

En homenaje y en recuerdo

II

"CANARIO" AZAOLA

Continuamos en este número la serie "En homenaje y en recuerdo" dedicada a dar noticia y testimonio gráfico de aquellas aeronaves que llevaban inscritas en sus fuselajes los nombres de aquellos compañeros caídos normalmente en heroica acción de guerra, costumbre ésta puesta de moda durante la guerra de 1936-39, en la Aviación Nacional.

Esta norma seguida a posteriori por la compañía Iberia desapareció, más tarde, perdiendo así una bonita costumbre pues, como se indicaba en el número anterior, nunca podrá encontrarse más apropiado lugar para recordar y homenajear a los esforzados héroes.



MARCHENKO. En Aeroplano 4 nos referíamos al "Sariñena", que como otros "Junkers", recibió el nombre de aquellos lugares geográficos donde cayeron heroicas tripulaciones. En Sariñena (Huesca), recordémoslo, la caza enemiga abatía en la noche del 14 de Septiembre de 1937 al Ju-52 (22-61), de cuyo comandante, el capitán Carlos Muntadas, hacíamos una breve semblanza. Hoy, traemos a estas páginas a su segundo, el teniente Marchenko, aviador de gran competencia y biografía un tanto singular, quien pereció también en la acción.

Wsevolod Marchenko había nacido en Tuchine (Rusia) hacía 37 años, oficial de marina primero y de aviación después, la guerra europea y la posterior guerra civil desatada en su país, le ofrecerían la oportunidad de dar a conocer su arrojo y gran valía. Vencido el ejército blanco, emigra a Yugoslavia, en cuya aeronáutica militar prestó servicio, pero ávido de aventura, en 1920 se alista en el Tercio Extranjero, combatiendo por España en la campaña marroquí, más la ilusión de Marchenko es la aviación y unos años después como primer paso, consigue

una plaza de mecánico en el aeródromo militar de Los Alcázares. Nacionalizado español en 1927, al fin alcanza su meta, volviendo a volar, como profesor ahora en la Escuela de Albacete. A la clausura de esta, Marchenko con un puñado de viejos aviones se traslada a Barajas al frente de la CEA (Compañía Española de Aviación), empresa dedicada a la formación y entrenamiento —"a peseta minuto"— de pilotos. Esta actividad un tanto bohemia y sin gran futuro, no podía ser muy gratificante para un aviador de su talla, así que tan pronto tuvo la oportunidad, pasó a la LAPE, llegando a ser nombrado comandante piloto en sus líneas internacionales.

Cuando estalla el Alzamiento, Marchenko se evade de Madrid, para incorporarse en Sevilla a la escuadrilla de su gran amigo el capitán Haya, experto como él en vuelo sin visibilidad. A bordo de los "Junkers" y Savoia-81, poniendo de manifiesto su gran corazón, destreza y valor, totaliza 27 servicios de abastecimiento a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, en varios de los cuales resultó tocado su avión.

También con los "Junkers" interviene en las operaciones de Brunete, Santander y Belchite. El 13 de Septiembre de 1937, a fin de neutralizar la agobiante caza enemiga, Haya y Marchenko, inician el bombardeo nocturno de sus aeródromos; al día siguiente el 22-61, comandado por Muntadas y Marchenko, trata de repetir la operación, pero las propias bengalas empleadas para iluminar el objetivo, sirvieron para que la caza alertada, derribara sin dificultad al lento trimotor.

Marchenko y el sargento Blasco, pudieron saltar en paracaídas y si bien éste, pudo alcanzar las líneas propias, nuestro protagonista con las manos y pies quemados, tras caminar durante la noche cerca de cuatro kilómetros y vadear un río, muy cerca ya de su salvación, fue descubierto, hecho prisionero y fusilado.

En los años de la postguerra, este DH-89 "Dragón Rapide" de la Compañía Iberia, ostentó el nombre de Marchenko, como homenaje a aquél excelente piloto.





NEGRON. Entre las unidades de la Aviación Nacional, participantes en la feroz y penosa Batalla de Teruel, una de las que por su bravura, mayor admiración o... temor despertó entre los combatientes, fue la "Cadena" 4-G-12, equipada con los biplanos Romeo-37.

El 20 de Enero de 1938, para apoyar el avance de la infantería, nueve aparatos de aquella unidad, al mando de su jefe comandante Negrón, inician, en medio de un violento fuego enemigo, el ataque a determinadas cotas de Las Pedrizas. En una de las pasadas, un disparo hiere al capitán Mira Monerri, observador de Negrón, pero este, consciente de que ningún "eslabón" de la "cadena" debe romperse, antes de que los infantes ocupen la posición, continua sus ataques, hasta que a la salida de un picado, cuando el ondear de las banderas en la cumbre anunciaba el éxito de la misión, un impacto de antiaérea alcanza de lleno al comandante, quien fallece instantaneamente.

El capitán Mira gravemente herido en su puesto trasero, se hace con el avión y con grandes dificultades —téngase en cuenta que

además de la dramática situación, no era piloto aún— consigue llegar hasta el aeródromo, donde tras angustiosos intentos de aterrizaje, termina capotando violentamente. Trasladados los aviadores al hospital de Zaragoza, el general Kindelan, en improvisada ceremonia, impodría al cadáver del comandante Negrón la Medalla Militar. Cuando se disponía a imponérsela al capitán Mira, alguien le dice que todavía vive, por lo cual el general reacciona diciendo: "No se la impondré para no gafarle".

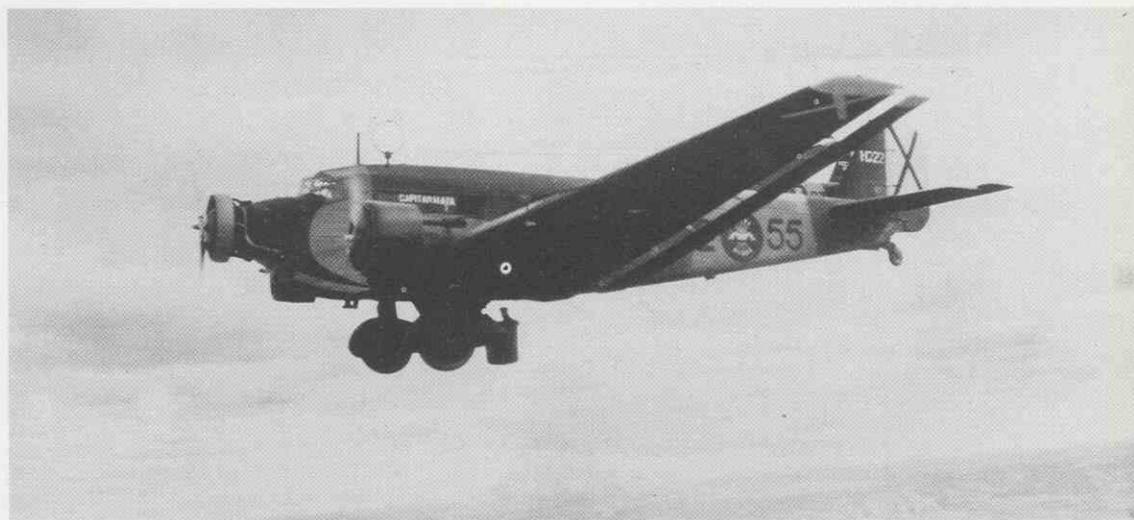
Afortunadamente, Mira sobrevivió a las graves heridas con las que pagó el heroico gesto, y con el tiempo, culminaría su carrera alcanzando el grado de teniente general.

Curtido por los combates de Marruecos, donde como alférez de Infantería recibió su bautismo de fuego, Manuel Negrón de las Cuevas ingresó en Aviación, realizando el curso de piloto con la XIX Promoción; al año siguiente ya teniente, regresaría a Marruecos destinado a los "Breguet" de "La Balumba", con los que intervino en numerosas acciones, como en los "Fokker" más tarde, con los que terminó su campaña africana.

Posteriormente, con el grado de capitán, tuvo destinos en Granada y en la Escuela de Observadores. Cuando se produjo el Alzamiento de 1936, al negarse a luchar contra sus compañeros alzados en armas, sería encarcelado por más de un año por el Gobierno de Madrid. Liberado al tomar las fuerzas nacionales la provincia de Santander fue ascendido a comandante, confiéndoselo el mando del Grupo 4-G-12, en el que murió valientemente a los 36 años de edad.

Terminada la campaña, el heroico aviador malagueño sería ascendido a título póstumo a teniente coronel.

Y como la tradición familiar perdura, un día de 1972, casualmente juntos a bordo de un "Phantom" del Ala nº 12, el comandante Francisco Mira Pérez y el capitán Angel L. Negrón Pezzi sobrevolaban a velocidad supersónica aquellas reseca cumbres de Las Pedrizas, donde 34 años atrás, sus padres habían escrito una de las más admirables páginas de la Aviación Española. En la fotografía, a la izquierda el comandante Negrón y, a la derecha, el comandante Tomás Ruiz Jiménez.



HAYA. En cierta propuesta oficial, donde se exponían los hechos y méritos del capitán Haya en los seis primeros meses de guerra, el general Kindelan declararía: "Es un caso excepcional, incansable, entusiasta y uno de los aviadores mejor preparados y más aptos en todos los aspectos". Más lacónico y rotundo, un viejo y modesto mecánico, con muchas horas de vuelo y no menos "colmillo", en cierta ocasión nos diría: "Como Haya, no ha volado nadie". Estos

puntos de vista, definen al que fue quizás, el más extraordinario de los pilotos españoles.

Carlos de Haya González, dominó todas las facetas del vuelo, lo mismo la acrobacia, en la que destacó, como el vuelo de navegación con instrumentos, del que fue pionero. Como deportista, junto al capitán Rodríguez Díaz, batió en 1930 varios records mundiales de velocidad en circuito cerrado y al año siguiente, en admirable raid, cubrió en 27 horas 11 minutos los 4.312 Km. —la mayo-

ría de ellos sobre el desierto— que separan Sevilla de Bata, en la Guinea Española.

Estudioso infatigable, en 1927 en compañía del capitán Tauler, había realizado la vuelta aérea a la Península empleando el radiogoniómetro y haciendo recaladas exactas en los puntos previamente marcados. Integrado en el vuelo instrumental, desarrolló diversos procedimientos para el pilotaje e inventó el "Integral Giroscópico Haya" considerado como el más completo de los ideados hasta entonces en el mundo.

Como militar, Haya que ya había destacado en la escuadrilla "Bristol" de Melilla,



RAMBAUD-VIERNIA. Terminada su revisión en los talleres del Parque, y a fin de incorporarse de nuevo al frente, el 28 de Octubre de 1938, un "Bacalao" (Dornier Do-17) volaba de León a su base de Zaragoza, cuando de imprevisto, se incendia en el aire sobre el pueblo burgalés de Salas de los Infantes. Lógicamente sus tripulantes abandonan el avión, pero solamente el sargento Ramos lo hace con éxito; los demás —víctimas de alevoso sabotaje que lamentablemente se repetiría— tenían inutilizados los paracaídas.

En el percance perderían la vida el comandante Jefe de Grupo Rambaud, el teniente De Arco, el alférez Vierna y el sargento González Villar.

Luis Rambaud Gomá, había nacido en Barcelona hacia 38 años; muy joven ingresa en la Academia de Artillería y como teniente de esta Arma, se hace aviador, formando parte de la XXII Promoción (1924). Destinado al Grupo "Bristol" de Marruecos, la campaña africana le permitiría demostrar su gran pericia para el pilotaje y el generoso celo puesto siempre en cuantos servicios realizó. La incesante actividad bélica y el arrojo —"salero" que se decía entonces— de Rambaud, inevitablemente habían de hacerle blanco en alguna ocasión de las certeras balas rifeñas, de ahí que en tres ocasiones fuera derribado resultando herido gravemente en dos.

alcanzaría la fama, prestigio y admiración en la guerra civil. Primero en el Puente Aéreo del Estrecho, después como jefe de la Escuadrilla "Junkers" de vuelo nocturno y muy especialmente en el aprovisionamiento a los sitiados en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, donde puso de manifiesto su tenacidad, resistencia y las relevantes virtudes militares de que estaba dotado.

El 21 de Febrero de 1938, combatiendo en los Fiat (CR-32) del Grupo de Caza italiano "As de Bastos" —en el cual voluntariamente se había ingresado— por salvar la

Pacificado el territorio, regresa a la Península, destinándosele a la Escuadrilla Experimentación, donde vuela los "sesquiplanos" Breguet Bre-19, que por aquél entonces salían de las naves de C.A.S.A. y forma parte del Primer Curso de Paracaídas. Luego, tentado más por la afición, que por compensaciones económicas, en situación de supernumerario, pasa como probador a la empresa Jorge Loring en la que tiene ocasión de ensayar el autogiro C-12, con el que vuela de Madrid a Lisboa, cumpliendo el más largo viaje realizado hasta entonces, por un aparato de alas giratorias.

El estallido de la guerra civil sorprende en Marruecos al capitán Rambaud, quien a

vida de un compañero en peligro, colisionó contra el enemigo, perdiendo la vida en tal generosa como sublime acción.

A aquel excepcional aviador bilbaíno caído a los 35 años de edad, le sería concedida la Cruz Laureada de San Fernando, la Medalla Militar individual, así como la Medalla de Oro al Valor, la más alta condecoración militar italiana.

Su nombre sería perpetuado en el "Vultee" (43-14) que sirvió de nodriza en la Escuadra de Caza de Morato, en el "Junkers" (22-55) así como en el DC-2 (EC-AAD) de la Compañía Iberia.

con cuyos "Bacalaos" tras participar en la cruenta Batalla del Ebro, pierde la vida en el cobarde sabotaje relatado.

En adelante, como póstumo homenaje de sus hombres a uno de nuestros más prestigiosos aviadores, el "Bacalao" (27-21) ostentaría el nombre de "comandante Rambaud", a quien por Decreto de 23.2.1940 se concedería el ascenso a teniente coronel y la Medalla Militar individual.

Otro de los aviones del Grupo, el 27-13, recordaría al alférez Alfonso de Vierna y Pita, joven ferrolano al que en Aviación se le conoció cariñosamente por "el Baby". Hijo y sobrino de ilustres marinos de guerra, Alfonso, como apasionado falangista, hubo de



bordo de uno de los pocos Nieuport-52 con que contaron los sublevados, protege el puente aéreo del Estrecho. A la llegada de los cazas Heinkel He-51 enviados por Alemania; toma el mando de la primera Escuadrilla; luego, organiza el Grupo 1-G-70 dotado con viejos hidros Dornier Wal y más tarde el 2-G-62 con los más modernos Cant Z-501.

Ascendido a comandante, pone en práctica sus grandes dotes de organizador en la Jefatura del Aire, pero su afición por el vuelo, le lleva a mandar las tripulaciones españolas integradas en los Heinkel He-111 de la Legión Cóndor. En Julio de 1938 se hace cargo del mando del Grupo 8-G-27 (Do-17)

pasar por distintas peripecias al producirse el Alzamiento.

Embarcado en uno de los primeros "bous", vivió la epopeya de estas débiles embarcaciones en el Cantábrico; herido en acción de guerra, no tardó mucho en incorporarse a la dotación del que habría de ser glorioso "Balears". Llevado de su ardor guerrero, también participó como "observador" en distintas y arriesgadas misiones de reconocimiento a bordo del hidro Savoia S-62 nominado "General Franco". Sin duda estos vuelos influyeron decisivamente en el futuro de aquél muchacho cuya vocación primitiva era la mar y su intención, que la guerra frustró el ingreso en la Academia Naval.



Alumno del tercer curso de pilotos, obtiene la calificación de "apto para la caza", pasando destinado a la 5ª Escuadrilla de Fiat dependiente de la 1ª Brigada del Aire, con la que actúa en el frente de Teruel. Desde Febrero a Julio de 1938 vuela en la zona sur el "Angelito" (24-5), agregado a las "Ocas" del 5-G-17, de donde por último, se incorporaría a los "Bacalaos" del 8-G-27.

Con motivo de una revisión de su aparato en León, su familia tuvo la suerte de pasar dos días con él. "Nunca vi a nadie más convencido de su próxima muerte —nos relataría su hermana Maruxa— estaba seguro de que caería en la Batalla del Ebro; pensándolo así, dejó encargadas misas al cura de nuestra aldea y lo último que le oí al abrazarle fue: Aprieta fuerte que es la última vez". Y así fue, sin llegar a caer en combate, sino víctima de la guerra sucia, a los diecinueve años, perdía la vida el simpático "Baby", cumpliéndose fatalmente su premonición.



El teniente José María Osborne Vázquez, era piloto privado del Aero Club de Andalucía y con las avionetas militarizadas del mismo, comenzó a hacer sus primeros servicios de guerra. Pasó luego de segundo a los "Junkers" de "Las Tres Marias" y posteriormente como primer piloto al grupo noc-

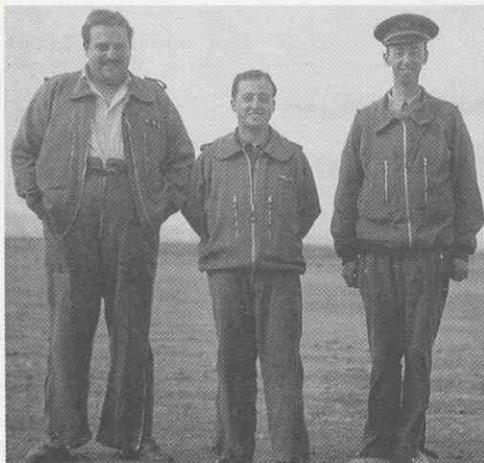
turno, antes de integrarse al 8-G-27 equipado con los estilizados y efectivos "Bacalaos", uno de los cuales ostentaría su nombre después de su muerte.

Por Decreto del 23 de Febrero de 1940 le sería concedida a título póstumo al teniente Osborne la Medalla Militar.

OSBORNE. El 27 de Diciembre de 1938, una patrulla de "Bacalaos" (Do-17), al mando del Jefe de Grupo comandante Micheo Casademunt, se dispone a realizar el tercer servicio del día: bombardeo de posiciones en la carretera Artesa-Cubells (Lérida). Ya en las cercanías del objetivo y con el fin de conseguir una mayor concentración a sus bombas, los aviones adoptan la formación de rombo; es entonces cuando la defensa anti-aérea, que últimamente se había mostrado tan hostil, consigue un auténtico doblete. Alcanzado el punto izquierdo de la formación (teniente Osborne, alférez Chacel y sargento Manzano) este, pierde su plano derecho y se estrella explotando contra el punto de este lado (tenientes Minguel, Galera y Félez). La trágica carambola había costado seis hombres al Grupo.



VALLES. El 13 de Enero de 1939, en plena campaña de Cataluña, despegó desde su base de Candasnos una escuadrilla de Caproni Ca-310, al mando del teniente coronel Jefe de Grupo, Rafael Martínez de Pisón, a quien, cumpliendo labores de observador-navegante, acompaña el teniente Federico Valles. Pocos minutos después, situados los aviones sobre el objetivo —OE de Pons— inician sus pasadas de ametrallamiento, al tiempo que arrojan las pequeñas bombas que portan. En uno de los picados, un disparo desde tierra hiere a Valles; percatado Pisón de la gravedad —aunque en su cuaderno de Navegación no se refleja— parece ser que decidió aterrizar en Balaguer, a fin de trasladar al herido al hospital de primera línea, donde llegó cadáver.



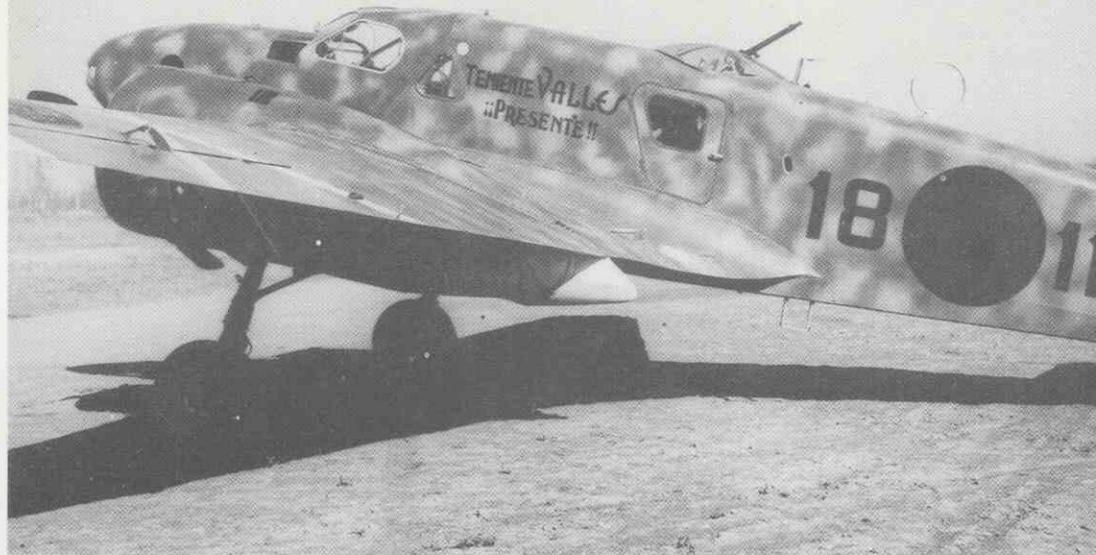
MORATO. "Ahora, no tengo más remedio que jugarme el bigote...", esta espontánea confidencia del comandante Morato a un compañero que le felicitaba, momentos después de que le fuera impuesta la Cruz Laureada de San Fernando, refleja la modestia de aquél "as" de la caza, auténtico mito de la aviación nacional en la pasada guerra civil.

Su audaz y dramática intervención en la Batalla del Jarama, decisiva para el logro del dominio aéreo, no fue casual, ya que a lo largo de los 511 servicios de guerra y más de 100 combates en que participó, demostró siempre una gran clase y un indiscutible valor.

Joaquín García Morato Castaño, comenzó su carrera aeronáutica con la experiencia africana donde había combatido como oficial de Infantería, ingresado en la Escuela de Albacete realiza el curso de piloto con la XXVII Promoción (1925). Tras un breve destino en los "Breguet" de Tablada, vuelve voluntario a Marruecos, formando parte de la Escuadrilla "Bristol", más tarde se especializa en hidros y con los de la base de El Atalayón, continúa interviniendo en numerosos servicios de guerra, resultando gravemente herido al amerizar de regreso de uno de ellos.

Destinado a la Península, imparte sus innatos conocimientos del vuelo en la Escuela de Transformación y Combate; su habilidad para la acrobacia, la demuestra públicamente en aquellas multitudinarias Fiestas de Aviación durante la República, e incluso se codea exitosamente con los "ases" europeos de la especialidad en el certamen internacional de Amadora (Portugal). En 1935 fruto de sus experiencias, publica en su obra "Acrobacia Aérea" considerada entonces como uno de los más completos manuales sobre tan fascinante deporte, de fundamental importancia por otro lado para el combate aéreo.

El estallido de la Guerra civil le sorprende en Inglaterra de donde regresa para incorporarse en Córdoba a la precaria aviación



Federico Vallés Gil-Dolz del Castellar, ostentaba el título de Marqués de San Joaquín; piloto privado del Aero Club de Valencia ya antes de la guerra, durante esta como hábil profesor de vuelo, desempeñó una fatigosa e importante labor en la Escuela de Tablada, El Copero y Jerez. Luego, buscando generosamente un mayor riesgo, pasó a los "Caproni" de asalto del 9-G-18, donde des-

graciadamente, en su primer servicio de guerra perdió la vida.

En la divertida fotografía, aparece Vallés en el centro acompañado del capitán Eugenio Gros (a la izquierda) quien por cierto daría su nombre al "Junkers" EC-AAL de Iberia y el teniente Fernando Lezama Leguizamón, el famoso "Lezama el de Bilbao".

nacionalista de aquellos primeros días. A bordo de los Nieuport 52 participa en las acciones iniciales y consigue su primer derribo, pilota luego, los más modernos Heinkel He-51 que aporta la ayuda alemana y ya en enero de 1937 con los muy superiores Fiat CR-32 italianos forma junto a los capitanes Bermúdez de Castro y Salvador la legendaria "patrulla Azul", auténtico embrión de la caza nacionalista, pues con el tiempo se transforma en escuadrilla; luego Morato habilitado para el empleo de comandante toma el mando del Grupo formado por su escuadrilla y la del capitán Salas y bajo el lema de Vista Suerte y al Toro combate en todos los frentes.



Nombrado Jefe de la 1ª Brigada del Aire, siempre que puede, participa activamente junto a sus pilotos en los combates. La guerra continúa y el comandante Morato tras formar el 2º Grupo de "Fiat" es nombrado Jefe de la Escuadra de Caza.

Pero el destino habría de ser injusto con aquel, que calificado como "El mejor entre los mejores" por el General Franco, recibió de éste el consejo de que se cuidara, a fin de contar con él para las tareas de la paz que se vislumbraba ya, y el 4 de abril de 1939, cuando aún resonaban las campanas victoriosas, un día triston de Semana Santa, García Morato y su inseparable "Chirri" (3-51) caían víctimas de una "machada" previa al aterrizaje en el campo de Griñón. Así, en absurdo accidente, perdía la vida a los treinta y cuatro años el vencedor de cien batallas, con cuarenta derribos en su haber, un auténtico "as" cuya imagen "el pulgar de la mano derecha en el cinturón, el pitillo en la izquierda y siempre en su cara la sonrisa" aún se mantiene viva entre los supervivientes de su Escuadra de Caza.

Además de la Cruz Laureada de San Fernando, Joaquín García Morato fue condecorado a título póstumo con la Medalla Militar y la Medalla de Oro al Valor italiana. Fue ascendido a comandante por méritos de guerra y años después en 1950 el Jefe del Estado concedió el título nobiliario de Conde de Jarama que ostentó su viuda y hoy su hija María José.

En la inmediata postguerra el Junkers 52 (M-CABB) de la compañía Iberia recibió el nombre del legendario aviador.

Dos hermanos de Joaquín García Morato, también fueron víctimas de la aviación, Antonio con el grado de teniente percería en la Escuela de Guadalajara a bordo de un "Havilland" el 20 de febrero de 1929; Ricardo, siendo alférez de Aviación perdía la vida junto a dos compañeros el 2 de agosto de 1939 al estrellarse en el cerro de la Abeja próximo a Torox, la "Pava" que tripulaba.



ZORITA. El 5 de Marzo de 1954, sobre la Base marsellesa de Bretgny-Marignane, el comandante Zorita, pilotando un reactor Mystere II de L'Armée de L'Air francesa, se convertía en el pionero de los supersónicos españoles.

Demetrio Zorita Alonso comenzó su carrera militar como soldado voluntario de infantería, combatiendo en los campos de batalla de la guerra civil española. En 1937 ingresó en Aviación, realizando el curso de piloto en Alemania, con la primera expedición de alumnos enviada a aquél país. A su regreso, pasó a formar parte de la Escuadra de Caza; 2-G-3 primero y la escuadrilla 8-E-3 después.

En 1941, al sumarse los aviadores a la lucha contra el comunismo soviético, iniciada en las estepas rusas por la División Azul, el teniente Zorita, se alistó en la 1ª Escuadrilla Expedicionaria, donde volvió a revivir el riesgo y la emoción de la guerra aérea. Su habilidad para el vuelo, junto a una sólida formación intelectual, adquirida en los numerosos cursos que realizó, le convirtieron en uno de nuestros más sobresalientes aviadores. Piloto de pruebas del Grupo de Experimentación en vuelo, fue propuesto para realizar en el Centro de Ensayos de Bretigny, un curso sobre la especialidad, en el que obtuvo el número uno.

El 27 de Noviembre de 1956, cuando aún no se había apagado el clamor de los medios de comunicación, refiriéndose al primer supersónico español, una pérdida de velocidad cuando experimentaba la avioneta AVD-12 en Torrejón, costaría la vida a aquél excepcional piloto leonés, caído a los 38 años de edad, a quien el Ejército del Aire agradecido y orgulloso le concedería la Medalla Aérea a título póstumo.

Hoy, una flamante Piper PA-23-250 "Aztec" matrícula EC-CIG, perteneciente a la Compañía Española de Trabajos Fotogramétricos Aéreos, con la cual en alguna ocasión colaboró, ostenta su nombre.

