

# Iuncti et permixti, sed minus

JOSÉ LUIS GONZÁLEZ SERRANO

**E**N el número 13 de AEROPLANO hablamos de las avionetas monomotor (indicativo 30) y “amenazábamos” con volver sobre este tema en una próxima ocasión. Y, fieles a la palabra empeñada, aquí estamos hoy para cumplirla, si bien en esta oportunidad vamos a ocuparnos de aquellos modelos que, calificados como avionetas bimotores o como monomotores, bimotores o trimotores de transporte, enlace o usos diversos, también contribuyeron –aunque en menor medida, ya que fueron menos numerosos– a dar cierto toque “exótico” al parque de material del Ejército del Aire durante los inmediatos –en algunos casos, no tanto– años de la posguerra.

En aquella ocasión vimos que, pese a su heterogeneidad, a todas las avionetas de un motor les fue asignado el mismo número de tipo: el 30. Por el contrario, los modelos de que vamos a tratar hoy fueron clasificados en categorías diversas, si bien en algunas de éstas se incluyó más de un modelo. Tal

sucedió, por ejemplo, con los números de tipo 31, 42 y 43, que correspondieron, respectivamente, a avionetas bimotores (Caudron Göeland y General Monospar ST-12 y ST-25), a bimotores de transporte (Douglas DC-1 y DC-2, Lockheed 10 Electra, Ford 4-AT-F, Farman 430 y Potez 56) y a monomotores de transporte (Vultee V-1A, Junkers W 34 y Northrop Delta).

Además, otros indicativos fueron asignados por modelos y no por categorías. Así, a los de Havilland DH-89 y DH-90 les correspondió el 40, a los Airspeed Envoy el 41, a los Messerschmidt Bf 108 Taifun el 44, al Fokker F-XII (¡y al Fokker C-X!) el 45, a las Fieseler Fi 156 Storch el 46 y a los Consolidated 20 Fleetster el 47.

Esta clasificación por números de tipo, de cuya existencia ya en agosto de 1937 tenemos constancia documental, se mantuvo hasta el 1 de diciembre de 1945, cuando entró en vigor la Instrucción General nº 1 de fecha 2 de noviembre, por la cual se instituyeron las designaciones milita-

res, los “números de cola” (matrículas militares) y los indicativos de unidad, propios de cada tipo de avión, aunque, nuevamente, con ciertas excepciones. En la Tabla 1 se pueden ver las designaciones que correspondieron a cada uno de los tipos citados, así como los efectivos con que se contaba el 31 de diciembre de 1945.

Como se puede ver, por entonces ya habían causado baja en el Servicio todos los del antiguo tipo 42 –excepto el Electra– y los Göeland.

En cuanto al Fokker C-X, resulta curioso, cuando menos, que se le asignase inicialmente el número de tipo 45, precisamente el mismo que se había asignado al Fokker F-XII y a los últimos Fokker F-VIIIb; quizás fuera por aquello de que eran del mismo fabricante, aunque por lo demás en nada se pareciesen. Dicho número fue sustituido por la designación R.7 el 9 de octubre de 1946, fecha en que le fue asignada por el Estado Mayor del Aire, ya que en la IG nº 1 no se hacía mención a este avión.

Bien, vista cual es la “materia prima” con que vamos a trabajar, pasemos a hablar de ella en detalle, al menos en la medida que nos permite la documentación que hemos podido encontrar y estudiar.

## 31: AVIONETAS BIMOTORES

**T**AL como hemos dicho, en esta categoría fueron incluidos los Caudron Göeland y General (Monospar) ST-12 y ST-25. De los primeros hemos obtenido información –bien cierto que escasa– sobre los ejemplares siguientes:

Tabla 1

Tipo	Designación	En maestranza	En vuelo	Total
General Monospar	L.8	1	—	1
DH-89	L.9	—	2	2
Lockheed Electra	L.10	—	1	1
Airspeed Envoy	L.11	1	1	2
Northrop Delta	L.12	2	—	2
Vultee V-1A	L.13	2	2	4
Junkers W 34	L.14	—	3	3
Bf 108 Taifun	L.15	1	4	5
Fieseler Fi 156	L.16	4	8	12
Consolidated 20	L.17	—	2	2
Fokker C-X	45	—	1	1



Archivo Jaime Velarde

*En este lamentable estado quedó el Caudron Gøeland 31-2 como consecuencia del accidente que sufrió el 10 de junio de 1939.*

### 31-2

Su número de fabricación era el 1/7272, es decir, el correspondiente al avión que en Francia estuvo matriculado como F-AOMX (versión C-448) y que durante la guerra civil española aterrizó en la playa de Zarauz el 22 de junio de 1937 y fue capturado por las tropas nacionalistas. Posteriormente, fue destinado al Grupo 2G-3 como avión "nodriza". De cualquier forma su existencia fue bastante efímera, ya que el 10 de junio de 1939 resultó destruido en un accidente que tuvo lugar en Agoncillo y que, según el parte que de él rindió el comandante Juan Martínez de Pisón, a la sazón jefe del aeródromo, sucedió como sigue: "...en el día de hoy, a las 17 horas 25 m. salió a hacer pruebas la avioneta Caudron bimotores 31-2, tripulada por el teniente D. Fernando Arrechea Belzunce, del Grupo 3G-3, el alférez D. Antonio Erce Díez, del Grupo 11G-25 y el brigada mecánico D. Francisco Cánovas, del Grupo 3G-3, con objeto de ser trasladada en vuelo al aeródromo de Getafe (Madrid), donde se halla destinada en el citado Grupo 2G-3. Efectuó

primeramente un vuelo sin novedad, y al efectuar un segundo vuelo y después de haber tomado tierra y teniendo poco campo por delante, metió ambos motores con intención de despegar nuevamente, tropezando el tren de aterrizaje con un resalte pronunciado que echó al aire en pérdida de velocidad, cayendo el aparato con su tripulación en el río Ebro..." El teniente Arrechea Belzunce y el alférez Erce Díez sufrieron diversas fracturas y lesiones, calificadas de carácter menos grave, mientras que el brigada Cánovas fue dado por desaparecido, al menos en un primer momento.

### 31-7

Del ejemplar así matriculado sólo hemos podido averiguar que, procedente de recuperación, estuvo en la Maestranza Aérea de Albacete hasta junio de 1941, cuando, una vez reparado, fue destinado al Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, que, desplegado en Cuatro Vientos, se hallaba por entonces en fase de traslado a Barajas. Y en este desti-

no permaneció hasta mediados de mayo de 1942, cuando se hizo cargo de él la Maestranza Aérea de Madrid, la cual, finalmente, propuso su baja, que fue aceptada en el mes de junio.

Aunque nada sabemos con certeza, bien pudiera haber sido uno de los dos C-445 que tuvo en servicio LAPE (EC-AGF y AGG).

### 31-41

Sabemos que un Gøeland así matriculado se hallaba en la Maestranza Aérea de Sevilla el 16 de septiembre de 1939 y que, posteriormente, el 20 de febrero de 1941, se encontraba, ya propuesto de baja, en la de Madrid. Igualmente, sabemos que causó baja en el Servicio en marzo de 1941. Así pues, poco es, en verdad, lo que hemos podido encontrar sobre él.

Pero lo que verdaderamente nos llama la atención es su extraña matrícula, o más concretamente ese 41 que se le asignó como número de orden, ya que, en principio, nos parece totalmente "fuera de lugar" ... a no ser que hubiese servido con alguna unidad de las Fuerzas Aéreas de África. Pero ¿qué

relación puede existir entre ambos hechos?, se preguntará más de uno; la verdad es que desconocemos si la hay, aunque quizás nos ayude a vislumbrar alguna conocer el hecho de que, el 25 de mayo de 1938, "... la avioneta Monospar número 31-40 ... en ocasión de efectuar vuelos de clase al despegar se le paró el motor izquierdo, chocando el plano derecho contra una garita de la guardia de destacamento de la fábrica en el límite del campo, resultando el citado avión con los desperfectos siguientes: plano derecho, hélices, pata derecha del tren de aterrizaje y herrajes de sujeción plano derecho, inútiles; con desperfectos ambos motores, plano izquierdo y parte inferior del fuselaje ...", según el parte fechado el 27 de mayo de 1938 en Tehuacán que remitió el jefe de la Escuadrilla 9E-10, Ramiro Jofre Jáudenes, al Jefe del Parque Regional Sur, en el cual, además, indicaba que la citada avioneta pasó en esta última fecha a los talleres del aeródromo.

¿No le resulta "sospechoso", paciente lector, que estos dos ejemplares, ambos con el mismo número de tipo (el 31), tuviesen matrículas tan similares y a la vez tan distintas de las de los ejemplares "peninsulares" de su misma categoría? Desde luego, a quien esto escribe sí se lo parece.

Con relación a los General Monospar, hemos encontrado datos sobre los ejemplares siguientes, que sobrevivieron a la guerra:

### 31-1

Del que tuvo esta matrícula sólo hemos encontrado documentación que nos permite afirmar que el 19 de julio de 1939 se hallaba en el Parque Regional Sur, en Tablada, y que estaba dotado de los motores Gipsy Major números 5998 y 5999. Por tanto, era de la versión ST-12; y, posiblemente, fuese el ejemplar con número de fabricación 39 (ex G-ADDY), que el 2 de agosto de 1936 se incorporó al bando nacionalista y que, posteriormente, parece ser que fue utilizado por la Legión Cóndor.

### 31-3

De esta Monospar hemos constatado que durante casi todo el año 1941 permaneció en la Maestranza Aérea de León a la espera de reparación,

que no podía llevarse a cabo por falta de personal y de material. Desconocemos su posterior paradero.

### 31-5

Este ejemplar fue el que más tiempo estuvo en servicio, ya que, cuando el 10 de mayo de 1940 fue creado el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor –que fue el sucesor de la Escuadrilla del Estado Mayor del Aire, creada el 17 de noviembre de 1939–, ya figuraba entre los efectivos de su segunda escuadrilla, la de entrenamiento, como "Monospar sanitaria". A dicha escuadrilla permaneció adscrita hasta que en noviembre de 1942 pasó a la Maestranza Aérea de Madrid, de la que ya no debió de salir. Finalmente, la citada maestranza propuso su baja en expediente de fecha 2 de diciembre de 1949, que fue aprobada el día 16.

Creemos que ésta fue la Monospar que el 9 de marzo de 1951 fue adquirida por Ángel García Delgado, de Madrid, y que el 23 de enero de 1953 fue inscrita en el Registro Nacional de Aeronaves (RNA) con la matrícula civil EC-AHE. Ante la falta de pruebas más consistentes, fundamentamos esta afirmación en el hecho de que en el apartado del RNA relativo a su "Marca y tipo" figurase con la denominación Monospar L-8, y que en el relativo a su "Número de fabricación" se especificara el 5, el cual de ningún modo podía ser el verdadero, ya que éste correspondió a un ST-4 (modelo del que no se tienen noticias de que viniese a España) que fue vendido en Suiza y terminó sus días en Francia. Por el contrario, creemos que, en realidad, se trataba del ejemplar L.8-5 (L.8 fue la designación que en la Instrucción General nº 1 se asignó al ST-25 que quedaba en servicio), es decir, del antiguo 31-5.

### 31-6

De la Monospar así matriculada únicamente tenemos pruebas de su estancia durante todo el año 1941 en la Maestranza Aérea de Albacete, en cuyos partes figuraba en estado "G", es decir, a la espera de revisión, que estaba suspendida por falta de personal.

En el Registro Nacional de Aeronaves figura inscrita a nombre de CEFTA el 6 de febrero de 1945, con la matrícula

EC-CAR –la cual fue sustituida por la EC-ABH el 15 de marzo de 1953, si bien seguía siendo propiedad de esa compañía– y con el número de fabricación 53, que, de ser cierto, nos indicaría que era la ST-25 que en su país de origen había tenido la matrícula G-ADMZ y que, posteriormente, en junio de 1936, fue registrada en España, como EC-AFF, a nombre de Salvador Fábregas Bas, que la había inscrito a su nombre el 19 de mayo de ese año.

En el RNA fue dada de baja el 14 de noviembre de 1961, a petición del propietario.

## 42: BIMOTORES DE TRANSPORTE

AUNQUE en este indicativo estuvieron incluidos los tres Douglas DC-2 y el DC-1 recuperados al finalizar la contienda, la verdad es que, al igual que sucedió con el DC-2 capturado durante ella y matriculado 42-1, no sirvieron en ninguna unidad del Ejército del Aire, ya que a medida que fueron saliendo de revisión y reparación de la Maestranza Aérea de Sevilla –entre el 19 de noviembre de 1939 y primeros de febrero de 1940– se incorporaron a Tráfico Aéreo Español, la compañía establecida por el Ministerio del Aire para explotar determinadas líneas aéreas. De todas formas, hasta que el 14 de abril de 1940 fueron inscritos en el Registro de Aeronaves con matrículas civiles, suponemos que llevaron las matrículas militares que les habían sido asignadas, que fueron las siguientes:

### 42-1

Douglas DC-2-115J n/f 1521, "Vara de Rey". Terminada su revisión en la Maestranza de Sevilla y entregado a Tráfico Aéreo el 23 de diciembre de 1939. Matriculado EC-AAC el 14-4-40. A Iberia el 22 de marzo de 1941. Dado de baja vuelo el 3 de febrero de 1944, al resultar accidentado en Barcelona. Causó baja en el RNA el 25 de septiembre de 1947. por "mal estado, por mucho uso".

### 42-3

Douglas DC-2-115D n/f 1330. "Haya". En la flota de LAPE tuvo el número 21. Una vez terminada su revisión en la Maestranza de Sevilla, fue entregado a

Tráfico Aéreo el 25 de enero de 1940 y matriculado EC-AAD el 14-4-40. Pasó a ser propiedad de Iberia el 22 de marzo de 1941. Finalmente, dejó de prestar servicio el 8 de septiembre de 1946, y el 25 del mismo mes del año siguiente causó baja en el RNA. El Ministerio del Aire autorizó su desguace el 19-10-50.

#### 42-4

Douglas DC-2-115J n/f 1417. "Ramón Franco". En la flota de LAPE tuvo el número 24. Terminada su revisión en Maestranza de Sevilla, fue entregado a Tráfico Aéreo el 19 de noviembre de 1939 y matriculado EC-AAB el 14-4-40. Pasó a Iberia el 22 de marzo de 1941. Dejó de prestar servicio el 19 de octubre de 1945 y causó baja en el RNA en la misma fecha que los anteriores. Con fecha 19 de octubre de 1950, el Ministerio del Aire autorizó su desguace.

#### 42-5

Douglas DC-2-115D n/f 1320. "Morato". En la flota de LAPE tuvo el número 27. La Maestranza de Sevilla terminó

su revisión y lo entregó a Tráfico Aéreo el 13 de diciembre de 1939. Fue matriculado EC-AAA el 14-4-40 y entregado a Iberia el 22-3-41. Dejó de prestar servicio el 11 de abril de 1946 y fue dado de baja en el RNA el 25 de septiembre de 1947. El Ministerio del Aire autorizó su desguace el 19-10-50.

#### 42-6

Douglas DC-1-109 n/f 1137. "Negrón". En la flota de LAPE tuvo el número 39. En la Maestranza Aérea de Sevilla quedó puesto a punto a primeros de febrero de 1940, cuando fue entregado a Tráfico Aéreo. Iberia se hizo cargo de él el 22 de marzo de 1940. Accidentado en Málaga en diciembre de 1940.

Aparte de los Douglas, hubo otros cuatro tipos de aviones bimotores a los que se asignó el número 42. Fueron los siguientes:

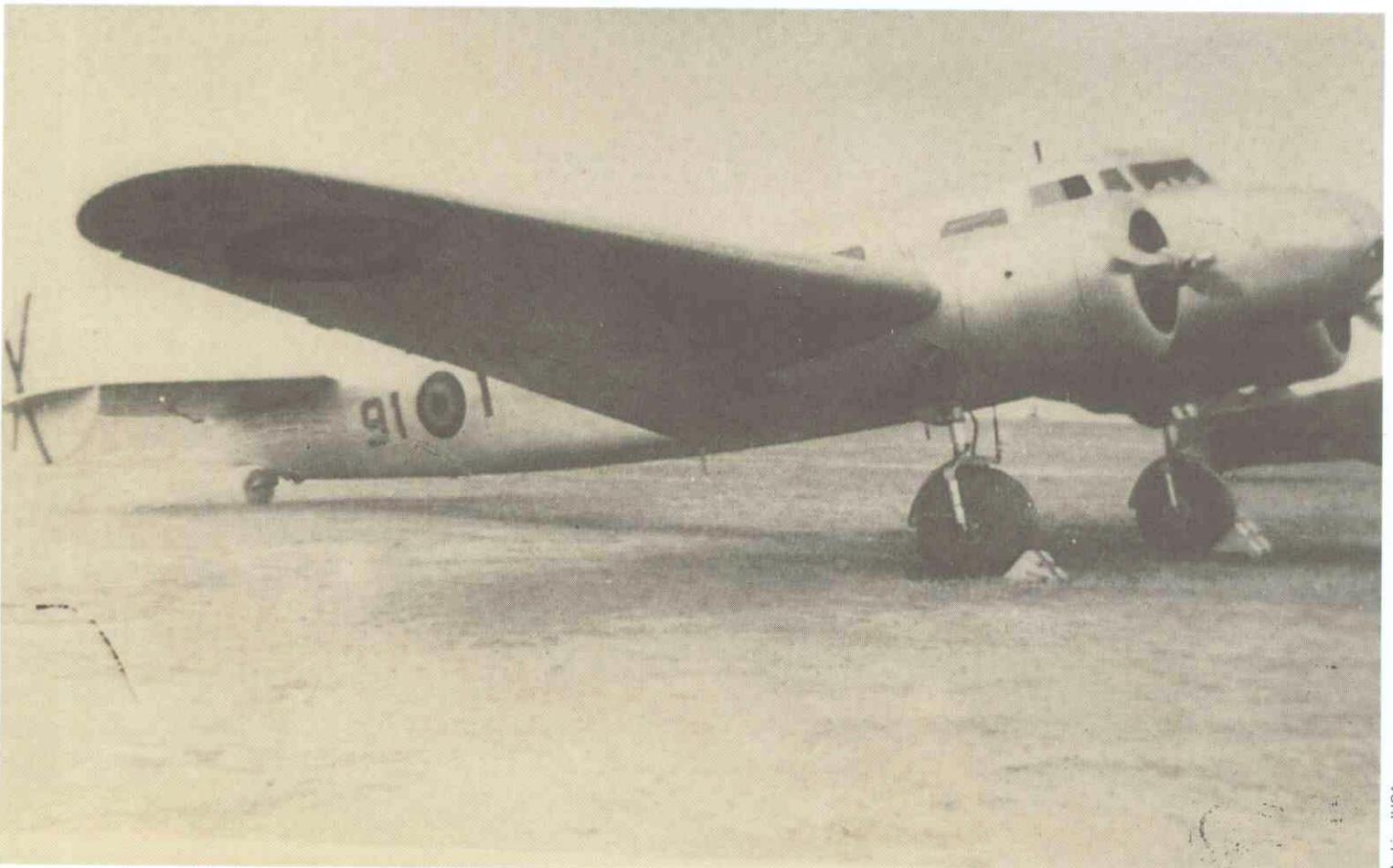
#### 42-2

Lockheed 10A Electra n/f 1033, ex NC14946 en los EEUU. Capturado en

el "Mar Cantábrico". El 10 de mayo de 1940 ya figuraba en la plantilla del Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, en el cual permaneció durante toda su vida operativa. En la Instrucción General nº 1, del 2 de noviembre de 1945, se le asignó la nueva designación L.10, dentro de la categoría de aviones de enlace, y desde entonces su matrícula militar fue la L.10-2, mientras que en el Grupo tuvo el indicativo 91-1. El 29 de septiembre de 1952 fue entregado a la Maestranza Aérea de Madrid, la cual propuso su baja el 17 de marzo de 1953, que fue aprobada por la Superioridad el 23 de abril.

#### 42-7

Del ejemplar al que se asignó esta matrícula sabemos que era un Farman porque así, lacónicamente, se hacía mención en los partes mensuales de la Maestranza Aérea de Marruecos correspondientes a los cuatro primeros meses de 1941 a un avión de este fabricante, cuyo modelo no se especificaba. Pero, si tenemos en cuenta que fue incluido en este número de tipo (bi-



Archivo IHCA

*Este fue el único Lockheed 10A Electra que tuvo el Ejército del Aire. En su fuselaje ya figura el indicativo 91-1 del Grupo del Estado Mayor, en la posición en que con anterioridad llevó la matrícula 42-2.*

motores de transporte), bien pudiera tratarse del único Farman F430 construido (el n/f 1/7438, F-ANBY, motores de Havilland Gipsy Major I, de 135 CV) o de un F431 o un F432. Muy probablemente se tratara del "Farman bimotor" al que el comandante Luis Llorente –a la sazón jefe de las Fuerzas Aéreas de Ocupación– hacía mención en su informe sobre aviones recuperados, fechado el 10 de abril de 1939 y firmado en la "finca de Los Llanos", en el cual especificaba que había sido hallado en el aeródromo albaceteño de La Torrecica. Sea como fuere, lo cierto es que el 15 de mayo de 1941 ya había sido dado de baja en el Servicio y desguazado por la citada maestranza.

#### 42-8

Ford 4-AT-F n/f 71. En el aeródromo de El Carmolí, las tropas vencedoras en la contienda nacional recuperaron, entre otros, este avión, que antes de la guerra había servido en LAPE, como EC-RRA. El Jefe del Estado Mayor del Aire, en oficio fechado el 1 de octubre de 1939, ordenaba su destino al 23 Grupo de Caza, de Tablada, como avión "nodriza", "... debiendo prestar servicio al mismo tiempo a la Escuela de Caza ...". Lo siguiente que sabemos es que, matriculado 42-8, el 27 de diciembre de 1940 se le hizo un vuelo de prueba en la Maestranza de Sevilla y que el 27 de marzo de 1941 quedó inscrito en el Registro de Aeronaves con la matrícula EC-BAB. A partir de entonces, se suceden sus altas y bajas en el Ejército del Aire y en Iberia; así, en febrero de 1942 causa alta en el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, en el cual permanece destinado hasta diciembre de 1943, aunque realizando sucesivas visitas a la maestranza aérea hispalense. Curiosamente, como muestra de que no debía de resultar fácil seguir el paradero de este avión, el 10 de enero de 1944, el coronel jefe del Regimiento Mixto número 1, de Alcalá de Henares, que por entonces lo era Rafael Baquero Álvarez, decía al Depositario de Efectos de la Maestranza de Sevilla lo siguiente: "Acuso recibo de su escrito 3142 de 24 diciembre ppdo. en el que me comunicaba el envío de las cartillas correspondientes al avión Ford 42-8 y sus motores Hispano nums. 15.908, 17.346 y 17.333, significándole que di-

chas cartillas han sido remitidas por esta Jefatura al Grupo de Entrenamiento del E.M. en Barajas, por no pertenecer dicho avión a este Aeródromo...".

Lo cierto es que ni en la tantas veces citada Instrucción General nº 1 ni en sus posteriores ampliaciones se hizo mención a este avión, por lo que, en consecuencia, debemos suponer que, por entonces, ya no figuraba en el inventario de material de vuelo del Ejército del Aire y que, por el contrario, estaba en Iberia. Lo último que de él hemos averiguado es que el 25 de enero de 1949 fue propuesto de baja por la Maestranza de Sevilla y que dicha propuesta fue aprobada por la Superioridad el 2 de marzo.

#### 42-9

He aquí otro "caso misterioso", al que podríamos aplicar similar razonamiento al hecho en el del 42-7. Sabemos que durante 1941, hasta el 15 de mayo, cuando ya había sido dado de baja en el Servicio y desguazado, un avión Potez permaneció en la Maestranza de Marruecos en estado "E", es decir, inutilizado y propuesto de baja. Suponemos que, por habersele asignado una matrícula dentro de esta categoría de bimotores de transporte, podría tratarse de un ejemplar del modelo Potez 56. En cualquier caso, y al igual que aquel, debe de haberse tratado de uno de los internados en Orán y luego recuperados.

### 43: MONOMOTORES DE TRANSPORTE

COMO decíamos al principio de estas líneas, este indicativo fue asignado a los Vultee V-1A, a los Northrop Delta y a los Junkers W 34. De los primeros hemos encontrado referencias a los ejemplares siguientes:

#### 43-7

Sabemos que, en julio de 1939, el capitán Enrique de Cárdenas, probador de la Maestranza Aérea de León (por entonces, Parque Regional Norte), le hizo nueve vuelos entre los días 21 y 31: los de los días 21 y 27 fueron de prueba, de cinco y seis minutos de duración, respectivamente, mientras que los de los demás días correspondieron

a un viaje en el cual, partiendo del aeródromo de León y volviendo a él, hizo escalas en Sevilla, Tetuán, Málaga, nuevamente Sevilla y Cáceres, e invirtió nueve horas y treinta minutos de vuelo. Igualmente, nos consta que el 8 de septiembre de ese año resultó destruido en accidente, si bien no hemos podido determinar con exactitud las circunstancias de éste y el lugar en que aconteció.

#### 43-12

En febrero de 1942 se incorporó a la Escuadrilla de Transportes del Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, destino en el cual sirvió durante toda su vida en activo, hasta que causó baja en él en marzo de 1952 y quedó a cargo de la Maestranza Aérea de Madrid. Ésta propuso su baja en el Servicio el 17 de febrero de 1953, la cual fue aprobada por la Superioridad el 13 de abril. A raíz de la entrada en vigor de la IG nº 1, el 1 de diciembre de 1945, su matrícula había pasado a ser la L.13-12.

#### 43-14

Tenemos pruebas de que, tras servir como avión "nodriza" en el 5G-5 –donde sabemos que se encontraba el 3 de mayo de 1939–, durante al menos todo el año 1941 estuvo en la Maestranza de Madrid, y de que, ya en 1946, fue propuesto de baja (como L.13-14) por este organismo el 10 de julio. El 5 de agosto la propuesta fue aprobada por la Superioridad. Parece ser –ya que no lo hemos podido confirmar– que sirvió con el Grupo del Estado Mayor y que sufrió un accidente el 22 de febrero de 1946, como consecuencia del cual tuvo que ser desguazado.

#### 43-15

Tras ser revisado y reparado en la Maestranza de León –donde el capitán de Cárdenas le hizo un vuelo de prueba el 10 de julio de 1939–, pasó destinado como avión "nodriza" al 32 Regimiento de Asalto, desplegado en La Rabasa, destino en el cual permaneció (como L.13-15, desde el 1 de diciembre de 1945) hasta abril de 1947, cuando se hizo cargo de él la Maestranza de Albacete. Y en ésta continuó

hasta que fue propuesto de baja el 3 de julio de 1950. Causó baja en el Servicio el 3 de agosto de ese año.

#### 43-18

Inicialmente, fue destinado a la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor el 7 de octubre de 1939. Posteriormente, y después de que fuera reparado en la Maestranza Aérea de Marruecos, sita en Tetuán, el 21 de octubre de 1941 se incorporó al 27 Grupo de Caza, que, como es sabido, estaba desplegado en el aeródromo melillense de Nador, donde resultó destruido el 22 de diciembre de 1941 al incendiarse cuando realizaba una toma de emergencia por habersele desprendido en vuelo la hélice.

#### 43-20

De este ejemplar sólo tenemos referencias relativas a su permanencia en la Maestranza Aérea de Marruecos entre el 18 de noviembre de 1939 y el 1 de abril de 1941, aunque bien pudiera haber sido éste el Vultee que durante los años 1945, 1946, 1947 y hasta septiembre de 1948 (cuando causó baja en el Servicio) figuró en situación "C" en dicho organismo. De ser cierta esta hipótesis, habría sido el cuarto avión de este modelo que llegó a recibir la nueva designación L.13 y, por tanto, la nueva matrícula L.13-20.

#### 43-21

Mención especial en esta narración merece este Vultee, por el motivo que vamos a explicar. Hemos encontrado pruebas de su estancia en la Maestranza Aérea de Marruecos el 18 de noviembre de 1939 y el 1 de abril de 1941, así como dos documentos que, cuando menos, nos permiten conocer con exactitud en qué estado se hallaba en dos fechas determinadas y, además, saber de qué ejemplar concreto se trataba. En el primero de dichos documentos, fechado en León el 21 de agosto de 1942 y remitido por el Jefe de la Maestranza de esta ciudad al Jefe de la de Sevilla, se dice textualmente, entre otras cosas, lo siguiente: "Encontrándose en Algeciras pendiente de envío a esta Maestranza ... el avión 43-21 y habiéndose pensado dado su

actual estado y vida del mismo darlo de baja para despiece y aprovechamiento del material resultante del mismo, se ha interesado de la Sección Servicios que por esa Maestranza se destaque a la plaza de Algeciras un equipo de obreros para que procedan al despiece del mismo...".

En el segundo documento, fechado en Sevilla el 5 de septiembre de 1942, firmado por el alférez mecánico Manuel Lora y dirigido al comandante jefe de los talleres de la maestranza hispalense, no sólo se concreta el lamentable estado en que se halla ("Se encuentra sin elementos de a bordo, mandos ni instalación alguna. La viga del armazón de unión del plano derecho rota. Le faltan varias ventanas, así como la puerta de escape de la cabina de pilotos. Falta sujeción derecha del motor en el salpicadero, cremallera derecha de escamoteo del tren de aterrizaje, tapones de los depósitos, planos, todos los planos y timones de cola a excepción del de dirección que se encuentra en buen estado ..."), sino que, además, se da un dato esencial para que podamos averiguar la identidad de este avión, ya que el encabezamiento de este escrito es el siguiente: "Tengo el honor de comunicar a Vd. el resultado del reconocimiento del avión Vultee- NO-A-190 (43-21) ...".

No deja de sorprendernos –favorablemente, desde luego– el hecho de que en el escrito se cite expresamente el número A-190, que parece evidente que tenía que figurar en la documentación del avión y que no es más que el que, como parte de su flota, American Airlines había asignado a este ejemplar, cuyo número de fabricación era el 19 y cuya matrícula civil norteamericana fue la NC14253. Curioso ¿no es así?

Por su parte, los Northrop Delta que sobrevivieron a la guerra y estuvieron en servicio posteriormente fueron los siguientes:

#### 43-5

De este ejemplar lo único que hemos podido averiguar es que el 2 de abril de 1939 estaba destinado en el Grupo 5G-5, dato que nos sirve para, al menos, corroborar que sobrevivió al con-

flicto, aunque no sabemos en qué estado.

#### 43-17

El 10 de mayo de 1940, cuando fue constituido el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, quedó destinado en él, si bien por entonces se hallaba en reparación en la Maestranza de Madrid. Y en este destino permaneció hasta diciembre de 1949, cuando fue depositado en la citada maestranza, de la cual ya no volvió a salir. El 8 de octubre de 1953 fue propuesto de baja (ya como L.12-17), la cual se hizo efectiva el 6 de noviembre.

#### 43-19

Al igual que el anterior, el 10 de mayo de 1940 estaba destinado en el citado Grupo, en el cual continuó hasta febrero de 1942, cuando pasó a la Maestranza de León, donde permaneció hasta que el 30 de mayo de 1947 fue dado de baja en el Servicio, ya con la matrícula L.12-19

El tercer modelo que tuvo asignado el indicativo 43 hasta el uno de diciembre de 1945 fue, como ya hemos dicho, el Junkers W34. De él tenemos información sobre los cuatro ejemplares siguientes (Obsérvese que decimos "cuatro", no "tres", que son los que figuran en los inventarios oficiales correspondientes a los años 1945 a 1951).

#### 43-3

El 16 de marzo de 1941 fue destinado a la Escuela de Tripulantes, de Málaga, a la que se incorporó poco después, procedente de la de Vuelo sin Visibilidad, de Maticán. Tras pasar por la Maestranza de León, en febrero de 1946 se incorporó –ya con la matrícula L.14-3– a la Academia del Arma de Aviación, donde le fue asignado el indicativo 82-68. El 29 de agosto de 1949 fue destinado al Grupo del Estado Mayor, en el cual permaneció hasta que el 13 de abril de 1953 causó baja en el Servicio, a propuesta de la Maes-

tranza de Madrid (expediente de fecha 7 de febrero).

#### 43-8

Curiosamente, en la bibliografía en que se habla del avión así matriculado se le cita como perteneciente al modelo Vultee V-1A, cuando en realidad era un Junkers W 34. De esto no tenemos la más mínima duda, puesto que disponemos de documentación más que de sobra para corroborarlo.

Tras servir en la Escuela de Vuelo sin Visibilidad, el 22 de febrero de 1941 fue destinado a la de Tripulantes, en la que permaneció hasta finales de marzo de 1943, al menos. Finalmente, causó baja en el Servicio –como L.14-8– el 29 de septiembre de 1947.

#### 43-22

De este ejemplar tenemos constancia de que permaneció en la Escuela de Observadores, de Málaga, desde septiembre de 1948 hasta finales de abril de 1953, cuando por entonces tenía el indicativo 75-10, y de que fue propuesto de baja por la Maestranza de Sevilla el 7 de diciembre de 1953.

#### 43-23

Procedente de la Maestranza de León, se incorporó a la Academia General del Aire en noviembre de 1947, donde permaneció hasta el mismo mes de 1949, cuando pasó nuevamente a revisión a maestranza. Terminada ésta, en agosto de 1950 fue destinado al Grupo del Estado Mayor, en el cual tuvo asignado el indicativo 91-19. El 25 de agosto de 1951 resultó accidentado en Santiago de Compostela y en diciembre se hizo cargo de él la Maestranza de León. Por último, en febrero de 1952 causó baja en el Servicio.

Tras este “escarceo” por los indicativos compartidos por varios modelos, dediquemos ahora nuestra atención a aquellos que fueron asignados a un modelo cada uno, empezando por el 40, que, como dijimos al principio, correspondió al de Havilland DH-89 “Dragon Rapide”, aunque, como veremos, también fue compartido por, un DH-90 “Dragonfly”, al menos.

En cuanto al número de ejemplares, es preciso que hagamos ciertas precisiones. Sabemos que el 16 de agosto de 1939 había once ejemplares (del 40-1 al 40-11), nueve de los cuales

procedían de recuperación, lo mismo que el 11 de abril de 1940, mientras que, por el contrario, el 1 de febrero de 1941 sólo quedaban cinco, que eran los que tenían las matrículas 40-2, 5, 7, 11 y 13. Pero, si eran once ¿cómo es que había uno matriculado 40-13?, se preguntará algún impaciente y perspicaz lector. La respuesta es bien sencilla: porque en los estadios de existencias correspondientes a esas dos primeras fechas once eran, en efecto, los que figuraban, pero, posteriormente (con exactitud, no sabemos en qué mes o meses), fueron dados de alta otros dos, a los que se les asignaron las matrículas 40-12 y 40-13. Uno de éstos bien pudiera ser aquel al que, en escrito de 14 de octubre de 1939, dirigido a la Presidencia del Gobierno, se refería el Agregado Militar y del Aire en la Embajada de España en París: “... como consecuencia de gestiones que hago desde hace varios meses cerca de la Dirección de Aduanas, en París, se me ha concedido autorización para retirar del aeródromo de Franczal un avión marca “Dragón Havilland (sic) ... En cuanto el teniente ... quede libre de otras gestiones y trabajos que le tengo encomendados, llevará dicho aparato en vuelo al aeródromo



Poco tiempo después de que terminara la guerra civil, el DH-90 40-4 fue fotografiado en el Aeródromo de León (según creemos), en compañía del Savoya 81 21-66.

militar español más próximo a la frontera catalana ...”.

Así, pues, en realidad fueron trece los que llegó a tener el Ejército del Aire, si bien siete de ellos durante escaso tiempo, ya que los matriculados 40-1, 3, 4, 6, 8, 9 y 10 fueron pronto destinados a la Dirección General de Aviación Civil (“... para Tráfico Aéreo,,,”), concretamente el 31 de mayo y el 4 de junio de 1940, mientras que otro más (el 40-12) lo fue poco después, el 12 de febrero de 1941. Posteriormente, todos fueron cedidos a Iberia.

De los cinco “militares”, sabemos lo siguiente:

#### 40-2

El 11 de diciembre de 1939 estaba en la Maestranza Aérea de Sevilla, ya revisado y probado en vuelo y pendiente de ser enviado a Guinea. El 5 de enero de 1940 se le hizo un nuevo vuelo de prueba, y a partir de aquí perdemos su pista, aunque suponemos que en aquella antigua provincia ecuatorial española terminaron sus días. Esta suposición la basamos en el hecho de que el 30 de junio de 1942 quedaban en servicio cuatro ejemplares, de todos los cuales conocemos su paradero con posterioridad a esta fecha, luego ...

#### 40-5

Tras servir como “nodriza” del 21 Grupo de Getafe durante parte de 1939 y de 1940, a principios de 1941 ya estaba en el Grupo de Entrenamiento y Transportes del Estado Mayor, en el cual permaneció hasta su baja en vuelo en junio de 1952. Finalmente, la Maestranza de Madrid propuso su baja en el Servicio el 20 de enero de 1955 (como L.9-5), la cual fue aprobada el 26 de febrero.

#### 40-7

Éste era el antiguo F-AQIM (número de fabricación 6383), utilizado por la aviación republicana y recuperado al final de la contienda civil. Que sepamos, siempre estuvo destinado en el Grupo del Estado Mayor y en la Escuadrilla del Servicio Fotográfico y Cartográfico. A propuesta de la Maes-

tranza de Madrid (expediente del 16 de febrero de 1954), causó baja en el Servicio el 11 de marzo, como L.9-7.

#### 40-11

Estuvo destinado en el 25 Grupo de Caza, como avión “nodriza”, hasta que, en agosto de 1941, pasó a la Maestranza de León, en la cual no se pudo finalizar su reparación por falta de material y quedó suspendida el 14 de noviembre de 1942. Por ello, una vez autorizado su despiece el 2 de diciembre de 1944, fue propuesto de baja el 18 de febrero de 1945, propuesta que fue aprobada por la Superioridad el 15 de octubre.

#### 40-13

Al igual que el 40-11, tuvo entrada en la Maestranza de León en agosto de 1941 para que se procediera a su reparación, que, por falta de bancadas y motores, quedó suspendida el 25 de mayo de 1942. Su despiece fue autorizado en la misma fecha que el de aquel, junto al cual fue propuesto, y dado de baja.

En cuanto a los ocho “civiles”, y a pesar de que tenemos constancia documental del destino de todos ellos a Aviación Civil, de sólo seis hemos podido encontrar pruebas de su inscripción en el Registro Nacional de Aeronaves Civiles y de las matrículas “Echo Charlie” que “lucieron”, que fueron, concretamente, las EC-AAQ (ex EC-BAA), AAR (ex EC-BAC), AAS, AAV, AAY y ABG (ex EC-CAQ). Probablemente, los otros dos fueron empleados como fuente de repuestos.

Lamentablemente, no hemos podido establecer qué correspondencia hubo entre sus respectivas matrículas militares y civiles, excepto en el caso del 40-1 (n/f 6277, ex G-ADCL), que sería el EC-AAY, en el del 40-6 (n/f 6420, ex F-ARII), que llegaría a ser el EC-AAR, y en el del 40-4 (precisamente, el DH-90 Dragonfly con n/f 7529 y ex F-APDE y G-ANYK), que sería el EC-BAA y, posteriormente, el EC-AAQ. Además, sabemos que el EC-AAS figuraba inscrito en el citado Registro con el número de fabricación 6424 (ex F-ARIJ) y el EC-AAV con el 6425 (ex F-ARIK y “7 blanco” en la aviación republicana).

Pasemos ahora a hablar de los Airspeed Envoy que tuvo en servicio el Ejército del Aire (aunque escaso fue el que le prestaron), que fueron los tres siguientes:

#### 41-2

Era el antiguo G-ADBB (n/f 34) de la Aviación Nacionalista. El 31 de octubre de 1939 fue destinado a Estudios y Experiencias y durante todo el año 1941 permaneció “internado” en la Maestranza Aérea de Marruecos, sita en Tetuán, de la que creemos no volvió a salir. En diciembre de 1945 ya había causado baja en el Servicio.

#### 41-3

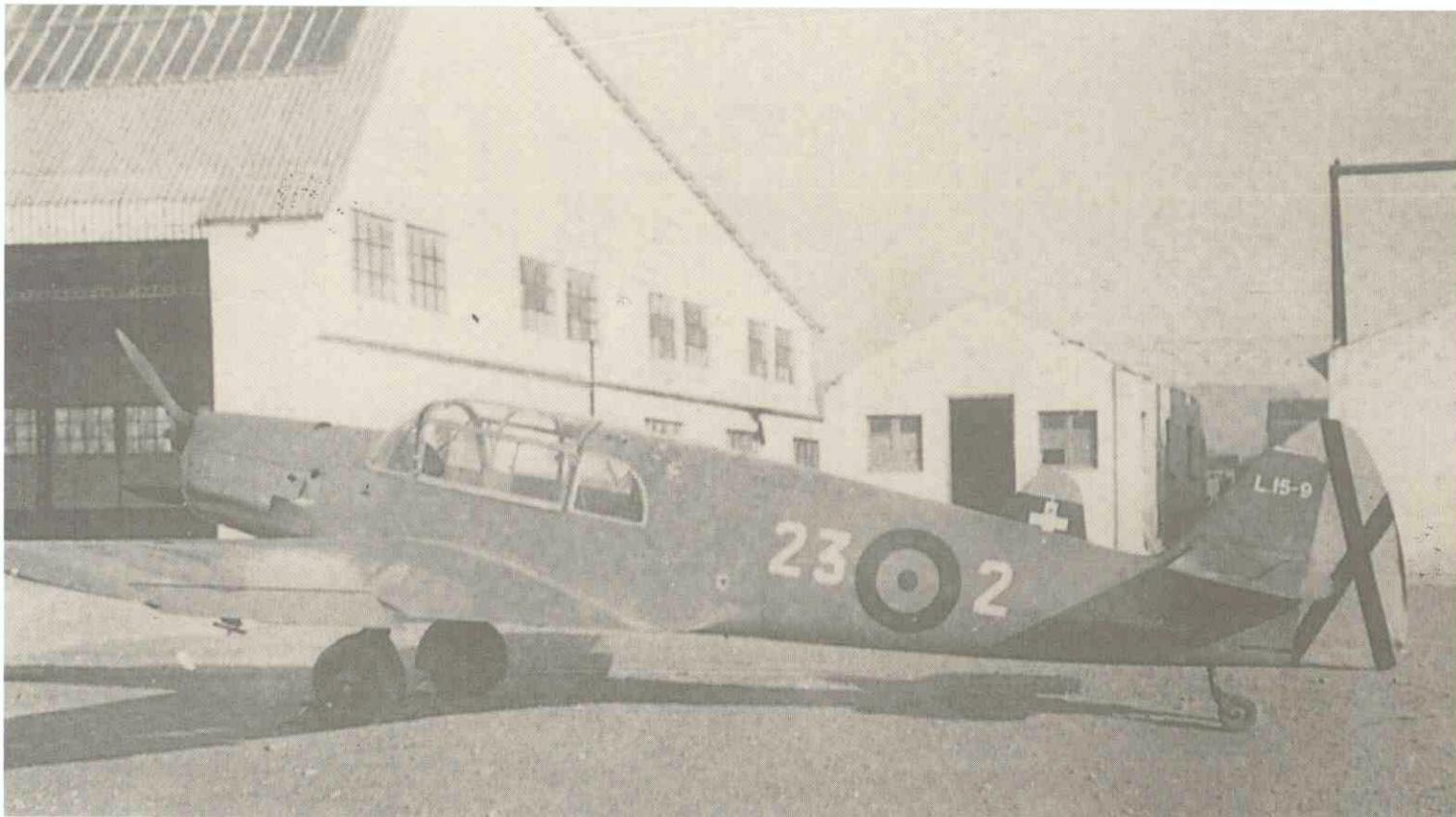
Aparte de algún corto período de tiempo en el Grupo del Estado Mayor durante 1941, las referencias que de él tenemos le sitúan siempre en los talleres de la Maestranza de Madrid, hasta que causó baja en el Servicio (ya como L.11-3) el 17 de julio de 1950, a propuesta de ésta, de fecha 19 de mayo.

#### 41-4

Este ejemplar parece que fue el que más llegó a volar, ya que desde septiembre de 1945 hasta diciembre de 1947 estuvo en servicio en el Grupo de Experimentación en Vuelo, desplegado en Torrejón de Ardoz. Sabemos que con anterioridad había estado durante todo el año 1941 en la Maestranza de Madrid y que desde enero de 1948 hasta su baja definitiva el 19 de julio de 1950 permaneció arrumbado en aquel Grupo. Al igual que el ejemplar anterior, causó baja en el Servicio (como L.11-4) el 19 de julio de 1950, a propuesta de de la citada maestranza, según expediente de fecha 19 de mayo de 1950 .

De la elegante y estilizada “Taifun”, de la que a continuación vamos a ocuparnos, la Legión Cóndor utilizó seis ejemplares (que fueron matriculados del 44-1 al 44-6) durante la guerra civil, cuatro de los cuales (los 44-2, 4, 5 y 6) quedaron en España al finalizar ésta.

Poco tiempo después, en el tercer trimestre de 1939, llegaron otros tres



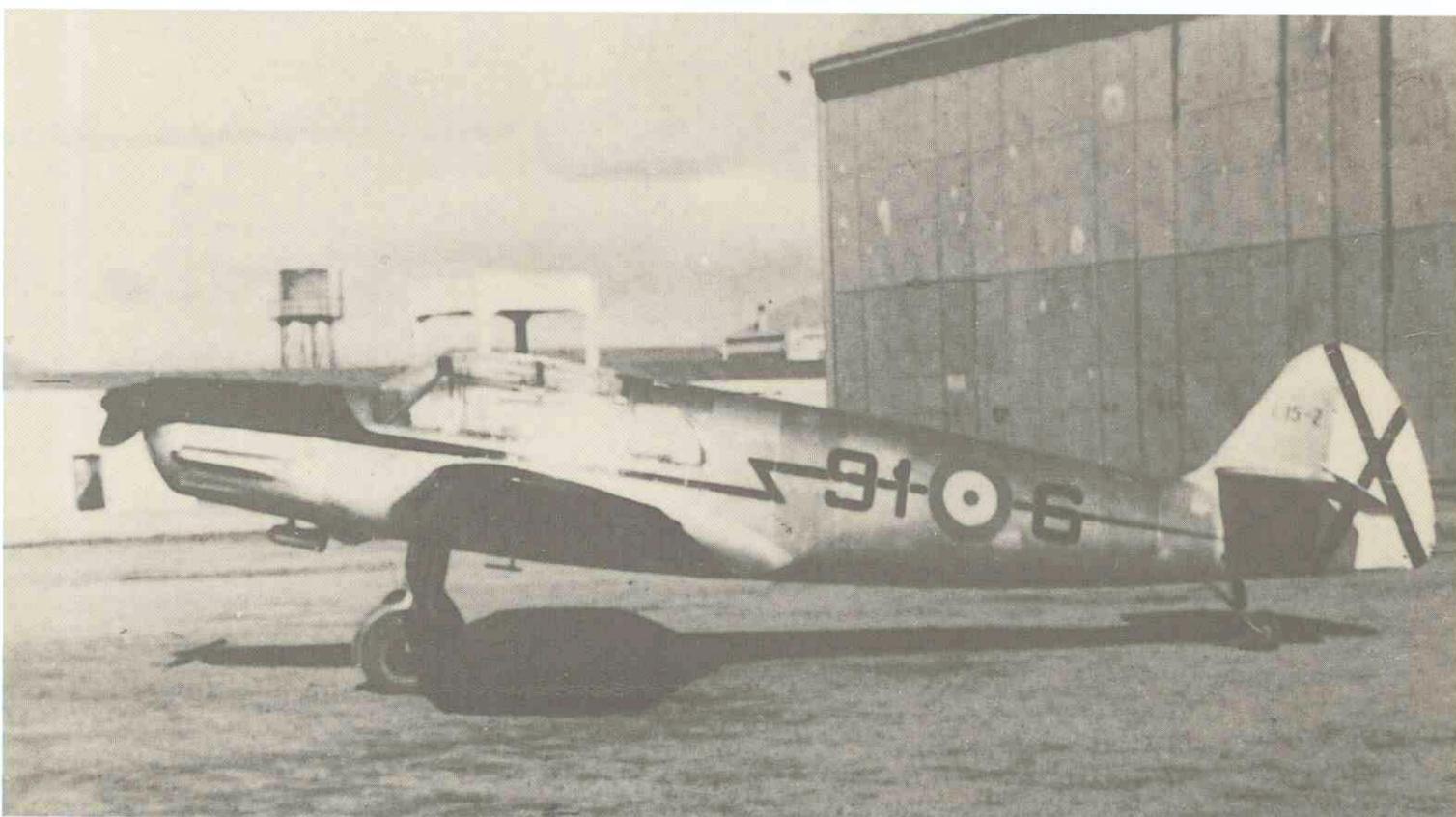
Archivo D. Balaguer

Vista de la "Taifun" L.15-9 cuando ya estaba destinada en el 23 Regimiento de Caza, como atestigua su indicativo.

ejemplares, que habían sido adquiridos por la Alta Comisaría de Marruecos "... para servicio de las tropas de policía del Sáhara ... para establecer enlaces rápidos y eficaces con los puestos del interior ...", según afirmaba

el General Subsecretario del Aire en escrito fechado el 22 de septiembre de ese año, dirigido al Jefe del Estado Mayor, en el cual, además, le transmitía la opinión del Alto Comisario en el sentido de que las mencionadas avio-

netas deberían pasar a depender a todos los efectos del Arma de Aviación, ya que así se podría realizar más eficazmente su entretenimiento, "... sin perjuicio de que sigan prestando sus servicios en el Sáhara". Y así sucedió:



Archivo IHCA

La estilizada línea de la "Taifun" queda patente en esta toma de la L.15-2, cuyo indicativo 91-6 denota su adscripción al Grupo de Estado Mayor.

matriculadas de la 44-7 a la 44-9, fueron destinadas a la 11 Escuadrilla, en la que permanecieron hasta 1941.

Permítasenos, ahora, aportar algunos datos sobre cada una de ellas.

#### 44-2

Tenemos constancia de que al menos entre enero de 1941 y noviembre de 1944 estuvo destinada en la Escuela de Caza. Posteriormente, ya en 1949, la tuvo en dotación el 27 Grupo de Caza (Nador), y el 28 de septiembre pasó destinada al Grupo del Estado Mayor, el cual le asignó el indicativo 91-6. Desde éste se incorporó por destino al 23 Grupo de Caza (Reus) el 24 de marzo de 1954, y en él terminó su vida operativa. Finalmente, causó baja en el Servicio (como L.15-2) el 17 de enero de 1956, propuesta por la Maestranza Aérea de Albacete el 24 de octubre de 1955.

#### 44-4

Tras servir en el 23 Regimiento de Caza (Reus), en septiembre de 1945 se incorporó al Grupo de Experimentación en Vuelo (Torrejón). Y en éste permaneció hasta que, como consecuencia de haber tenido que tomar tierra, por parada de motor, en la playa de La Sabinoza (Tarragona) el 19 de diciembre de

1949, tuvo que ser dada de baja (como L.15-4) a causa de la corrosión que sufrió, ya que estuvo sumergida en el agua durante más de 24 horas.

#### 44-5

Entre 1940 y 1948 estuvo destinada en el Grupo del Estado Mayor. Después de ser sometida a una revisión en la Maestranza Aérea de Logroño —donde sabemos que se hallaba a mediados de enero de 1949—, se incorporó al 23 Regimiento de Caza de Reus, donde estuvo volando hasta al menos el 5 de diciembre de 1955. Finalmente, causó baja en el Servicio (como L.15-5) el 22 de mayo de 1959, a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete, en expediente de fecha 22 de abril.

#### 44-6

Sabemos que durante algunos meses de 1939 estuvo destinada en el 25 Grupo del Regimiento de Caza nº 23 y que el 21 de noviembre de ese año ya figuraba entre los efectivos del Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor. Entre enero y agosto de 1941 estuvo en la Maestranza Aérea de Logroño, de la que no debió de salir, ya que no hemos encontrado ninguna referencia sobre ella con posterioridad a esa fecha.

#### 44-7

Inicialmente, estuvo en la 11 Escuadrilla de Cabo Juby hasta mediados de 1941; después, pasó a la Escuela de Caza, donde permaneció hasta, al menos, enero de 1954 y, más tarde, a la Escuela de Reactores, en la que se hallaba el 1 de enero de 1956. Causó baja en el Servicio (ya como L.15-7) el 22 de mayo de 1959, a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete de fecha 28 de abril.

#### 44-8

Este ejemplar tuvo una existencia muy efímera, ya que el 15 de septiembre de 1941 resultó destruido en accidente en el aeródromo de Cabo Juby, sede de la 11 Escuadrilla, en la que estaba destinada. En el accidente perdieron la vida los tenientes Adolfo Zufiaurre Aramayo y Aurelio Vázquez Ansoar y el cabo primero Antonio Manuel Jerez Alosa, y, además, también resultó destruido el único Fokker F-XII del Ejército del Aire, que fue alcanzado por los restos de la avioneta y se incendió.

#### 44-9

Tras servir en la 11 Escuadrilla al menos hasta agosto de 1941, posterior-



Instantánea que da testimonio de la existencia durante la guerra civil de una Cigüeña matriculada 46-6.



Archivo IHCA

*Aunque de mala calidad, esta fotografía nos permite apreciar el indicativo 102-2 que le fue asignado a la Cigüeña L.16-3 cuando estuvo destinada en la Escuadrilla del Cuartel General de la Región Aérea del Estrecho, desplegada en Tablada.*

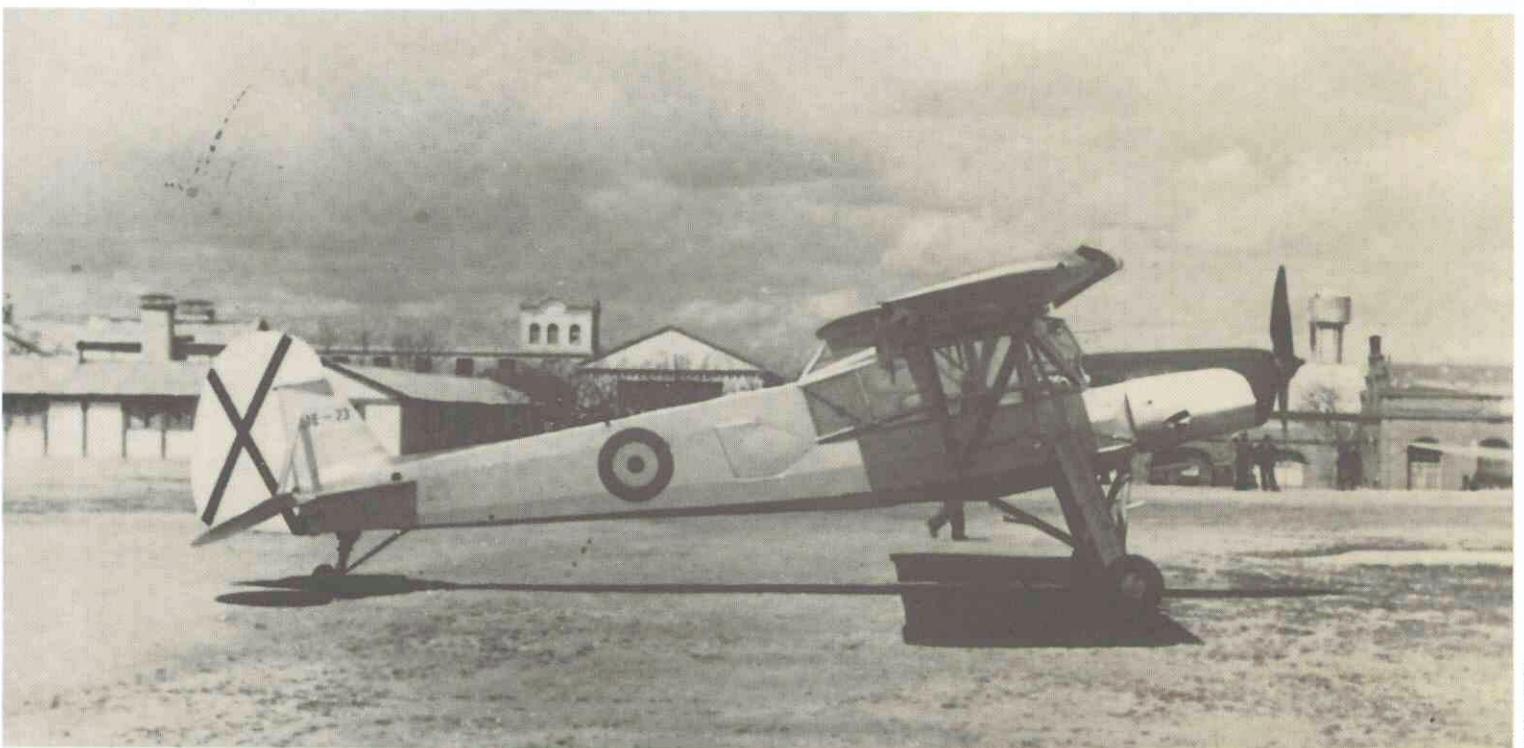
mente pasó destinada a la Escuela de Caza y, después, al 23 Regimiento de Caza. Sabemos que el 23 de mayo de 1947 ya estaba en éste, después de haber sido revisada en la Maestranza Aérea de Logroño. Y en él permaneció, con el indicativo 23-2, hasta el 18 de noviembre de 1953, al menos. Causó baja en el Servicio el 17 de ene-

ro de 1956 (como L.15-9), también a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete (expediente de fecha 24 de octubre de 1955).

Como hemos citado con anterioridad, el número de tipo 45 fue asignado a dos modelos bien distintos de

Fokker: al trimotor F-XII y al monomotor C-X. De ellos, el Ejército del Aire "heredó" sendos ejemplares, uno de cada bando contendiente en la guerra civil.

El primero, tenía el número de construcción 5284 y había estado matriculado en Gran Bretaña como G-ADZH, a nombre de Crilly Airways y, después, de British Airways. Inicialmente, en la



Archivo IHCA

*Instantánea de la Cigüeña L.16-23, realizada en la Maestranza Aérea de Madrid.*

aviación nacionalista tuvo la matrícula militar 20-5 –con la que terminó la guerra–, que, posteriormente, fue sustituida por la 45-5. Siempre estuvo destinado en la 11 Escuadrilla de Cabo Juby, hasta que resultó destruido, como ya hemos mencionado, el 15 de septiembre de 1941.

Aunque en algunas publicaciones se ha mencionado que un Fokker F-VII también sobrevivió a la guerra (en concreto, se trataría del 45-2, ex 20-2), no tenemos constancia fehaciente de ello, ni de que, en el supuesto de que así hubiera sido, llegara a estar en servicio.

El C-X fue recuperado en el pueblo de Onil al terminar la guerra, y permaneció en la Maestranza Aérea de Madrid durante bastante tiempo, al menos hasta el 21 de enero de 1944, cuando, con la matrícula 45-8, fue destinado al Grupo de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor. Posteriormente, en octubre de 1944, pasó al Grupo de Experimentación en Vuelo (Torrejón), donde estuvo hasta que el 24 de junio de 1947 fue destinado de nuevo a aquel, ya con la matrícula R.7-8, que le había sido asignada el 26 de diciembre de 1945. A raíz de una toma de tierra forzosa –afortunadamente, sin consecuencias para su único tripulante– que tuvo que realizar en el pueblo de Torrente del Cinca (Huesca), volvió a la citada maestranza, que, finalmente, propuso su baja en el Servicio el 19 de agosto de 1952, la cual fue aprobada por la Superioridad el 13 de octubre.

## LAS “CIGÜEÑAS”

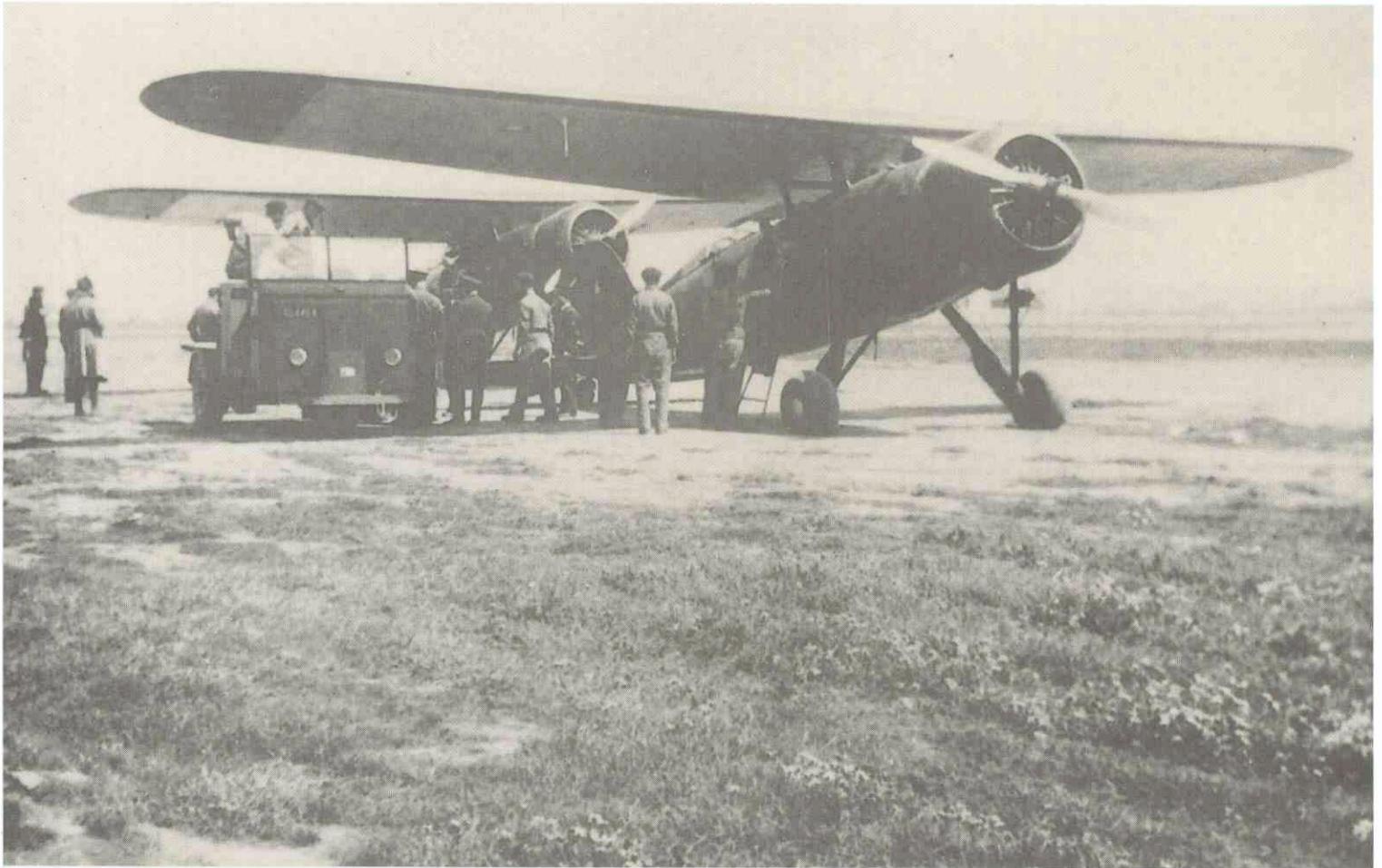
Las primeras Fieseler Fi 156 con que contó el Ejército del Aire procedían de la Legión Córdor, ya que cuatro de las seis (46-1 a 46-6) que habían utilizado los alemanes durante la contienda civil quedaron en España al finalizar ésta.

Estos cuatro ejemplares (los matriculados 46-2, 3, 4 y 5) estuvieron destinados, principalmente, en el Grupo del Estado Mayor y en las escuadrillas de los cuarteles generales de las regiones y las zonas aéreas, así como en el INTA (la 46-4) y en Guinea Ecuatorial, al servicio del gobernador de la provincia (la 46-2). En concreto, de la 46-5 podemos añadir que su número de fabricación (*Werknummer*) era el 758; que, después de servir en el men-

Matrícula militar	Número de fabricación y matrícula civil alemana	Observaciones	Fecha baja en el Servicio
46-2		En Guinea 23-5-47	
46-3, L.16-3		En 102 Escla. (102-2) 23-5-47 En 107 Escla. 30-6-48	1-9-58
46-4, L.16-4, L.6-4		En INTA 16-5-45 En 106 Escla. 23-5-47	15-7-55
46-5	758	EC-AAX. Accidentada en Santa Isabel el 13-6-47	
46-6	110.366 D-EXWE	Accidentada en Monflorite el 24-1-44	
46-7, L.16-7, L.6-7	110.367 D-EYUU	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	29-4-59
46-8, L.16-8, L.6-8	110.368 D-EYUV	En 21 Rgto. el 12-7-45 En 101 Escla. 23-5-47	26-3-58
46-9, L.16-9, L.6-9	110.369 D-EYUW(1)	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	8-6-62
46-10, L.16-10, L.6-10	110.370 D-EYUX	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	18-6-62
46-11, L.16-11, L.6-11	110.362 D-EXWD	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	18-6-62
46-12, L.16-12, L.6-12	110.363 D-EXWG	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	18-4-61
46-13, L.16-13, L.6-13	110.391 D-EYUW(2)	En DGAC 16-5-45	29-4-59
46-14, L.16-14, L.6-14	110.392 D-EXWC	En Academia Aviación el 16-5-45, el 10-9-47 (82-58) y el 17-3-49 (82-9). En 105 Escla. el 28-6-49 (105-1)	
46-15, L.16-15	110.393 D-EXWY	Matriculada EC-ADM el 26-6-48. Accidentada en Cerro del Telégrafo el 4-4-51	
46-16, L.16-16, L.6-16	110.394 D-EYWB	En DGAC 16-5-45 y 23-5-47	12-12-59
46-17, L.16-17, L.6-17	110.395 D-EYWJ	En 31 Rgto. 12-7-45. En 105 Escla. el 23-5-47	18-4-61
46-18		Accidentada en Villanubla el 25-9-44	30-5-47
46-19, L.16-19		Accidentada en Fraga el 6-2-46; destinada en la 104 Escla. (104-2)	17-4-46
46-20, L.16-20, L.6-20		En DGAC el 16-5-45. En 104 Escla. el 23-5-47. En 105 Escla. el 18-8-47	26-3-58
46-21, L.16-21, L.6-21		En 102 Escla. 23-5-47 y 28-2-49 (102-1)	27-11-59
46-22, L.16-22, L.6-22		En 103 Escla. entre 10-7-44 y 23-5-47, al menos.	26-3-58
46-23, L.16-23, L.6-23		En GEM entre 16-5-45 y 28-7-51, al menos.	25-4-60
46-24, L.16-24, L.6-24		En DGAC el 16-5-45 y el 23-5-47	8-8-61

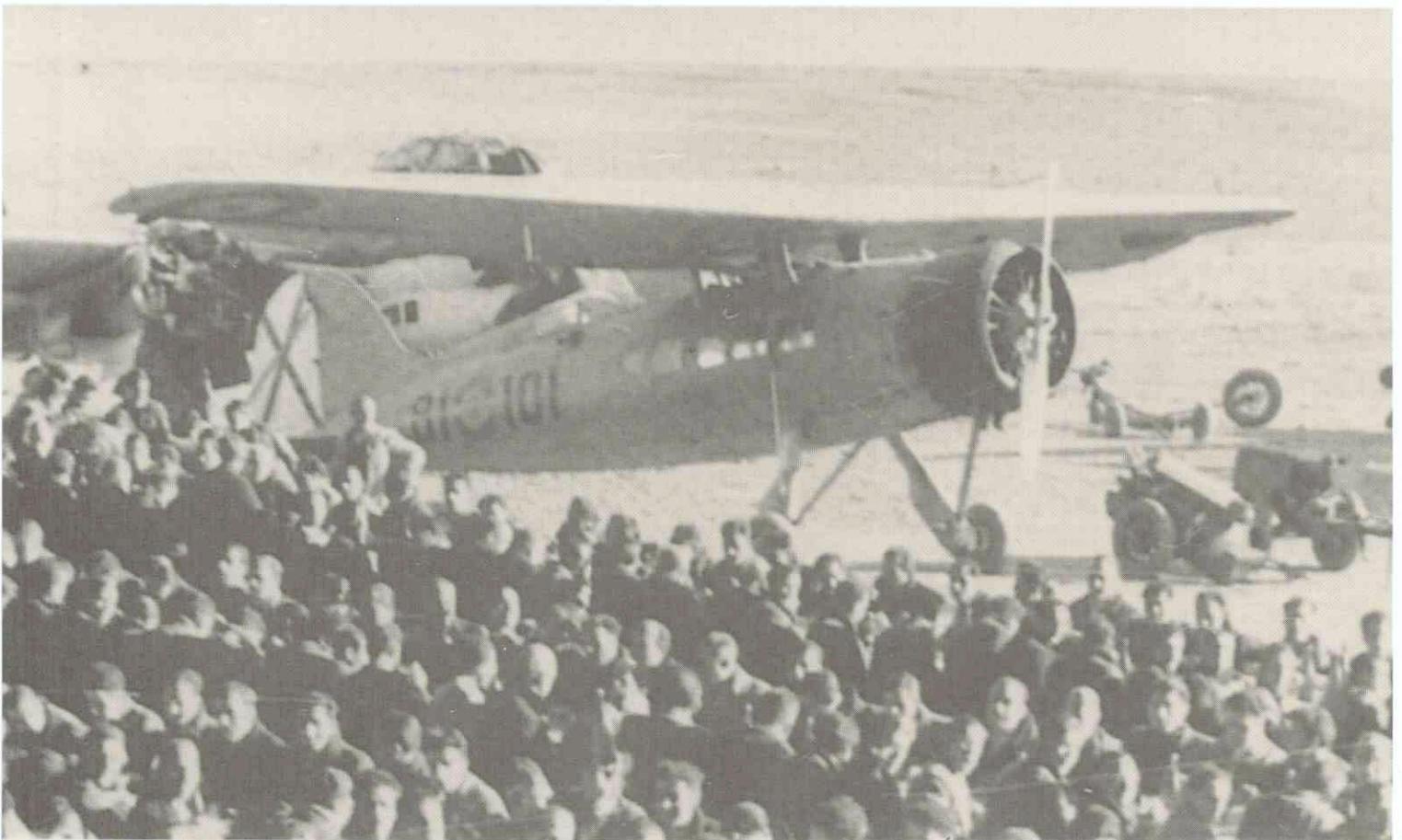
cionado Grupo, el 10 de julio de 1941 fue inscrita en el Registro Civil de Aeronaves con la matrícula EC-AAX, a nombre de la Dirección General de Marruecos y Colonias, del Ministerio de Asuntos Exteriores, y que el 13 de junio de 1947 resultó totalmente destruida en el aeropuerto de Santa María,

en Santa Isabel de Fernando Poo. Con anterioridad –el 23 de agosto de 1943– había sufrido otro accidente, que tuvo lugar en Monflorite, en el cual fallecieron los alféreces Manuel Feito Monereo y Juan Antonio Franco Toimil, profesores de la escuela de vuelo sin motor ubicada en esa localidad.



Archivo J. Lacouture

*He aquí, nada más tomar tierra en el aeródromo francés de Orán La Senia (Argelia), los dos Consolidated 20-A Fleetsteer republicanos que posteriormente sirvieron en el Ejército del Aire.*



Archivo IHCA

*Este Fleetster era el L.17-2, que ya lucía el indicativo 81-101 de la Academia General del Aire, cuando fue fotografiado a las puertas del antiguo hangar de revisiones de la Maestranza Aérea de Albacete.*

La más longeva fue la 46-3 y L.16-3, que causó baja en el Servicio el 1 de septiembre de 1958, después de haber servido, entre otras unidades, en las 102 y 107 Escuadrillas, de la 2ª Región y de la Zona Aérea de Baleares, respectivamente, en la primera de las cuales tuvo el indicativo 102-2.

Por otro lado, de la 46-4 y L.16-4 sabemos que fue dada de baja el 15 de julio de 1955; en cambio, de la 46-2 desconocemos la fecha en que lo fue, si bien tuvo que ser posterior al 23 de mayo de 1947, ya que por entonces estaba destinada al servicio del gobernador de Guinea Ecuatorial.

A mediados de 1942, y con el fin de fomentar la práctica de este tipo de vuelo en España, el Ministerio del Aire puso en marcha un plan de adquisición de veleros a Alemania, como parte del cual, en el mes junio, se realizó un primer pedido de 20 Kranich, 30 Grunau Baby I y II y 10 Weihe, a los que en años sucesivos se añadieron más ejemplares, casi todos fabricados con licencia por la renaciente industria aeronáutica nacional y por el propio Ejército del Aire, tanto en el Parque Eventual de Cataluña (Sabadell) como en los talleres de Jerez de la Frontera.

Por ello, y para, además, dotar al Ejército del Aire de un auténtico avión de enlace, observación y evacuación sanitaria, del que carecía, el 9 de julio de 1943 se cursó a la compañía Fieseler un pedido (el nº 3304/1) por 20 Fi 156Ca-3, a un precio por unidad de 70.800 marcos. En la oferta realizada por la empresa germana el 16 de junio, se especificaba que las entregas se efectuarían durante los meses de agosto, septiembre, octubre y noviembre de este año, si bien la realidad sería muy distinta, como vamos a ver.

Por lo que hemos podido averiguar, los seis primeros ejemplares fueron recibidos durante octubre (aunque estaba prevista la recepción de uno más, fue retrasada hasta abril del año siguiente), los cinco siguientes en enero de 1944 y los restantes entre abril y julio, al menos, hasta llegar a un total de diecinueve, ya que, por algún motivo que desconocemos, el vigésimo avión del contrato parece ser que no fue entregado.

En cuanto a sus matrículas, es de destacar que, en lugar de comenzar por la 46-7, es decir, la siguiente a la última de las seis utilizadas por la Le-

gión Cándor, comenzaron por la 46-6 y terminaron con la 46-24, y no con la 46-25, que debería haber sido, por tanto, la correspondiente al vigésimo ejemplar, sobre cuya existencia no hemos encontrado ningún rastro. Al igual que aquellas, el 2 de noviembre de 1945 se les asignó la designación L.16 y las matrículas L.16-6 a L.16-24, aunque alguna jamás llegaría a ser pintada en el ejemplar correspondiente. Finalmente, el 22 de diciembre de 1953, las supervivientes pasaron a ser L.6, si bien mantuvieron los mismos números de orden.

Habitualmente, los vuelos de entrega eran realizados por pilotos alemanes, desde Kassel, con escalas en Fritzlar, Friburgo, Lión y Perpiñán, hasta Sabadell, donde se llevaba a cabo la revisión de recepción en el Parque Eventual, que actuaba como depositario de las Cigüeñas hasta que eran recogidas por personal de las unidades o de los organismos a que eran destinadas. No obstante, tenemos conocimiento de que al menos cinco ejemplares ("WerkNummern" 1661 a 1664 y 1695) no fueron entregados por el fabricante, sino por unidades de la "Luftflotte 3" de la Luftwaffe, que estaba desplegada en Francia. Incluso, en un documento oficial alemán se cita que el último de estos ejemplares, el 1695, fue remitido para sustituir al 1664, por lo que suponemos que éste pudo haber resultado destruido en el vuelo de entrega. Sea como fuere, parece evidente que estas cinco Cigüeñas eran de segunda mano, como se pone de manifiesto por sus números de fabricación de cuatro dígitos, ya que, de acuerdo con una orden del ministerio del aire alemán, de fecha 30 de noviembre de 1942, a todos los aviones producidos a partir de entonces se les asignaron números de seis dígitos.

Al igual que las cuatro primeras, principalmente estuvieron destinadas en las escuadrillas de las regiones y de las zonas aéreas y en las escuelas de vuelo sin motor, si bien algunas sirvieron también en la Academia del Arma de Aviación (León) en los Regimientos 21, de Caza, y 31, de Asalto, desplegados ambos en Getafe, y en el Grupo del Estado Mayor.

En la Tabla 2 resumimos algunos datos sobre las Cigüeñas.

A finales de 1959, quedaban seis ejemplares en servicio, tres de los cuales estaban en maestranzas y los otros tres destinados en Aviación Civil. Durante el año siguiente, sólo volaron cuatro horas y 45 minutos, mientras que en 1961, cuando comenzaron a ser sustituidas por las Dornier 27 fabricadas con licencia por CASA, ya no realizaron ningún vuelo, al menos "oficialmente".

Aparte del accidente mortal que ya hemos citado, se produjeron otros dos, con los mismos resultados: en el que sufrió la L.16-19 (104-2) el 6 de febrero de 1946, fallecieron el coronel Teodoro Vives Camino y el cabo 1º Manuel Latorre Mateo, mientras que el comandante Mario Gómez Alonso murió a bordo de otra "Cigüeña (posiblemente, de la L.16-2), que resultó destruida el 18 de agosto de 1950 en Evinayong, río Muni.

---

El último modelo del que vamos a hablar hoy es el peculiar Consolidated 20 Fleetster, del que dos ejemplares fueron recuperados después de la guerra civil; ambos habían sido utilizados por personal de la aviación republicana para huir al Marruecos francés, desde cuyo aeródromo de Orán La Senia fueron trasladados posteriormente a territorio nacional.

Matriculados 47-1 y 47-2, ambos fueron destinados a la Escuadrilla de Entrenamiento y Transporte del Estado Mayor, que el 10 de mayo de 1940 se transformó en Grupo.

El primero de ellos permaneció en este destino hasta que, ya como L.17-1, resultó destruido en un accidente que tuvo lugar en el madrileño pueblo de Galapagar el 29 de agosto de 1947, a consecuencia del cual fue dado de baja en el Servicio el 2 de febrero de 1948, a propuesta de la Maestranza Aérea de Madrid, en expediente de fecha 18 de diciembre de 1947.

Por su parte, el segundo pasó destinado a la Academia General del Aire en junio de 1946 —cuando ya era L.17-2—, en la cual le fue asignado el indicativo 81-101. Y a ella estuvo adscrito hasta que, finalmente, por falta de repuestos, tuvo que ser declarado de inutilidad para el Servicio el 11 de marzo de 1950 y dado de baja el 22 de mayo de 1951, a propuesta de la Maestranza Aérea de Albacete, de fecha 27 de abril de 1950. ■