

FRANCESC VIÑALS

DARRER CAP DE LA SEGONA DE XATOS



DAVID ÍÑIGUEZ
DAVID GESALÍ

A nuestra querida Mirentxu:

Dedicado a tu honor y al honor de tu padre
con mucho nos quedó decirte y expreso por tu
anécdota.

28-04-2015.

Con todo nuestro aprecio y cariño,
Benvendo que sea de tu agrado,

~~MM~~

FRANCESC VIÑALS

DARRER CAP DE LA SEGONA DE XATOS

DAVID ÍÑIGUEZ I DAVID GESALÍ

21 DE FEBRER DE 1938:

El 21 de febrer sembla apparentment un altre dia atrafegat de sortides i enlairaments, combats aeris a temperatures gèlides, en un cel de plom cobert per núvols damunt les terres de Terol. Així que de bon matí toca trasllat al camp amb els vehicles ràpids de l'esquadriglia, encesa de motors dels caces per escalfar-los i prova de metralladores. Ben protegits contra el fred rigorós d'aquelles jornades, els aviadors s'enfilen als seus respectius avions. Per al jove sargent Viñals aquell dia quedarà en la seva memòria de per vida. Al front de Terol els republicans es baten en retirada amb desesperació, mentre els franquistes contraataquen amb força per recuperar la capital. Aquell dia la batussa aèria és considerable i la 2a esquadriglia realitza fins a 3 sortides al front. A la darrera d'elles i cap al migdia es produeix un combat aeri al nord-oest de la Puebla de Valverde.

Els caces republicans intenten interceptar els bombarders enemics, però s'interposen 24 caces italians Fiat Cr-32 del XXIII Grup italià, conegut amb el nom de l'*Asso di Bastone*. Durant l'enfrontament, s'hi afegiran unitats de Mosques I-16 i Messerschmitts Bf-109. En mig del combat, una batussa infernal i caòtica en la que es veuen paracaigudes i avions en flames o fumejant perseguint-se en múltiples direccions, el sargent Viñals aconsegueix atacar un dels biplans italians i després pren altura. No vol seguir-lo per rematar-lo o veure com s'estavella perquè seria una invitació per a que l'enemic t'enfili fàcilment i et segueixi. Per això decideix ascendir, però de seguida s'adona que alguna cosa no funciona en sentir una sotragada brutal en el seu Xato CC-013. En l'ascens acaba d'impactar amb un altre avió que descendeix. Tots

El 21 de febrero es aparentemente otro ajetreado día de salidas y despegues, combates aéreos a temperaturas gélidas, en un cielo de plomo cubierto por nubes sobre las tierras de Teruel. De buena mañana toca traslado al campo con los vehículos rápidos de la escuadrilla, encendido de motores de los cazas para calentarlos y prueba de ametralladoras. Bien protegidos contra el riguroso frío de esas jornadas, los aviadores suben a sus respectivos aviones. Ese día quedará en la memoria del joven sargento Viñals de por vida. En el frente de Teruel los republicanos se batén en retirada con desesperación, mientras los franquistas contraatacan con fuerza para recuperar la capital. Ese día la batalla aérea es considerable y la Segunda Escuadrilla realiza hasta tres salidas al frente. En la última, hacia el mediodía, se produce un combate aéreo al noroeste de La Puebla de Valverde.

Los cazas republicanos intentan interceptar los bombarderos enemigos, pero se interponen 24 cazas italianos Fiat C.R.32 del XXIII Grupo italiano, conocido con el nombre de Asso di Bastone. Durante el enfrentamiento, se añadirán unidades de Moscas I-16 y Messerschmitt Bf 109. En medio del combate, una reyerta infernal y caótica en la que se ven paracaídas y aviones en llamas o humeando, persiguiéndose en múltiples direcciones, el sargento Viñals consigue atacar a uno de los biplanos italianos y luego toma altura. No quiere seguirlo para rematarlo o ver cómo se estrella porque sería una invitación a que el enemigo lo enfile fácilmente y le siga. Por eso decide ascender, pero enseguida se da cuenta de que algo no funciona, al sentir una brutal sacudida en su Chato CC-013. En el ascenso acaba de impactar con otro avión que desciende. Ambos han chocado.



UN DIA QUE MARCARÀ LA SEVA VIDA

dos han topat. Es tracta d'un avió biplà italià que li passa literalment pel damunt, colpint la cua, la carlinga i les ales superiors. L'aleró posterior de l'esquerra s'ensorra, l'ala superior esquerra també. A més, se li desprèn el parabrisa, això és, el vidre protector de la cabina, a més del col·limador (la mira de punteria tubular) i la portella lateral de la cabina. Tot plegat succeeix en dècimes de segons, el temps just per veure que tots aquests danys els provoca un aparell enemic que passa per sobre del seu i cau en barrina per davant, moment que aprofita per disparar les metralladores del seu Xato. Viñals mai no oblidarà que l'aparell enemic per poc no el decapita, en paraules seves, "encara avui no m'explico el miracle de com no es va endur també el meu cap". Degut a les avaries, ha d'aterrar amb moltes dificultats en un camp llaurat prop de Formiche Bajo i passar la nit a Sarrió fins l'endemà, per esperar l'arribada dels mecànics de la unitat. Amb l'ajut d'uns bous i molta precaució, aconseguirà enlairar-se i traslladar-se a l'aeròdrom del Toro. I aquí, és on hem d'aturar-nos per aclarir per boca del nostre protagonista l'incident de la col·lisió. Viñals sempre va voler constatar que ell mai no va donar cap versió ni en aquells dies ni quan era viu, d'haver abatut Carlos de Haya, atès que, lògicament, no va saber qui era el pilot del Fiat. Això és va conèixer després, quan es va localitzar el pilot enemic amb les restes de l'aparell en un turonet pelat prop del poble d'Aldehuela. Hem d'assenyalar que el veterà aviador, volava des del desembre de 1937 amb el grup de caça que hem esmentat. Aquell dia havia rebut ordres que no s'envolés perquè gairebé no havia dormit després d'haver anat a Bilbao per vetllar la mort de la seva mare. Probablement, altres aviadors haguessin

Se trata de un avión biplano italiano que literalmente le pasa por encima y le golpea la cola, la carlinga y las alas superiores. El alerón posterior de la izquierda se hunde, el ala superior izquierda también. Además, se le desprende el parabrisas, el cristal protector de la cabina, así como el colimador (la mira de puntería tubular) y la portezuela lateral de la cabina. Todo ocurre en décimas de segundo, el tiempo justo para ver que todos esos daños los provoca un aparato enemigo que pasa por encima de él y cae en barrena por delante, momento en el que aprovecha para disparar las ametralladoras de su Chato. Viñals nunca olvidará que el aparato enemigo por poco no lo decapita; en palabras suyas: «aún hoy no me explico el milagro de cómo no se me llevó por delante también la cabeza». Debido a las averías, tiene que aterrizar con muchas dificultades en un campo labrado cerca de Formiche Bajo y pasar la noche en Sarrión hasta el día siguiente, para esperar la llegada de los mecánicos de la unidad. Con la ayuda de unos bueyes y mucha precaución, consigue despegar y trasladarse al aeródromo de El Toro. Y aquí es donde tenemos que detenernos para aclarar por boca de nuestro protagonista el incidente de la colisión. Viñals siempre quiso constatar que él nunca dio ninguna versión ni en esos días ni mientras estaba vivo de haber abatido a Carlos de Haya, puesto que lógicamente no sabía quién era el piloto del Fiat. Eso se supo más tarde, cuando se localizó al piloto enemigo junto a los restos del aparato en una colina pelada cerca del pueblo de Aldehuela. Debemos señalar que el veterano aviador volaba desde diciembre de 1937 con el grupo de caza que hemos mencionado. Ese día había recibido órdenes de que no despegara porque casi no había dormido tras haber ido a Bilbao a velar la muerte de su madre. Probablemente otros aviadores hubiesen querido

volgut treure rèdit d'haver abatut el capità Haya, però això no anava amb el tarannà d'en Viñals, el nostre home tranquil i contingut qui, es mostrava contrariat quan li preguntaven pel mateix incident una i altra vegada.

Aquell mateix dia 21 el company amb qui havia volat juntament amb Serov des de Sabadell al front d'Aragó, Manuel Orozco, també es va veure involucrat amb una topada, en aquest cas contra un Messerschmitt Bf-109 alemany. En arribar al camp del Toro, Viñals comunicarà les novetats dels esdeveniments viscuts el dia abans. Com a resultat d'aquest combat, tant Viñals i Orozco van ser ascendits a tinent per mèrits de guerra, en el Diari Oficial Núm. 47 del Ministerio de Defensa Nacional del 24 de febrer de 1938 es publicava la circular amb l'ascens: Por su heroico comportamiento en los combates aéreos librados ayer en las proximidades de Teruel, vengo en ascender al grado de teniente a los sargentos del Arma de Aviación don Manuel Orozco Rovira y D. Francisco Viñals Guarro. El dia que es signava l'ascens, el 22 de febrer, Terol queia a mans de l'exèrcit franquista.

L'aviador que caigué abatut, era possiblement la figura més destacada de l'aviació militar espanyola integrada a les files franquistes, juntament amb el seu cunyat, Joaquín García Morato.

Un dia de primavera de 2006 en Viñals rebia una visita molt emotiva a la seu de l'associació d'aviadors de Barcelona. Es tractava de Mirentxu de Haya, filla de Carlos de Haya, vinguda des de Málaga amb la voluntat de conèixer l'home que va combatre i abatre el seu pare. Els historiadors en som testimonis privilegiats, per bé que, també deixem que puguin gaudir dels seus moments d'intimitat. I reflexionem sobre com el temps juga amb tots nosaltres de manera caprichosa, com unes dècimes de segon viscudes aquell 21 de febrer de 1938 condicionen el present, després de més de 70 anys transcorreguts. La trobada, amena i molt emotiva, finalitzà amb un bon dinar i la promesa de mantenir el contacte entre tots plegats. Més endavant, tornarem a esmentar Carlos de Haya i la seva família, concretament en el capítol dedicat a la condemna i presó per adhesión a la rebelió del tinent Francesc Viñals.

sacar rédito de haber abatido al capitán Haya, pero eso no iba con el talante de Viñals, nuestro hombre tranquilo y contenido, que se mostraba contrariado cuando le preguntaban una y otra vez por el mismo incidente.

Ese mismo día 21 el compañero con quien había volado junto con Serov desde Sabadell hasta el frente de Aragón, Manuel Orozco, también se vio involucrado en un choque, en este caso contra un Messerschmitt Bf 109 alemán. Al llegar al campo de El Toro, Viñals comunicará las novedades de los acontecimientos vividos el día anterior. Como resultado de ese combate, tanto Viñals como Orozco fueron ascendidos a teniente por méritos de guerra; en el Diario Oficial número 47 del Ministerio de Defensa Nacional del 24 de febrero de 1938 se publicaba la circular con el ascenso: «Por su heroico comportamiento en los combates aéreos librados ayer en las proximidades de Teruel, vengo en ascender al grado de teniente a los sargentos del Arma de Aviación don Manuel Orozco Rovira y D. Francisco Viñals Guarro». El día que se firmaba el ascenso, el 22 de febrero, Teruel caía en manos del ejército franquista.

El aviador que cayó abatido era posiblemente la figura más destacada de la aviación militar española integrada en las filas franquistas, junto con su cuñado, Joaquín García Morato.

Un día de primavera de 2006 Viñals recibió una visita muy emotiva en la sede de la asociación de aviadores de Barcelona. Se trataba de Mirentxu de Haya, hija de Carlos de Haya, venida desde Málaga con la voluntad de conocer al hombre que combatió y abatió a su padre. Los historiadores fuimos testigos privilegiados del encuentro, si bien también dejamos que pudieran gozar de momentos de intimidad. Y reflexionamos sobre cómo el tiempo juega con todos nosotros de forma caprichosa, sobre cómo unas décimas de segundo vividas ese 21 de febrero de 1938 condicionan el presente, tras más de setenta años. El encuentro, ameno y muy emotivo, finalizó con una buena comida y la promesa de mantener todos el contacto. Más adelante, volveremos a mencionar a Carlos de Haya y su familia, en concreto en el capítulo dedicado a la condena y prisión por «adhesión a la rebelión» del teniente Francesc Viñals.



26. Carlos de Haya, a l'esquerra i Francesc Viñals a la dreta: dos entusiastes de l'aviació. Els combats aeris, confusos, violents i fulminants, no fan distincions entre pilots veterans i novells o entre experimentats i inexperts. Tampoc no feien distincions de classes. Carlos de Haya era de ben segur el millor pilot del bàndol franquista, en quant a experiència i aportacions al món de l'aeronàutica espanyola, introductor de la navegació aèria nocturna, pilot del pont aeri a la Península, heroi del santuari de Santa Maria de la Cabeza, en proporcionar per via aèria suministres a les tropes assetjades pels republicans. (Foto de Carlos de haya vía Ángelo Emiliani.)

26. Carlos de Haya a la izquierda y Francesc Viñals a la derecha: dos entusiastas de la aviación. Los combates aéreos, confusos, violentos y fulminantes, no hacen distinciones entre pilotos veteranos y novatos o entre experimentados e inexpertos. Tampoco hacen distinciones de clase. Carlos de Haya era con total seguridad el mejor piloto del bando franquista en cuanto a experiencia y aportaciones al mundo de la aeronáutica española: introductor de la navegación aérea nocturna, piloto del puente aéreo en la Península y héroe del santuario de Santa María de la Cabeza, ya que proporcionó por vía aérea suministros a las tropas asediadas por los republicanos. (Foto de Carlos de Haya vía Ángelo Emiliani.)



EL FINAL:

La situació desesperada de la República, amb el règim de Burgos reconegut per França i Anglaterra, porta a la manca d'esperança i a la negociació. El dia 23 de març el coronel Casado, qui havia estat l'artífex del cop d'estat dins les files republicanes per tal d'acabar quan abans millor la guerra, envia des de Madrid uns emissaris a Burgos. Entre d'altres temes dels que es parla hi ha la qüestió de rendir el que resta de l'aviació republicana el dia 25 i que el dia 27 caldrà deixar el pas lliure a l'avanç de les tropes de Franco. Però el 25 la primera de les condicions per la pau no arriba, això és, l'aviació no es lliura i Franco entén que Casado no controla les tropes republicanes. Dos dies més tard, el 27, mentre Franco ordena l'avançada final, el comandament republicà assumeix que cal rendir l'aviació i es posa a treballar per fer-ho tan aviat com sigui possible. L'endemà es decideix que el dia per fer-ho serà el 29 i que els avions caldrà que viatgin fins l'aeròdrom de Barajas.

Tot i això, el desordre a les files republicanes és important i cal no oblidar que degut a la importància de la majoria del material aeri, La Gloriosa sempre ha estat controlada i en mans de membres del Partit Comunista, pròxims a la política de la URSS i partidaris de lluitar fins el darrer instant. Però malgrat això, la pressió damunt els caps, comandaments i personal de l'Arma és tal que es decideix donar llibertat als pilots per a que triïn què volen fer: l'exili al nord d'Àfrica amb els seus avions, o acomplir la darrera missió i lliurar-se a l'enemic. Els avions de la 2a de Xatos concentrats a La Rabassa s'envien el dia 28 a Los Llanos, a Albacete, des d'on 9 avions que estan en condicions, marxaran

La situación desesperada de la República, con el régimen de Burgos reconocido por Francia e Inglaterra, conduce a la falta de esperanza y a la negociación. El día 23 de marzo el coronel Casado, que había sido el artífice del golpe de Estado dentro de las filas republicanas para acabar cuanto antes la guerra, envía desde Madrid unos emisarios a Burgos. Entre otros temas de los que se habla está la cuestión de rendir lo que queda de la aviación republicana el día 25 y que el día 27 habrá que dejar paso libre al avance de las tropas de Franco. Pero el 25 la primera de las condiciones para la paz no llega, esto es, la aviación no se entrega y Franco entiende que Casado no controla las tropas republicanas. Dos días más tarde, el 27, mientras Franco ordena el avance final, el mando republicano asume que hay que rendir la aviación y se pone a trabajar para hacerlo lo antes posible. Al día siguiente se decide que el día para hacerlo será el 29 y que los aviones deberán viajar hasta el aeródromo de Barajas.

Aun así, el desorden en las filas republicanas es importante y no hay que olvidar que, debido a la importancia de la mayoría del material aéreo, «La Gloriosa» siempre ha estado controlada y en manos de miembros del Partido Comunista, próximos a la política de la URSS y partidarios de luchar hasta el último instante. Pero, pese a ello, la presión sobre los jefes, mandos y personal del Arma es tal que se decide dar libertad a los pilotos para que escojan lo que quieren hacer: el exilio en el norte de África con sus aviones o cumplir la última misión y entregarse al enemigo. Los aviones de la Segunda de Chatos concentrados en Rabassa se envían el día 28 a Los Llanos, en Albacete, desde donde nueve aviones que



PRESÓ I CONDEMNA A MORT CONMUTADA

cap a Madrid. Molts companys d'armes aprofiten per dir a en Viñals i als altres que marxin cap a Algèria, que no se la juguin quedant-se. Mentre, els comandaments fan pinya i sostenen la idea que cal complir amb el que s'ha pactat. Així, de la mateixa manera que uns s'arriscaran a travessar el mar i internar-se al país nord-africà, els pájaros bobos han decidit fer cas al Coronel Cascón i lliurar-se per reconduir les negociacions. Per recolzar-los també aniran amb ells diversos bombarders Natatxes i Katiuskes, fins arribar a una quarantena d'avions. La tensió és màxima: hi ha por de ser afusellats immediatament. Fins i tot truquen per telèfon a Barajas on els contesten que no tenen res a temer, que seran ben tractats. El dia 29 de març, els Xatos de la 2a són els primers a aterratar a Barajas a primera hora del matí... Els alemanys de la Còndor són els espectadors de l'escena. Poc a poc van aterrant els 9 I-15 Xatos. Com és habitual, l'enorme extensió de terreny facilita l'operació dels aparells, ja de per sí prou dòcils en aquesta acció. Després de situar els avions a la pista agrupats, els pilots es reuneixen. Són, juntament amb el tinent Francesc Viñals, els pilots Enrique Cabello Jiménez, Vicente Baixaulí Soria, Joaquín Calvo Diago, Simón Fiestas Martí, Jordi Bayés Nonell, Antonio Aguilar Ambrosio, Cayo Rioja García i Julio Muñoz Sánchez. La guerra ha finalitzat per ells, però no pas les seqüeles d'aquesta.

Fem ara un salt enrere i situem-nos a Los Llanos el dia abans, per conèixer gràcies al testimoni d'en Francesc Viñals i alguns dels protagonistes, per què l'esquadriglia i el seu cap decideixen lliurar-se i no fugir cap a Algèria. Sense rebre cap mena de

están en condiciones partirán hacia Madrid. Muchos compañeros de armas aprovechan para decirle a Viñals y los demás que se vayan a Argelia, que no se la jueguen quedándose. Mientras tanto, los mandos cierran filas y sostienen la idea de que hay que cumplir con lo pactado. Así, del mismo modo que unos se arriesgarán a atravesar el mar e internarse en el país norteafricano, los pájaros bobos han decidido hacer caso al coronel Cascón y entregarse para reconducir las negociaciones. Para apoyarlos también irán con ellos varios bombarderos Natachas y Katiuskas, hasta llegar a una cuarentena de aviones. La tensión es máxima: hay miedo de ser fusilados de inmediato. Incluso llaman por teléfono a Barajas, donde les responden que no tienen nada que temer, que serán bien tratados. El día 29 de marzo los Chatos de la Segunda son los primeros en aterrizar en Barajas a primera hora de la mañana... Los alemanes de la Cónedor son espectadores de la escena. Poco a poco van aterrizando los nueve I-15 Chatos. Como es habitual, la enorme extensión de terreno facilita la operación de los aparatos, ya de por sí bastante dóciles en esta acción. Tras situar los aviones en la pista agrupados, los pilotos se reúnen. Son, junto con el teniente Francesc Viñals, los pilotos Enrique Cabello Jiménez, Vicente Baixaulí Soria, Joaquín Calvo Diago, Simó Fiestas Martí, Jordi Bayés Nonell, Antonio Aguilar Ambrosio, Cayo Rioja García y Julio Muñoz Sánchez. La guerra ha finalizado para ellos, pero no sus secuelas.

Demos ahora un salto atrás y situémonos en Los Llanos el día anterior, para averiguar, gracias al testimonio de Francesc Viñals y algunos de los protagonistas, por qué la escuadrilla y su jefe deciden entregarse y no huir hacia Argelia. Sin recibir ningún

pressió —sempre seguint en Viñals— es sospesen les dues alternatives: enlairar-se des de Los Llanos fins al Carmolí i allà recargar gasolina i volar en direcció a Oran gràcies a la poca distància entre les dues costes, o acceptar les ordres dels colpistes de Casado i l'oferta dels nacionals i lluirar-se a Barajas. La primera de les opcions és arriscada perquè al Carmolí no s'aconsegueix localitzar al cap de Grup 26, l'antic cap de l'esquadriglia, el capità Julián Barbero, qui en aquells moments hauria de ser allà. Sense la seva presència, Viñals i alguns dels restants pilots consideren que l'operació de tornar omplir els dipòsits dels avions no està garantida, fins i tot, poden ser víctima de sabotatge, com de fet ja ha començat a passar amb alguns avions de la 3a esquadriglia. A més, la segona opció a través d'un teletip enviat des de Madrid, garantia la llibertat per a tothom que no hagués tingut cap altre causa que haver lluitat a la guerra. També un comunicat de les forces aèries republicanes del dia 27 emès pel coronel Cascón, cap accidental aquells dies de l'aviació i, per cert, afusellat després pels vencedors, remarcava que a aquells caps i oficials que no tinguessin les mans tacades de sang se'l respectaria la vida i la graduació que tenien abans del 19 de juliol. Pel que fa als joves ingressats abans d'aquesta data, com en el cas dels 9 pilots de la 2a, "nada tendrán que temer, están garantizados en igual forma que los profesionales", encara que no tenien garantida la seva graduació, sentenciava l'escript oficial. En resum, curt i ras: els futurs vencedors es comprometien que no els passaria res als seus enemics, sempre i quan només haguessin combatut. Què fer doncs? Provar de sortir del territori i marxar a l'exili? O lluirar-se a l'enemic? La decisió es sotmetrà a judici de tota l'esquadriglia que optarà per la segona alternativa. En paraules d'en Viñals, va imperar l'optimisme dels més joves que van creure que no hi hauria represàlies, il·lusionats per seguir volant.

És ben curiós que quan l'esquadriglia es presenta el matí del 29 a Barajas no hi hagi ningú esperant-los, no hi ha cap "comitè de recepció". Uns instants després aterren altres avions de la derrotada aviació republicana, un grup de bombarders Katiuska i més tard la 4a esquadriglia de Nataxes. I avançat el matí aterren i s'estacionen dos antics

tipo de presión —siempre según Viñals— se sopesan las dos alternativas: despegar desde Los Llanos hasta El Carmolí y allí recargar gasolina y volar en dirección a Orán gracias a la poca distancia entre las dos costas, o bien aceptar las órdenes de los golpistas de Casado y la oferta de los nacionales y entregarse en Barajas. La primera de las opciones es arriesgada porque en El Carmolí no se consigue localizar al jefe del Grupo 26, el antiguo jefe de la escuadrilla, el capitán Julián Barbero, que en esos momentos tendría que estar ahí. Sin su presencia, Viñals y otros pilotos consideran que la operación de volver a llenar los depósitos de los aviones no está garantizada, incluso pueden ser víctimas de sabotaje, como, de hecho, ya ha empezado a ocurrir con algunos aviones de la Tercera Escuadrilla. Además, la segunda opción garantizaba, a través de un teletipo enviado desde Madrid, la seguridad para todo aquel que no tuviera más causa que haber luchado en la guerra. También un comunicado de las fuerzas aéreas republicanas del día 27 emitido por el coronel Cascón, entonces jefe accidental de la aviación y, por cierto, fusilado después por los vencedores, resaltaba que a los jefes y oficiales que no tuvieran las manos manchadas de sangre se les respetaría la vida y la graduación que tenían antes del 19 de julio. En cuanto a los jóvenes ingresados después de esa fecha, como en el caso de los nueve pilotos de la Segunda: «nada tendrán que temer, están garantizados en igual forma que los profesionales», aunque no tenían asegurada su graduación, sentenciaba el escrito oficial. En resumen, lisa y llanamente: los futuros vencedores se comprometían a que no les pasaría nada a sus enemigos, siempre y cuando solo hubiesen combatido. ¿Qué hacer entonces? ¿Intentar salir del territorio y partir al exilio? ¿O entregarse al enemigo? La decisión se someterá al juicio de toda la escuadrilla, que optará por la segunda alternativa. En palabras de Viñals, imperó el optimismo de los más jóvenes, que creían que no habría represalias, ilusionados con seguir volando.

Es muy curioso el hecho de que, cuando la escuadrilla se presenta la mañana del 29 en Barajas, no haya nadie esperándolos, no hay ningún «comité de recepción». Instantes después aterriza otros aviones de la derrotada aviación republicana, un grupo de bombarderos Katiuska y más tarde la Cuarta Escuadrilla de Nataches. Y avanzada la mañana aterriza y se

enemics que saluden molt cordialment als pilots dels Xatos. Són dos alemanys que salten dels seus Messerschmitts Bf-109 per saludar-los militarment, amb uns sorollosos cops de talons i els diuen “ayer enemigos, hoy amigos!”. Però excepte aquesta trobada passen les hores amb incertesa fins que apareix un alferes de l'exèrcit que els proporciona un got d'aigua i algun pot de llet condensada. I prou. Més tard farà la seva aparició un alt comandament de l'aviació de Franco, alt i prim, el infante Alfonso d'Orleans qui, segons algun pilot de l'esquadrilla, els va fer formar a tots i va demanar fer un pas endavant a qui manava l'esquadrilla. Qui va fer el pas endavant —ja avancem que no va ser el cap— va rebre improperis i insults per part de l'aristòcrata, versió dels esdeveniments que en Viñals va sempre negar contundentment. Segons ell, ni els va mirar i els va ignorar completament... Sigui com sigui, els pilots de l'esquadrilla passaran la nit en el petit edifici que era la sala de recepció de l'aeroport i dormiran a terra. L'endemà seran traslladats en un camió descobert a la presó de Porlier on se'ls reclamaran totes les seves possessions: rellotges, anells, uniformes, guants, cascós de vol i quaderns de vol. En el primer dels centres penitenciaris que visiten els aviadors republicans coincidiran amb el dirigent socialista Julián Besteiro membre com en Casado del Consejo Nacional de Defensa que dona el cop d'estat i que havia de negociar la pau amb Franco. A Porlier dormiran durant 15 o 20 dies a terra i coneixeran els sermons del padre Pérez del Pulgar, un jesuïta que redimia els presos a través de la religió i el treball. Pérez del Pulgar i Besteiro moriran poc temps després, el primer afectat per una pulmonia i el segon afusellat pels seus enemics.

Viñals recorda amb temor —no pot ser d'una altra manera—, com sovint es presentaven a la presó falangistes amb camions per endur-se gent i afusellar-la. També van rebre la visita dels antics rivals a l'aire, un grup de pilots nacionals per preguntar i conèixer com volaven els Polikarpov I-16 Mosques. En aquesta mateixa presó els van robar les escasses pertinences que no els havien sostret en un primer moment i també van viure un bon ensurt quan va aparèixer un d'aquells camions amb falangistes que volien endur-se'ls a ells mateixos. Només la intervenció del director del centre, Amancio Tomé va salvar-los de ser executats sense

estacionan dos antiguos enemigos que saludan muy cordialmente a los pilotos de los Chatos. Son dos alemanes que saltan de sus Messerschmitt Bf 109, los saludan militarmente, con unos ruidosos taconazos, y les dicen: «¡Ayer enemigos, hoy amigos!». Pero salvo este encuentro pasan las horas con incertidumbre hasta que aparece un alférez del ejército que les proporciona un vaso de agua y algún bote de leche condensada. Y ya está. Más tarde hará su aparición un alto mando de la aviación de Franco, alto y delgado, el infante Alfonso de Orleans, que, según algún piloto de la escuadrilla, los hizo formar a todos y pidió que diera un paso adelante quien mandara la escuadrilla. Quien dio el paso adelante —ya avanzamos que no fue el jefe— recibió improperios e insultos por parte del aristócrata, versión de los acontecimientos que Viñals siempre negó rotundamente. Según él, ni siquiera los miró y los ignoró completamente... Sea como fuere, los pilotos de la escuadrilla pasarán la noche en el pequeño edificio que era la sala de recepción del aeropuerto y dormirán en el suelo. Al día siguiente serán trasladados en un camión descubierto a la cárcel de Porlier, donde les reclamarán todas sus posesiones: relojes, anillos, uniformes, guantes, cascós y cuadernos de vuelo. En el primero de los centros penitenciarios que visitan los aviadores republicanos coincidirán con el dirigente socialista Julián Besteiro, miembro como Casado del Consejo Nacional de Defensa que da el golpe de Estado y que debía negociar la paz con Franco. En Porlier dormirán durante quince o veinte días en el suelo y conocerán los sermones del padre Pérez del Pulgar, un jesuita que redimía a los presos a través de la religión y el trabajo. Pérez del Pulgar y Besteiro morirán poco tiempo después, el primero afectado por una pulmonía y el segundo fusilado por sus enemigos.

Viñals recuerda con temor —no puede ser de otro modo— que a menudo se presentaban en la cárcel falangistas con camiones para llevarse a gente y fusilarla. También recibieron la visita de los antiguos rivales en el aire, un grupo de pilotos nacionales que querían hacerles preguntas y conocer cómo volaban los Polikarpov I-16 Moscas. En esa misma prisión les robaron las escasas pertenencias que no les habían sustraído en un primer momento y también tuvieron un buen susto, cuando apareció uno de esos camiones con falangistas, que querían llevárselos a ellos. Solo la intervención del director del centro, Amancio Tomé,

ser encara jutjats. Les darreres visites que recordava en Viñals eren les del general Millán Astray i un capellà armat amb pistola.

Un parell de setmanes més tard, el periple de presons d'en Viñals i els pilots continua amb el trasllat a la Model de València, ciutat on serà jutjat i condemnat a pena de mort, per "adhesión a la rebelión", sentència que es va anar reduint a 25 anys i després a 8 anys, fins quedar en 2 anys i 4 mesos fins aconseguir la llibertat i tornar a la seva ciutat. Abans del consell de guerra a la Model de València en Viñals recordava com cada dia afusellaven de 10 a 12 presos republicans que s'emportaven entre les sis i les set del matí. Alguns d'aquests, també eren companys aviadors, com

los salvó de ser ejecutados sin ser aún juzgados. Las últimas visitas que recordaba Viñals eran las del general Millán Astray y un cura armado con pistola.

Un par de setmanes més tard, el periplo de cárceles de Viñals y los pilotos continua con el traslado a la Modelo de Valencia, ciudad donde será juzgado y condenado a pena de muerte, por «adhesión a la rebelión», sentencia que fue reduciéndose a veinticinco años y luego a ocho años, hasta quedar en dos años y cuatro meses, cuando consiguió la libertad y pudo volver a su ciudad. Antes del consejo de guerra en la Modelo de Valencia, Viñals recordaba cómo cada día fusilaban de diez a doce presos republicanos que se llevaban entre las seis y las siete de la mañana. Algunos de ellos también eran compañeros



Cierre al comandante
la Sección y el
Estado Mayor

SECCIÓN

El Coronel Camacho me dá cuenta oficialmente de los siguientes detalles de las negociaciones que, personalmente le han sido facilitadas por el Excmo. Sr. Consejero de Defensa:
Se han formado varias Juntas de evacuación de los Jefes, Oficiales y personal de tropa que desean abandonar el territorio nacional. El Arma de Aviación depende de las del Grupo de Ejércitos donde debe dirigirse la Jefatura de Fuerzas Aéreas entregando relación del personal del Arma que quiera marcharse. A este personal le será entregado el pasaporte, visado en forma reglamentaria y será llamado a Valencia, punto desde el que han de partir para el Extranjero.

A soldados y Cabos también les es aplicable la facultad de abandonar España, si bien en forma muy restringida y previo informe de que, efectivamente, les es necesaria su salida por haber cometido una falta o delito político.

Es necesario llevar al ánimo de los Jefes y Oficiales del Arma que aquellos que no se hubiesen manchado en sangre tienen absoluta garantía de que serán respetadas sus vidas y, aunque no de forma segura, por lo menos los empleos que ostentaban el 19 de Julio.

En cuanto a los jóvenes ingresados después de dicha fecha, que nada tendrán que temer, están garantizados en igual forma que los profesionales, no asegurando nada de su empleo por no comprometerme a expone mi optimista impresión con respecto a este punto.

Deberá sustituirse a personal que se ha de marchar por el que deba quedar, sobre todo los mandos.

Deben quedar preparadas dos Escuadrillas de Natachas y una de Chatos con personal voluntario para quedar en Burgos. El Coronel Camacho en estos instantes promete a Burgos la entrega de esas Unidades, por lo que conviene hacer presente al personal que las forma que, con sus aviones, han de quedar en la Zona Nationalista.

Se atenderá con urgencia a la Primera Región Aérea para que el personal que quiera abandonar España pueda hacerlo antes de que se entregue al Grupo de Ejército la relación general del Arma, con objeto de ganar tiempo. Todos los Jefes y Oficiales deben expresar concretamente si desean salir o quedarse.

Los Jefes y Oficiales escapados de campo enemigo correrán la misma suerte que los demás que no quieran quedarse en España, señalándose en la relación que se entregue al Grupo de Ejércitos el caso muy particular de ellos.

P.L. a 27 de Marzo de 1939.-



50. Circular enviada per les forces aèries de la República als seus comandaments, dos dies abans de la rendició de l'aviació. En elles s'especifiquen les condicions que es reclamen per la rendició del govern de la República després que es fessin amb el poder els colpistes del Consejo Nacional de Defensa, entre ells Segismundo Casado i Julián Besteiro. El primer, s'havia compromès a lluir a Franco, una esquadrilla de Xatos, la 2a esquadrilla de Xatos i dues de Nataxes.

50. Circular enviada por las fuerzas aéreas de la República a sus mandos, dos días antes de la rendición de la aviación. En ellas se especifican las condiciones que se reclaman para la rendición del gobierno de la República después de que se hicieran con el poder los golpistas del Consejo Nacional de Defensa, entre ellos Segismundo Casado y Julián Besteiro. El primero se había comprometido a entregar a Franco una escuadrilla de Chatos, la Segunda, y dos de Natachas.

Iglesias, antic pilot abans de la guerra o el cap dels bombarders Katiuskes i pilot Arquímedes Gómez Palazón, de família conservadora. Durant el judici, el fiscal farà declarar com a testimonis de càrrec a la vídua de Carlos de Haya i a un germà d'aquest, tinent d'aviació, per acusar d'assassinat al tinent Viñals i la resta de pilots de l'esquadrilla. Però la declaració de la dona de l'aviador nacional no serà l'esperada pel fiscal, en declarar que ningú no havia assassinat el seu espòs, sinó que aquest havia mort a causa d'un combat aeri al front de Terol.

Després de la sentència, li tocarà complir la condemna aquest cop a San Miguel de los Reyes, mentre d'altres companys van al Puig, un antic convent que es va convertir en penitenciaria. Finalment, després dels més de dos anys de privació de llibertat, Francesc Viñals sortirà de la presó i podrà tornar a casa per reprendre la seva activitat com a civil, estudiar per aparellador i treballar a l'oficina del pare, mestre d'obres, per ajudar en el negoci. Tot plegat, continuar amb una vida que la guerra va alterar durant ben bé sis anys.

aviadores, como Iglesias, antiguo piloto antes de la guerra, o el jefe de los bombarderos Katiuskas y piloto Arquímedes Gómez Palazón, de familia conservadora. Durante el juicio, el fiscal hará declarar como testigos de cargo a la viuda de Carlos de Haya y a un hermano de este, teniente de aviación, para acusar de asesinato al teniente Viñals y al resto de los pilotos de la escuadrilla. Pero la declaración de la mujer del aviador nacional no será la esperada por el fiscal, pues ella afirma que nadie había asesinado a su esposo, sino que había muerto a causa de un combate aéreo en el frente de Teruel.

Después de la sentencia, tendrá que cumplir la condena, esta vez en San Miguel de los Reyes, mientras que otros compañeros van a El Puig, un antiguo convento que se convirtió en penitenciaría. Finalmente, después de más de dos años de privación de libertad, Francesc Viñals saldrá de la cárcel y podrá volver a casa para reprender su actividad como civil, estudiar para aparejador y trabajar en la oficina de su padre, maestro de obras, y ayudar en el negocio. Al fin y al cabo, para continuar con una vida que la guerra alteró durante casi seis años.



51. Retrat d'un grup d'aviadors republicans realitzat a la presó amb els aviadors Álvaro Muñoz, pilot de la 3a de Xatos; Cayo Rioja; Ramon Lluch; Francesc Viñals; Antonio Aguilar i Simó Fiestas. La postal en qüestió està autografiada en el seu dors per tots ells i dedicada a un d'ells, concretament a en Ramon Lluch, en el centre de la il·lustració.

51. Retrato de un grupo de aviadores republicanos realizado en la cárcel, con los aviadores Álvaro Muñoz, piloto de la Tercera de Chatos; Cayo Rioja; Ramon Lluch; Francesc Viñals; Antonio Aguilar, y Simó Fiestas. La postal en cuestión está autografiada en su dorso por todos y dedicada a uno de ellos, concretamente a Ramon Lluch, en el centro de la ilustración.



53. Pàgina anterior; Antics pilots aviadors de la República, alguns d'ells integrants de la 2a esquadrilla de Xatos reunits molts anys més tard en una de les primeres trobades de l'associació d'aviadors. Molts d'ells es retrobaven per primera vegada des del final de la guerra. Abraçades i salutacions efusives, afecte i emocions, transcorreguts més de 40 anys després d'haver compartit experiències intenses i sovint tràgiques. Identifiquem en la imatge al mateix Viñals a dalt el quart per l'esquerra, els valencians Baixaulí, Betoret, Castillo i Calvo, a més de Simó Fiestas o Elías Hernández, entre d'altres. A baix, algunes cares conegeudes que podem contrastar amb la imatge més recent. Com a mínim els sis o set que hem esmentat també són en la imatge de 1938. **54.** A dalt: Com hem explicat abans, el maig de 2006 en Viñals com a president de l'entitat va rebre una visita especial. Aquesta imatge mostra la trobada entre l'aviador i la filla de Carlos de Haya, Mirentxu a Barcelona. Trobada cordial, salutacions i un posterior dinar van ser el procés que conduí a l'establiment d'una nova amistat i relació.

53. Página anterior: Antiguos pilotos aviadores de la República, algunos de ellos integrantes de la Segunda Escuadrilla de Chatos, reunidos muchos años más tarde en uno de los primeros encuentros de la asociación de aviadores. Muchos se reencontraban por primera vez desde el final de la guerra. Abrazos y saludos efusivos, cariño y emociones, transcurridos más de cuarenta años desde que compartieran experiencias intensas y a menudo trágicas. Identificamos en la imagen al propio Viñals arriba, el cuarto por la izquierda, los valencianos Baixaulí, Betoret, Castillo y Calvo, además de Simó Fiestas y Elías Hernández, entre otros. Abajo, algunas caras conocidas que podemos contrastar con la imagen más reciente. Como mínimo los seis o siete que hemos mencionado también están en la imagen de 1938. **54.** Arriba: Como hemos contado antes, en mayo de 2006 Viñals recibió como presidente de la entidad una visita especial. Esta imagen muestra el encuentro entre el aviador y la hija de Carlos de Haya, Mirentxu, en Barcelona. Encuentro cordial, saludos y una posterior comida fueron el proceso que condujo al establecimiento de una nueva amistad y relación.



a la her
mirentse
afectuosamente 14-5-06

François

25



ASSOCIACIÓ D'AVIADORS DE LA REPÚBLICA
Agrupació Catalana Nord-Balear

Amb la col·laboració de:

 Generalitat de Catalunya
Departament de Governació i Relacions Institucionals

 **ARXIU**
A.D.A.R.

