

# “Ha sido un privilegio haber estado en la Aviación Militar española”

CECILIO YUSTA

**D**e padre tolosano y madre francesa, José Ramón Calparsoro Pérot nació el 26 de diciembre de 1908. Tuvo una infancia feliz en su Tolosa natal y estudió el bachillerato, interno, en el Colegio de los padres jesuitas de Orduña donde, de acuerdo con la época, recibió una educación muy severa en un régimen casi espartano. Allí aprendió los valores de la disciplina, la paciencia, el estudio, el hábito en el aprendizaje continuo y el no darse por vencido. En realidad los jesuitas de Orduña preparaban a sus alumnos, a la antigua, proporcionando una formación integral no exenta de dureza con el objetivo de modelar personas fuertes, con criterio y capaces para hacer frente a los complicados problemas que, inevitablemente, surgen a lo largo de la vida.

— José Ramón, ¿recuerda aquellos años?

— Si, por supuesto, y mucho más atrás. Recuerdo perfectamente que estando en *La Couronne* con mis abuelos franceses y teniendo sólo 6 años de edad se declaró la I Guerra Mundial. No se me olvida porque mi tío fue movilizado y también porque en aquellas fechas se creó el pasaporte.

A la edad de catorce años tuvo una experiencia inolvidable, su bautismo del aire en un Farman F-40 de la Société Générale de Transport Aérien pilotado por el famoso piloto Hostein, en un vuelo desde el Hipódromo de Lasarte a San Sebastián y vuelta. Poco después, finali-

zando el bachillerato intentó ingresar en la Escuela de Ingenieros de Bilbao pero no lo consiguió, por lo que se matriculó en la Escuela de Ingenieros de Lausanne y de allí a la Escuela de Ingenieros Papeleros de Weimar donde, después de realizar prácticas como obrero en la fábrica de papel Zelstoff Waldhof en Mannheim, consiguió la licenciatura.

— ¿No habrá olvidado su primer vuelo ni la época de estudiante?

— En absoluto. Lo de Bilbao fue mi primer fracaso (he tenido varios) seguido de una dura pero gratificante estancia en Suiza y Alemania. Durante aquellos años tuve que aprender el idioma alemán y en cuanto al vuelo, después de la experiencia del Farman cuando era un chaval, realicé varios viajes en avión, de los que recuerdo el Junkers F-13, el Rohrbach, el Fokker VII y el Ju-52 con flotadores. Todo muy bonito, pero el que realicé con Hostein ese sí que fue un vuelo emocionante.

Cuando regresó a España le ofrecieron la dirección de una fábrica de telas metálicas utilizadas en los procesos de la fabricación de papel, pero como era papelerero decidió volver a Alemania para aprender bien las técnicas de las telas metálicas en la fábrica de Carl Kurtz que le ayudó desinteresadamente. Este encuentro marcó un antes y un después en su vida, ya que la amistad con los Kurtz se acrecentó hasta tal punto que José Ramón ha llegado a considerar a los Kurtz como su otra familia.

— ¿Quiere hacer algún comentario sobre los Kurtz?

— Lo haré encantado. Carl Kurtz me alojó en su casa y me trató como a un hijo y yo correspondí como mejor supe. Entablé una gran amistad con su hijo Otto que desapareció en el año 1943 en la guerra y continué la relación con un hijo de éste, Hans y su hijo Andreas, que durante tantos años me honran con su confianza y su



José Ramón Calparsoro Pérot.

amistad. Sí, decididamente digo que son personas a las que quiero y considero de mi familia.

De regreso a España en el año 1934, dirigió una fábrica de telas metálicas y aunque introdujo un nuevo estilo de dirección que era novedoso en el sentido de mejorar las condiciones de trabajo dotando a la plantilla de una especie de seguro médico a cargo de la empresa y unos sueldos muy superiores a otros del ramo, la situación laboral experimentó un deterioro imparable incluso ajeno a la propia voluntad de sus empleados. A pesar de la inestabilidad que se manifestaba en la fábrica, a primeros del año 1936 sacó tiempo para iniciar el curso de piloto privado en la Escuela Caudron-Renault en el aeródromo de Parme-Biarritz.

Estando ya suelto en Caudron C.270 Luciole se declaró la Guerra Civil el sábado 18 de julio, precisamente el día que se encontraba en Parme realizando entrenamiento. Como cerraron la frontera, antes de regresar a España optó por viajar a Berlín para solucionar asuntos profesionales. Durante su corta estancia, fue invitado por sus colegas papeleros a los Juegos Olímpicos, teniendo ocasión de presenciar el gran triunfo de Jesse Owens y la negativa de Hitler, visiblemente contrariado, a felicitarle.

—El episodio Hitler-Jessi Owens fue muy comentado. ¿Puede añadir algo?

—Con mucho gusto. Se estaban desarrollando los juegos y asistí porque me regalaron unas entradas. Tras la formidable exhibición realizada por el atleta norteamericano, la ostentosa negativa de Hitler a felicitarle por el triunfo dejó a todos entre sorprendidos y abochornados. Sus malos modos y el evidente desprecio al atleta fueron muy criticados, incluso por una gran parte de los alemanes presentes.

De nuevo en España, el 17 de agosto se alistó voluntario y, tras una breve estancia en Infantería, el mes de septiembre se presentó en Aviación alegando ser piloto aunque no tenía el título. Destinado en Logroño por un breve espacio de tiempo fue trasladado a Tablada para realizar un curso. Su reclutamiento, al igual que otros en igual situación, fue en calidad de Caballero Legionario con consideración de alférez.

**L'École d'aviation Caudron**  
 CRÉÉE EN 1908 AU CROTOY (SOMME)  
 FONCTIONNE DEPUIS LE 1<sup>er</sup> AVRIL 1929

**de Parme (Biarritz)**  
 est l'École de l'élite  
 STATION-SERVICE CAUDRON-RENAULT

**TARIF 1936**

Brevet de Tourisme, 1 <sup>er</sup> degré	Frnc: 5.500
Brevet de Tourisme, 2 <sup>e</sup> degré	Frnc: 6.500
Entraînement	de Frnc: 375 à 500, Theor.
Vols de navigation	Frnc: 425, Theor.
Cours d'acrobatie	Frnc: 2.000

(sans déduction d'un brevet spécial)

**AEROPLANES CAUDRON**  
 105 LES MOULINÈRES - TEL.: VAUGRAM 34-15, 34-16

Cartel de propaganda de la Escuela Caudron en Parme en el año que Calparsoro realizó el curso.

**Stützt den ÖSTERREICHISCHEN OLYMPIA FOND**  
 ZUR BESCHICKUNG DER XI. OLYMPISCHEN SPIELE  
 BERLIN, 1.-16. AUGUST 1936

Hitler se negó a felicitar al negro Jessi Owens en los Juegos del año 1936.

—¿Algún comentario sobre la forma de alistamiento utilizada?

—Sí, pero antes déjeme decir que en Logroño me pusieron a volar como ametrallador bombardero aunque yo ignoraba totalmente el manejo de aquellas armas. Sobre el sistema de alistamiento que utilizaron, nunca he

sabido bien las razones; quizás era solamente una forma legal de hacerlo pero lo que nos importaba es que, aunque nos pagaran el sueldo en la Caja de La Legión en Sevilla, estábamos en Aviación.

Terminado un breve curso de Breguet-19 fue destinado al 1-G-10 grupo en el frente de Córdoba. Su contestación al capitán Soler el día que realizó su primer servicio es antológica: “vaya a Don Benito y compruebe si hay caza enemiga”, a lo que contestó “a la orden mi capitán, si no vuelvo es que sí hay”. Por aquellos días conoció a Morato con quien mantuvo después una cordial relación y al que nunca olvida porque el maestro le dio un consejo que, posteriormente, le salvó la vida. El día de la Patrona de aquel año 1936 le fue ordenado desfilar sobre Sevilla formando parte de una formación de tres Breguet-19 con la Mula y Pistolita (se refiere a Javier Allende y Antonio Romero).

—¿Qué tiene que decir?

—Bueno, cuando el capitán Soler me mandó a Don Benito yo, que era consciente de mi ignorancia y de mi escasa preparación, le contesté espontáneamente y en conciencia y cumplí la orden. En cuanto al modesto desfile del 10 de diciembre del año 1936 hoy parecerá cómico, pero era lo que había en aquel momento. Respecto a Morato, que se reunía con los novatos a la hora del café para narrar cosas sobre técnica de vuelo, le tengo que agradecer la explicación que dio -y yo retuve- de cómo sacar una barrena, lo que me permitió salvar la vida cuando me ocurrió con un He-111 cargado de bombas. Morato fue un gran profesional y lamenté su trágica muerte. En cuanto a los apodos, yo también tengo uno, que nadie vea en ello nada peyorativo pero es que, a veces, los recuerdo mejor que los nombres.

A primeros del año 1937 fue destinado a Zaragoza al 2-G-11 equipado con material Heinkel He-46 conocido como “Pava”. Cuando el alférez Calparsoro se presentó en Zaragoza al capitán Fernando Pérez Cela, éste le midió con la mirada y, sin más, le dijo: “Ve aquel avión, pues móntese y vuele”. Con un escueto a la orden, José Ramón se dirigió a la “Pava” y se fue al aire donde, quedándose cer-



José Ramón Calparsoro con Curro Vigeras en el Heinkel He.46 "Pava".

ca del aeródromo, se despachó a gusto. Cuando regresó al aparcamiento la actitud del capitán Pérez Cela ya había cambiado notablemente y, desde ese momento, sus compañeros empezaron a llamarle el Manitas.

Estas situaciones, que hoy resultan difíciles de explicar, sólo se pueden entender desde la perspectiva de la caótica situación de guerra por la que atravesaba España. No hacían cursos de avión y apenas se daba doble mando porque, en definitiva, eran otros tiempos. En Zaragoza volaba también, cuando le tocaba estar de alarma, el caza Heinkel He-51 y la P.Z. en misiones de enlace, cuando lo ordenaba el mando.

Dada su formación como hombre de empresa habituado a gestionar recursos y personas y sus conocimientos del vascuence, francés y alemán, el teniente coronel Julio García de Cáceres, Jefe de la Región Aérea con sede en Zaragoza, se fijó en él y le nombró su ayudante, un honor que sólo representó un trabajo extra, porque el teniente Calparsoro tuvo muy a gala no haber faltado nunca a un servicio de guerra, programado o no. Pero como no todo han de ser penalidades en octubre del 1937, aprovechando un permiso, contrajo matrimonio aunque no en el Pilar, como parecerá obligado estando destinado en Zaragoza, sino en Santa Engracia, una iglesia perteneciente a la Diócesis de Huesca.

El mes de mayo del 38 recibió la orden de incorporarse a una patrulla



alemana, un destino que exigía la suelta, en este caso con entrenamiento previo, en el mejor bombardeo de la época, el Heinkel He-111 del grupo 1.K-88 de la Legión Cóndor. En este



José Ramón Calparsoro con el capitán Thiel tras el último vuelo de entrenamiento y "suelta" en el He-111.

destino voló al mando con el resto de la tripulación alemana. A mediados de julio realizó el curso de vuelos sin visibilidad con material Junkers Ju-52 y, cuando se formó el primer grupo español dotado de He-111, el 10-G-25, pasó destinado hasta el fin de la contienda. A finales del 38 le propusieron para ascender a capitán pero el teniente Calparsoro, que ya tenía pensado a qué se dedicaría cuando terminara el conflicto, pidió que no se siguiera adelante con el procedimiento.

—¿Añadiría algo a lo narrado respecto a sus actividades durante los años 1937 y 1938?

—Lo primero es que no se me olvidará nunca el frío que pasamos en el frente de Teruel el invierno de 1937, era tan horrible que yo, que hablaba alemán y tenía buena relación con los de la Cóndor, conseguí que me dejaran dormir en su tren donde tenían buena calefacción. El curso de Vuelos sin Visibilidad fue como un premio que me dieron y lo hice con el comandante Zellmann de la Lufthansa y en cuanto a la suelta en He-111, recuerdo que el capitán Thiel me dió una magnífica instrucción que me sirvió de mucho. Después vino lo del ascenso a capitán, pero pedí que lo pararan ya que implicaba un posible cambio de destino y porque, al tener decidido que no seguiría en Aviación, me pareció una pérdida de tiempo para todos.



Un He-111 pilotado por el teniente Calparsoro tomando tierra en Zaragoza, después de una misión.



El teniente Calparsoro volaba la PZ en misiones de enlace cuando lo ordenaba el mando.

El día 6 de abril de 1939, seis Heinkel-111 despegaron del aeródromo de Alfamén con destino al de Azuqueca de Henares. Cuando llegaron, el teniente Calparsoro se despidió del teniente coronel Frutos y se dirigió a Cuatro Vientos para hablar con el Jefe del Estado Mayor el coronel More-

no Abella, al que comunicó su deseo de causar baja en ese momento.

— **¿Recuerda cómo fue su entrevista con Moreno Abella?**

— Perfectamente, todo fue sencillo y rápido. Me recibió cordialmente y yo le dije: mi coronel acabo de dejar mi aparato aparcado en Azuqueca y co-

mo estoy seguro de que no le faltarán voluntarios para volarlo en el desfile, creo que yo aquí no pinto nada por lo que deseo abandonar la Aviación, si Vd. me lo autoriza... Sin pensarlo dos veces ni pedirle nada por escrito Moreno Abella le felicitó por la campaña que había realizado y le dijo que po-



En Zaragoza: Enrique Ansaldo, Calparsoro y José Luis Ureta con un JU-52 al fondo y coches del Servicio.



*El teniente Calparsoro posando ante una bomba de 500 y un Stuka al fondo en La Cenia.*

*día marcharse desde ese momento, que ya su baja sería publicada en el Boletín. Y eso fue todo.*

Finalizada la guerra José Ramón volvió a su actividad de fabricante de papel con fábrica propia en Castellón. En el año 1950 puso en funcionamiento otra fábrica de papel en Tetuán, negocios en los que se ha mantenido al más alto nivel y prestigio, siendo el único fabricante con seis máquinas productoras de papel en propiedad, aunque con mucho sacrificio.

El año 2000 abandonó su espacioso piso para instalarse en la Casasolar Santo Duque de Gandía, una magnífica residencia que funciona como el mejor hotel y donde vive perfectamente atendido. Le divierte decir que está haciendo un master y se mantiene informado y atento a todo lo que ocurre en la sociedad.

Es un hombre singular o, mejor dicho, es el hombre de las singularidades. Educado y respetuoso con las ideas de los demás, tiene el don de saber escuchar y no es en absoluto proclive a colocar el disco de la guerra o de cuando era joven. Nada de eso, don José Ramón sólo habla del pasado si se le pregunta, se mantiene bien informado de la situación actual y manifiesta su interés por los problemas de los jóvenes en general, actitud perfectamente lógica si se tiene en cuenta su gran familia.

Le importa el futuro de sus cinco nietos y diez biznietos y se entusiasma, por ejemplo, comentando la admirable trayectoria de María que está finalizando Medicina en la Universidad de Bolonia, ó la de Ricardo, estudiante de ingeniería en Boston.

En su domicilio actual recibe a muchos amigos que acuden por el placer de verle, cambiar impresiones con él y, si se tercia, recabar su opinión o conse-

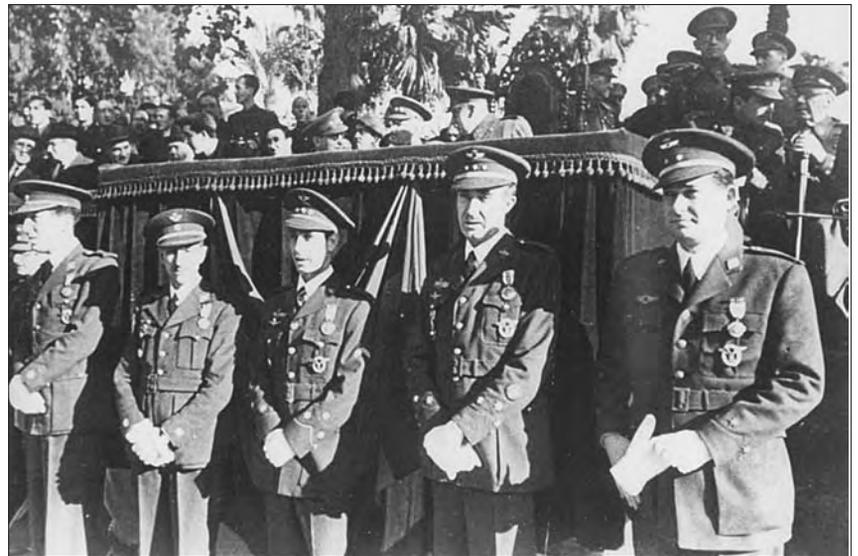
jo sobre asuntos de muy distinta índole, aunque no es muy proclive a dar consejos y sólo lo hace cuando se lo piden.

Asombraría saber el elevado número de personas que le visitan y se interesan por él y le aprecian, así como la relación que les une y la extracción social de cada uno de ellos: antiguos empleados que le recuerdan con afecto, militares ilustres, destacados miembros de la Nobleza, personas muy importantes del mundo empresarial y de la banca y un largo etcétera.

Es un fenómeno curioso que quizás se explique porque José Ramón ha sido y es, fundamentalmente, un hombre bueno que irradia bondad e inspira confianza, que sabe escuchar y mantener absoluta discreción ante una confidencia y que no pide nada a cambio. No sería descabellado pensar que algunas de estas personas hubieran visto en él al padre o el abuelo que algunos, por distintas razones, no han conocido.

**— ¿A estas alturas, qué persona recuerda con más afecto y frecuencia?**

*— A eso puedo contestar sin pensarlo: A Ilde, mi padre. Y respecto a lo que estamos comentando sobre las personas que me quieren y me hacen el favor de visitarme y acordarse de mí, debo decirle que no sé si me lo merezco o no, pero que me emociona. Sobre esto quizás esté ocurriendo*



*Imposición de la Medalla Militar en Valencia el 10 de diciembre de 1941. De izquierda a derecha: Antonio Vázquez Figueroa, José Mencos López, Fernando Alfaro del Pueyo, Juan Antonio Gómez-Trenor y José Ramón Calparsoro Pérot. En la tribuna el jefe de la 3ª Región Aérea de Levante, Francisco Fernández-Longoria y González.*

que estoy obteniendo buenas notas en el master que realizo.

**—Terminando esta larga entrevista sería interesante conocer su particular visión de su paso por la Aviación Militar española... un breve comentario bastará.**

*—Lo que he dicho siempre. Participé en la guerra porque me pareció que era una obligación moral hacerlo, estuve treinta y dos meses en campaña, procuré cumplir con mis obligaciones militares correctamente y nunca tuve intención de quedarme en plan profesional porque mi vocación era ser papelero y por ese motivo rehusé el ascenso a capitán efectivo. No me he beneficiado nunca de mi condición de excombatiente, excepto por el alto honor que representa el haber recibido la Medalla Militar y, por lo demás, puedo decir que ha sido un privilegio haber estado en la Aviación Militar española y que me enorgullece enormemente el extraordinario prestigio y nivel técnico que ha alcanzado el Arma. Todo esto por lo que respecta a mi estancia en Aviación. De todas maneras quien desee conocer más detalles, siempre puede recurrir al programa Tempus<sup>1</sup> que fue grabado en el año 1999.*

Este hombre singular, que atesora una excepcional experiencia, que ha tenido el privilegio de ver pasar por

<sup>1</sup>El Tempus es un programa desarrollado por el Instituto de Historia y Cultura Aeronáutica (IHCA) que tiene por objeto recoger la historia del Ejército del Aire en forma oral mediante la video-grabación de personas relevantes, formando parte de los servicios que el Servicio Histórico y Cultural del Ejército del Aire (SHYCEA) ofrece a la sociedad. La titularidad del programa corresponde al teniente coronel Carlos de Palma Arrabal que, en el año 1994, cedió desinteresadamente los derechos de la propiedad intelectual del citado programa al IHCA.

sus retinas un siglo de grandes cambios en una sociedad convulsa y asolada por dos guerras mundiales y una guerra civil en la que participó, cumplirá cien años el próximo día 26 de diciembre con una particularidad, y es que no sólo ha cumplido años sino que ha vivido. Feliz cumpleaños José Ramón, y que cumpla muchos más.



José Ramón Calparsoro jurando la bandera en San Javier, el 10 de diciembre de 2005.

En cuanto al master que realiza, el lector ya habrá deducido que no es más que un eufemismo que él emplea para calificar un período de transición en el que, entre otras cosas, trata de hacer el mayor bien que puede con la menor difusión posible. Generoso, sincero, cosmopolita y optimista siempre encuentra el lado positivo de las cosas y tiene la virtud y la delicadeza de no abrumar a los demás con sus pequeños o grandes problemas.

Es cierto que últimamente ha tenido algunos achaques asociados a la movilidad, aunque él siempre dice que está bien, que le han impedido atender a invitaciones tan importantes como es la celebración de la Patrona de Aviación e incluso la recepción anual que, contando con la presencia del S.M. el Rey don Juan Carlos y el Príncipe don Felipe, convoca la Real y Militar Orden de San Fernando, institución en la que residen en la actualidad los medallas militares. Lamenta sinceramente esta situación y está seguro de que le habrán disculpado.

Sin embargo, estos pequeños problemas no impiden que José Ramón continúe su master, una tarea cuya finalidad consiste en prepararse para afrontar cualquier acontecimiento que se pueda producir. Su cabeza funciona prodigiosamente bien y sabe que las leyes de la naturaleza son inexorables y por ello no ignora que algún día terminará su master, una situación que él espera y se plantea con gran serenidad e incluso con naturalidad. Asumido esto, lleva una vida ordenada y tranquila, recibiendo prácticamente a diario el aprecio de personas que le admiran y le quieren, mientras él espera sin perder la calma. Aunque, todo hay que decirlo, no tiene en

absoluto prisa y está dispuesto a esperar lo que sea necesario.

José Ramón Calparsoro Pérot, que está en posesión del título (y el emblema) de piloto alemán, una Cruz de Guerra, dos Cruces Rojas del Mérito Militar, la Medalla de la Campaña y la Medalla Militar individual, expresa su deseo de que estas condecoraciones, algunas de las cuales tiene prestadas, pasen al Museo del Aire lo antes posible ■