que le produce saber que otros compañeros han abatido aviones (como en el caso del triple derribo de los Tupolev SB 2 que se apuntó Ángel Salas Larrzábal en septiembre de 1938 en el frente de Extremadura y que celebró *cebolleándose* con su Fiat sobre el aeródromo de Mérida)<sup>26</sup>. En su *Diario* también deja entrever la monotonía de los servicios de guerra que vivió junto a otros muchos compañeros que no destacaron especialmente en la guerra aérea y que cumplieron aburridas sesiones de vuelo de protección del aeródromo o sobre el frente en misiones en las que la caza enemiga no aparecía.

A partir de noviembre de 1938, Acuña asume en su *Diario* que como piloto de caza es *uno de tantos*, que no va a descollar y lo único que pretende es conservar la vida en los combates en los que interviene (en enero de 1939 decidirá retomar los estudios de Medicina). El 12 de diciembre de 1938, parece vislumbrar un atisbo de esperanza cuando el capitán Barranco le ofrece en Escatrón la posibilidad de pasar a tripular los Heinkel 112, lo cual le insufla nuevas esperanzas de sobresalir, pero todo se desmorona cuando García Morato le descarta por sus escasos conocimientos de navegación (algo bastante co-

*Acuña, a la derecha, observa junto a sus compañeros la reparación de un plano del Fiat (Familia Acuña).*



*Compañeros de escuadrilla: X, X, comandante Pazó, capitán Juan Prieto y alférez Acuña (Familia Acuña).*



mún entre sus compañeros). El criterio del as español para no pilote el He 122 no parece despertar ninguna animadversión en Acuña Lagos, ni tampoco lo considera como una postergación; el aviador gallego da a entender que Morato sabía la calidad bélica de sus subordinados<sup>27</sup>. A lo largo de todo el libro se hace un elogio ponderado y admirativo de García Morato y Acuña, como muchos otros pilotos del 2G3 y 3G3, se quedó estupefacto ante las noticias del accidente de Griñón, acusando sensiblemente la muerte de García Morato.

Darío Acuña Lagos finalizó la guerra civil en el 3G3 con el empleo de te-

niente provisional del Arma de Aviación (concedido en el BOE nº 129 del 26 de marzo de 1939) y permaneció destinado en el 2º Grupo de Caza de la Región Aérea Central, licenciándose el 19 de septiembre de 1939. Regresó a su Galicia natal para continuar con la carrera de Medicina y al obtener la licenciatura comenzó a percatarse de las características del régimen de Franco: *fui a una librería a comprar los libros de Freud y quedé aterrorizado, estaban prohibidos*. Darío Acuña se doctoró en Medicina en la especialidad de Psiquiatría y Neurología en la Universidad de Madrid y se convirtió en

profesor de la Facultad de Medicina de la Universidad de Santiago de Compostela. Fue contratado por el Ministerio de Sanidad de Venezuela para dirigir el servicio de Higiene Mental del Estado de Yaracuy, donde organizó la psiquiatría y el servicio de Higiene Mental en las Escuelas. Revalidó su título de Médico Cirujano en la Facultad de Maracaibo antes de regresar a España en 1970 para hacerse cargo de la Sección de Psiquiatría de la Seguridad Social de Santiago de Compostela, puesto en el que se jubiló. Falleció en Paizás, Vedra (La Coruña) el 31 de mayo de 2007. •

## NOTAS

<sup>1</sup>Aeroplano nº 28. Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica. Madrid, 2010.

<sup>2</sup>Edición del autor. Santiago de Compostela, 2006. En adelante, se citará como Diario.

<sup>3</sup>Publicado por la Editorial San Martín. Madrid, 1973.

<sup>4</sup>Editorial San Martín. Madrid, 1982.

<sup>5</sup>Diario, entrada del día 23 de octubre de 1938. Página 117.

<sup>6</sup>Durante la presentación de sus memorias en Santiago de Compostela, Darío Acuña comentó que *combatiera en las filas de Franco, ..., fue circunstancial, como a muchos otros españoles*. Su hijo Carlos Acuña Castroviejo nos ha comentado que *mi padre estaba seleccionado para participar en la Olimpiada Popular en Barcelona, como nadador, pero su padre, mi abuelo, no le dejó porque se preveía un golpe de estado, como así ocurrió. Él mismo contaba que no podría saber que hubiera ocurrido si hubiera estado en Cataluña en aquellos momentos*. Correo electrónico al autor del 10 de mayo de 2011. La Olimpiada Popular de Barcelona fue organizada por el gobierno republicano del Frente Popular en protesta por los Juegos Olímpicos de Berlín de 1936, a los que el gobierno de España no envió sus representantes deportivos.

<sup>7</sup>Héroes sin rostro. Costa Amic Editores. México, 1982.

<sup>8</sup>Diario, p.10

<sup>9</sup>Archivo Histórico del Ejército del Aire (en adelante AHEA). Expediente P-958906.

<sup>10</sup>Mencionado en su expediente del AHEA.

<sup>11</sup>Idem.

<sup>12</sup>El listado de aspirantes apareció en el Boletín Oficial del Estado nº 365 publicado en Burgos el 20 de octubre de 1937, páginas 3940-3942.

<sup>13</sup>Alfonso García-Rodríguez Carracido.

<sup>14</sup>El aviador gallego erró en el número de aspirantes, puesto que en el BOE citado sólo figura una relación de 211 nombres. Acuña es citado en la segunda convocatoria publicada el 14 de octubre de 1937, mientras que en la primera, publicada un día después, los aspirantes debían presentarse el 1 de noviembre en el aeródromo sevillano.

<sup>15</sup>Heraclio Gautier Larraínzar (Guadalajara, 1911-Ascó, Tarragona, 28 de julio de 1938) era ingeniero militar y poseía el título de observador de aviación antes de la guerra civil, en la que tomó inicialmente parte en las operaciones del paso del Estrecho con los Breguet XIX. Después intervino en diversos frentes y unidades (Junkers del 1G22, Savoia 79 del 3G28) hasta que, ascendido por méritos de guerra, quiso hacer el curso de piloto. Heraclio coincidió en la Escuela Elemental con su hermano Luis —convocado en un llamamiento anterior— y, a su vez, con Darío Acuña Lagos. Tras obtener el título de piloto, Gautier fue destinado al 3G3, donde García Morato le asignó la dirección de la escuadrilla 4E3, con la que intervino en el frente del Ebro. En plena batalla, el piloto alcarreño, acompañado de otro aviador de

la escuadrilla, se encargó de la peligrosa misión de localizar un puente reconstruido en la localidad de Ascó; tras haberlo fotografiado bajo intenso fuego antiaéreo, el piloto del Fiat CR.32 fue herido de muerte, aunque pudo abandonar el escenario de la batalla y después se precipitó con su avión a tierra. Por esta acción se le concedió la Medalla Militar Individual. (Extractado de E. Herrera Alonso. *Cien aviadores de España*. Ministerio de Defensa. Madrid, 2000). Aunque no aparece legible en el Diario, hemos deducido que Acuña lo citó en la entrada correspondiente al día la muerte del capitán. Por otro lado, Luis Gautier Larraínzar falleció en un accidente aéreo al finalizar la contienda. Para más información véase C. Lázaro Ávila "Los Gautier, una saga aeronáutica" Revista Española de Historia Militar nº 149. Ediciones Quirón. Valladolid, 2014.

<sup>16</sup>José Larios en *Combate...* (Op. cit. p.161) ya se refería a sus problemas a la hora de aterrizar del "P:W.S. Lorraine" debido al tren de aterrizaje estrecho y a la caída de ala, mientras que José Luis Jiménez-Arenas comenta que su palanca de gases era diferente a la del resto de aviones escuela y, curiosamente, similar a la del CR 32 (Op.cit.p131).

<sup>17</sup>Según Jiménez-Arenas, fueron mucho más efectivas las indicaciones que le hizo su compañero de promoción Agustín Goizueta Gallart, que ese día volaba en formación con él (Op.cit. p.278).

<sup>18</sup>Rey Stolle y Acuña Lagos empezaron a fraguar su amistad en la Escuela, quizás por el hecho de que compartieran orígenes gallegos (pese a que Rey Stolle había nacido en Cataluña) y ambos hubieran servido previamente en la Armada. Desde el estallido de la guerra civil hasta su pase a Aviación, Rey-Stolle estuvo al mando de una pieza de artillería de 120 mm a bordo del crucero *Canarias*. Formando parte de una tripulación de asalto, intervino en el apresamiento del buque mercante republicano *Mar Cantábrico*, por lo que se le concedió junto a sus compañeros la Laureada Colectiva. Para más información sobre este piloto ver la reseña biográfica hechas por E. Herrera Alonso en *Cien Aviadores de España* y la que le dedica R. Madariaga en su trabajo sobre las escuelas de Gallur y Villanubla.

<sup>19</sup>"Las Escuelas de Caza nacionales: Gallur, Villanubla". *Aeroplano* nº 11. IHCA. Madrid, 1993.

<sup>20</sup>Gracias al documento "Relación de Alféreces que se proponen para su destino a unidades aéreas" emitido por el comandante Gerardo Fernández Pérez el 30 de marzo de 1938, sabemos que de los pilotos recién titulados, tan sólo ocho eran propuestos directamente para asistir a Gallur: H. Gautier Larraínzar, Manuel Kindelán Núñez del Pino, Carlos María Rey-Stolle Pedrosa, Antonio Epelde Hueto, Oswaldo Alonso Fariña, Darío Acuña Lagos, Agustín Goizueta Güallar y Pedro Téllez Rivas. A otro grupo de 18 aviadores se les consideraba aptos para reconocimiento porque a

la Escuela les había faltado material aéreo para haberles entrenado mejor, pero el documento indica que si se corregía esta carencia podrían ser aptos para aviación de caza (P-203, AHEA).

<sup>21</sup>Nacido el 6 de septiembre de 1912, Vittorino Daffara llegó a España con el nombre de Vittorio De Pretis. En septiembre de 1936 era sargento en la 3ª Escuadrilla de Fiat, después pasó a la 19ª y finalmente sirvió en la 18ª Escuadrilla del XXIII Grupo *Asso di Bastoni*. Acabó la guerra de España con el empleo de brigada y fue condecorado con la Cruz de Guerra el 15 de abril de 1939. Acuña dice que *tenía muchas horas de Fiat en esta guerra* y Daffara lo acreditaba con un brillante *curriculum* antes de incorporarse en enero de 1938 a las Escuelas de Gallur y Villanubla: seis derribos individuales y cuatro compartidos. Durante la Segunda Guerra Mundial, Daffara sirvió como teniente piloto al mando de una escuadrilla en el 4º Stormo de Caza en la que obtuvo nueve victorias más. A partir de 1949 sirvió en la Aeronáutica Militare italiana de posguerra en la que se retiró con el grado de general (Datos obtenidos gracias a Angelo. Emiliani y en A. Logoluso, *Fiat CR 32 Aces of the Spanish Civil War*. Osprey, 2010; página 31).

<sup>22</sup>Esta carencia o falta de perfeccionamiento le haría pasar un mal rato a Acuña y a algún otro compañero suyo durante la contienda. Los aviones de Gallur tenían instrumentos muy elementales: siempre se les dijo que no perdieran de vista el terreno y si tenían que "pinchar" las nubes se aseguraran de la distancia a la tierra (*Diario*, p.44)

<sup>23</sup>Al finalizar la Escuela de Combate, Darío Acuña acumula 820 vueltas con 91 horas y 31 minutos (Expediente P-958906).

<sup>24</sup>La *Taca* era el apelativo que recibía el dispositivo que tenían los motores de los Fiat, al que los italianos denominaban *piu cento* y servía para inyectar más gasolina al carburador y acelerar el motor. Esto solo podía hacerse durante muy escaso tiempo, ya que se podía quemar la planta motriz del sexquiplano (Información facilitada por J. Arráez Cerdá).

<sup>25</sup>J. Salas Larrázabal ha hecho énfasis en que, en este día, ambos bandos hicieron un reclamo exagerado de derribos, ya que sólo cayó un piloto por bando (*Guerra Aérea, 1936-1939*. IHCA. Madrid. Volumen IV, p.47).

<sup>26</sup>Respecto a los *cebolleos*, anota que el día 31 de octubre que Morato llamó a todos los pilotos y, tras decirles que comprendían sus ansias de cazadores, les pidió que siguieran la tradición y no hicieran estas maniobras sobre el aeródromo cuando no se había causado baja al enemigo, hecho que el propio Acuña reconoce que había llevado a cabo el día anterior (*Diario*, p.119).

<sup>27</sup>En la entrada del *Diario* correspondiente al día 28 de junio de 1938 (página 78), etapa en la que se releva a Ibarra al frente del 3G3, Morato hizo una ficha de la actuación bélica de cada piloto bajo su mando.