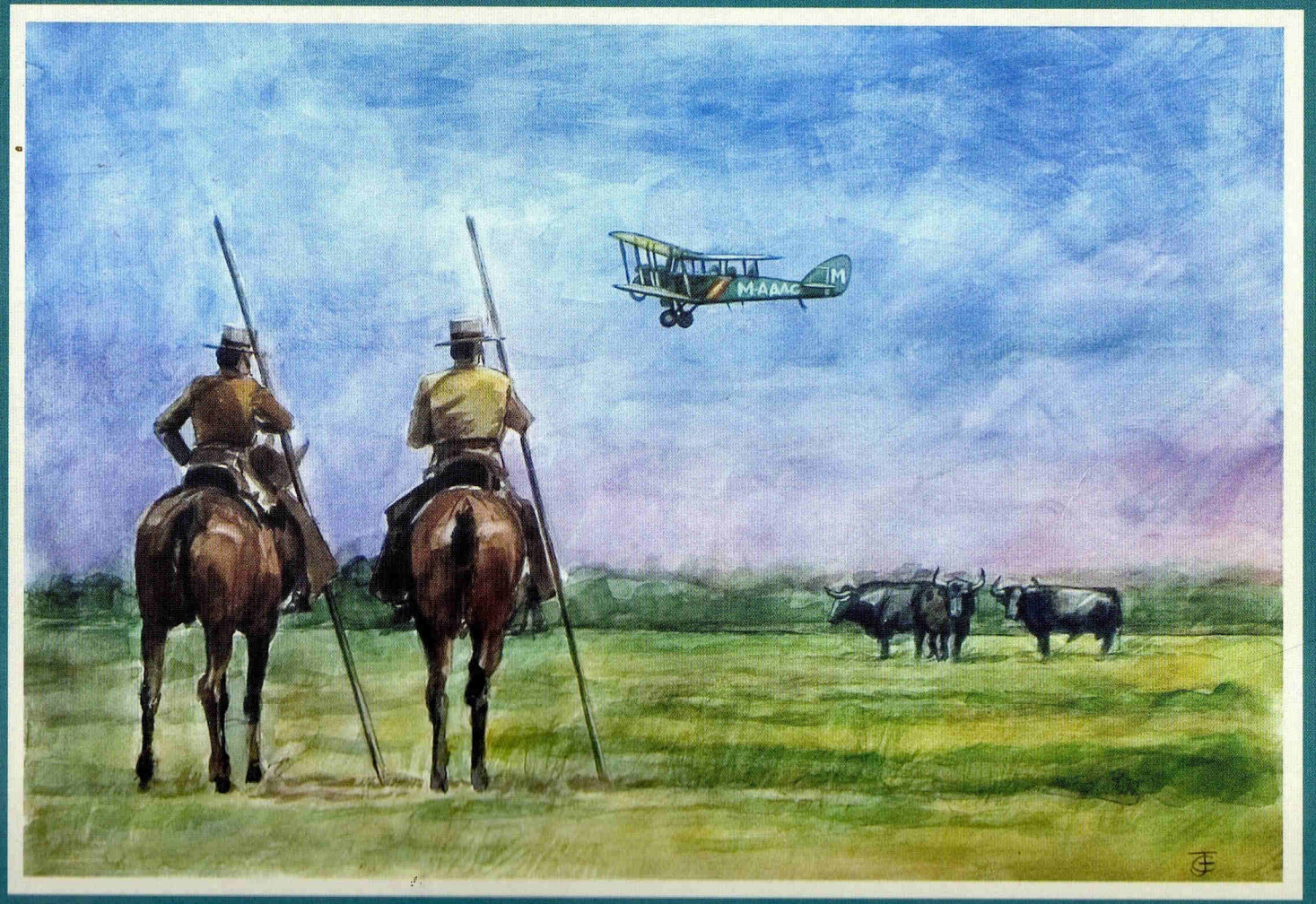
TABLADA: LA AVIACIÓN Y SEVILLA



Jose F. Clemente Esquerdo JUAN ANTONIO GUERRERO MISA

Fundación | Cajasol

Para Mirentxu de Haya. hija de Carlos de Haya.
aviador ilustre. y orgullo de la Aviación Española.
con el afecto y el justo almizo de
Pepe Clemente.

Sevilla 17-12-15

TABLADA:

LA AVIACIÓN Y SEVILLA

BATIENDO MARCAS

Haya y Rodriguez son recibidos a su regreso a Tablada, donde les esperaba una comisión del Aéro Club de Andalucía y numerosos y entusiasmados compañeros de Arma. FOTO: SHyCEA.

PÁGINA ANTERIOR: El Breguet nº 71 en Tablada, listo para sus intentos de superar las marcas de velo-

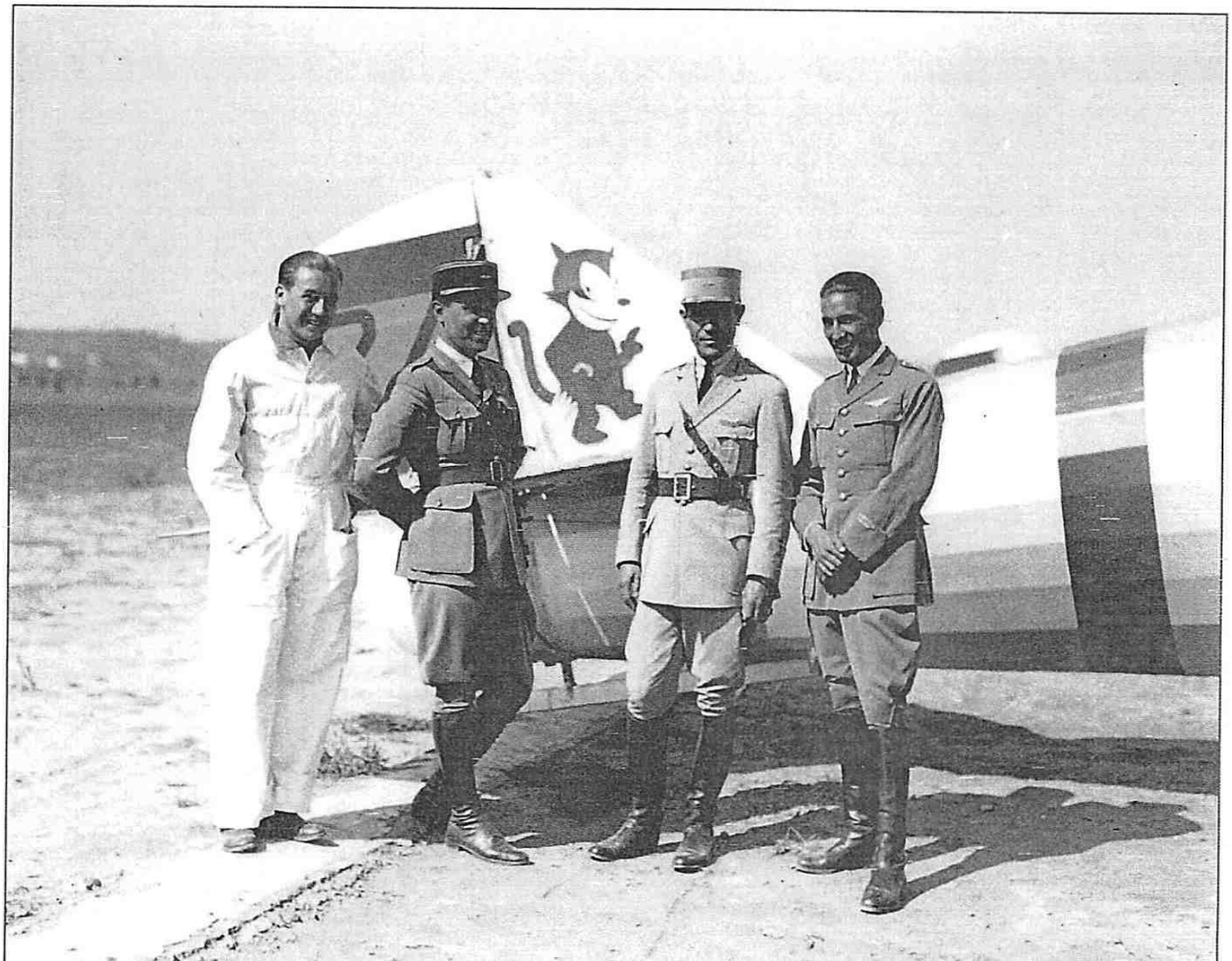
La aviación española en su vertiente militar, consiguió sus únicos récords internacionales casi veinte años después de haber iniciado su actividad en el año 1910 en que por primera vez en España voló un avión tripulado y precisamente por un piloto extranjero. Muchas son las razones por las que España no participó hasta los años 30 en los vuelos de competición, dejando aparte, naturalmente, los grandes raids a Africa, Asia y América que dieron fama universal a la Aviación española.

En cuanto a la obtención de récords se refiere, La guerra de Africa que capitalizó los esfuerzos de de tantos aviadores, la escasez de pilotos, tanto militares como civiles y la falta de recursos económicos de las empresas aeronáuticas del momento que no podían prestar ayuda técnica y económica adicionales para este tipo de vuelos, ni mucho menos los sustanciosos premios del orden del millón de francos que ofrecía por ejemplo Francia a los pilotos que obtuvieran las marcas, fueron circunstancias determinantes para la ausencia de nuestro país en el mundo de este tipo de competiciones.
Como dato curioso por aquella época el país vecino detentaba más de la tercera parte de los récords mundiales aeronáuticos absolutos.
En 1925 la FAI llevaba reconocidos 1128 récords en diferentes modalidades en circuitos abiertos y cerrados. Ante tal cantidad de marcas que real-

el acuerdo de reducirlos, entre otros, a 45 para la clase «Aviación», con uno adicional para marcas de distancia y otro para velocidad pura.

El proyecto de efectuar un vuelo de récord en nuestro país por aquellos años se concretó inicialmente en batir la marca nacional de permanencia en el aire de 28 horas que detentaban los capitanes Jiménez e Iglesias, los inolvidables tripulantes del «Jesús del Gran Poder», pero posteriormente se decidió intentar batir la marca de velocidad en circuito cerrado de 5000 km que se encontraba en poder de los franceses Girier y Weis, con una velocidad media de 189 km/h en un Breguet XIX, similar al que en breve intentarían volar los pilotos españoles.

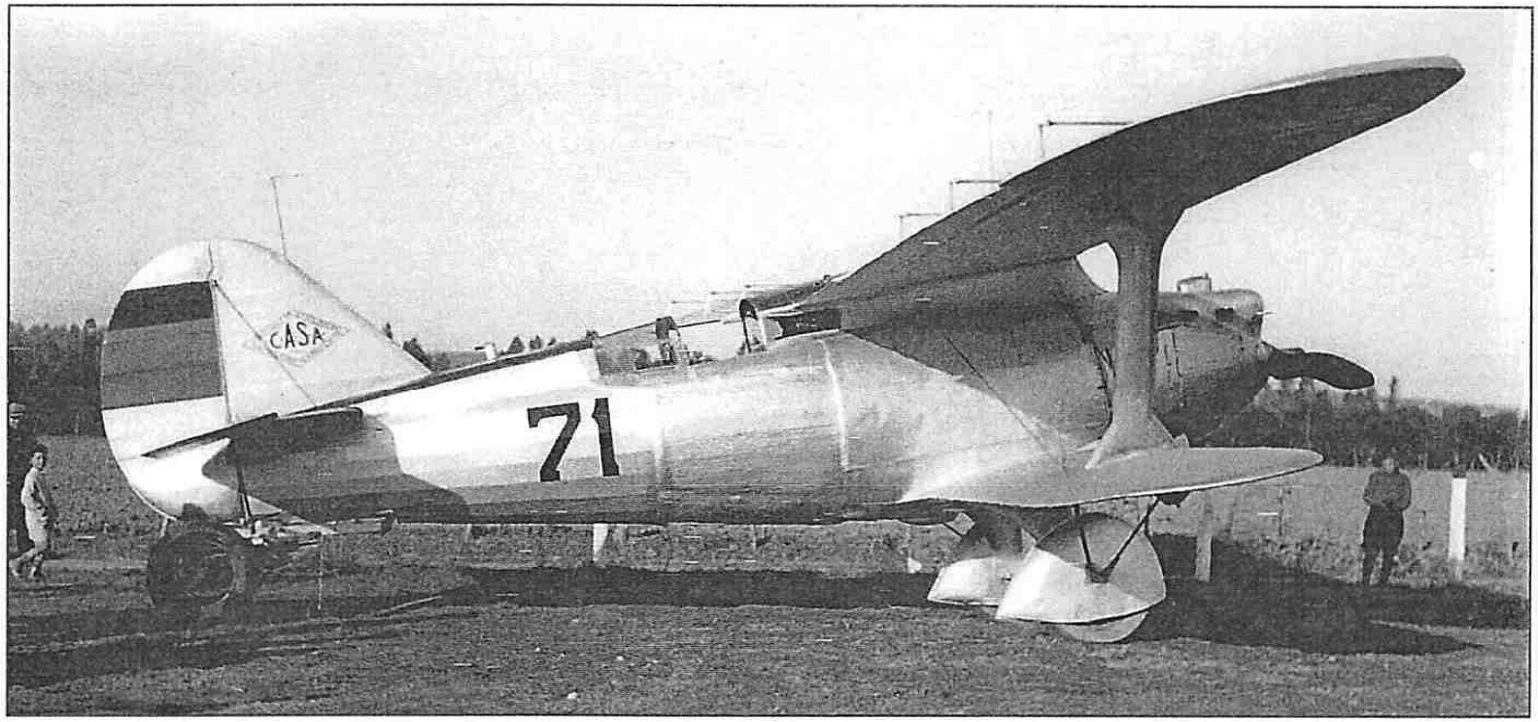
El planeamiento del vuelo fue asignado a la direccion del capitán Barberán, máxima autoridad española en navegación aeronáutica de la época, pero



El aviador uruguayo Tydeo Larre Borges quien con el francés Challe despegaría desde Tablada, el 15 de diciembre de 1929 para su intento de cruzar el Atlántico hasta Brasil con su Breguet XIX «L'Oisseau Blanche».

Foto Archivo Sánchez del Pino. Fotozeo

El Breguet XIX nº71, en el campo de Tablada, listo para su último viaje. El carrillo BO facilitará el despegue del sobrecargado aparato.
FOTO: ARCHIVO SÁNCHEZ DEL PANDO, FOTOTECA MUNICIPAL DE SEVILLA.



por razones diversas fueron los capitanes de ingenieros Cipriano Rodríguez Díaz, como observador, y el teniente de Intendencia Carlos de Haya, como piloto, los designados para el intento.

En este tipo de vuelos, por otra parte, en donde el factor distancia/ velocidad debía manejarse con extrema habilidad, el avión debería estar preparado y ser muy fiable mecánicamente, eligiéndose el aparato de serie de Construcciones Aeronáuticas, Breguet XIX Bidón número de cola 71, asignado a experimentación. También uno de los momentos cruciales era el de despegue a plena carga debiendo ser perfecta la refrigeración del motor, dada la relativamente baja velocidad inicial de despegue y escaso el flujo de aire para este propósito de control de la temperatura de admisión. El estudio de los diferentes tramos y sus vientos y los regímenes de potencia del motor en los mismos eran primordiales para el éxito del intento.

Las pruebas de entrenamiento comenzaron la noche del 13 de Febrero de 1930 con luna llena. Se cargó el avión con 3.300 litros de combustible (1.300 por debajo de su capacidad total) para comprobar la viabilidad inicial y el confort del vuelo en el circuito Almodóvar del Rio, Osuna y Sevilla(Tablada) debiendo efectuarse una toma de emergencia en La Rinconada, reanudándose el día 11 de Junio de 1930 cuando, después de 13 horas de vuelo continuado, tomaron tierra prematuramente por niebla cuando habían conseguido recorrer 2.700 km a una velocidad media de 193 km/h, marca que superaba ampliamente el récord francés en circuito cerrado antes citado.

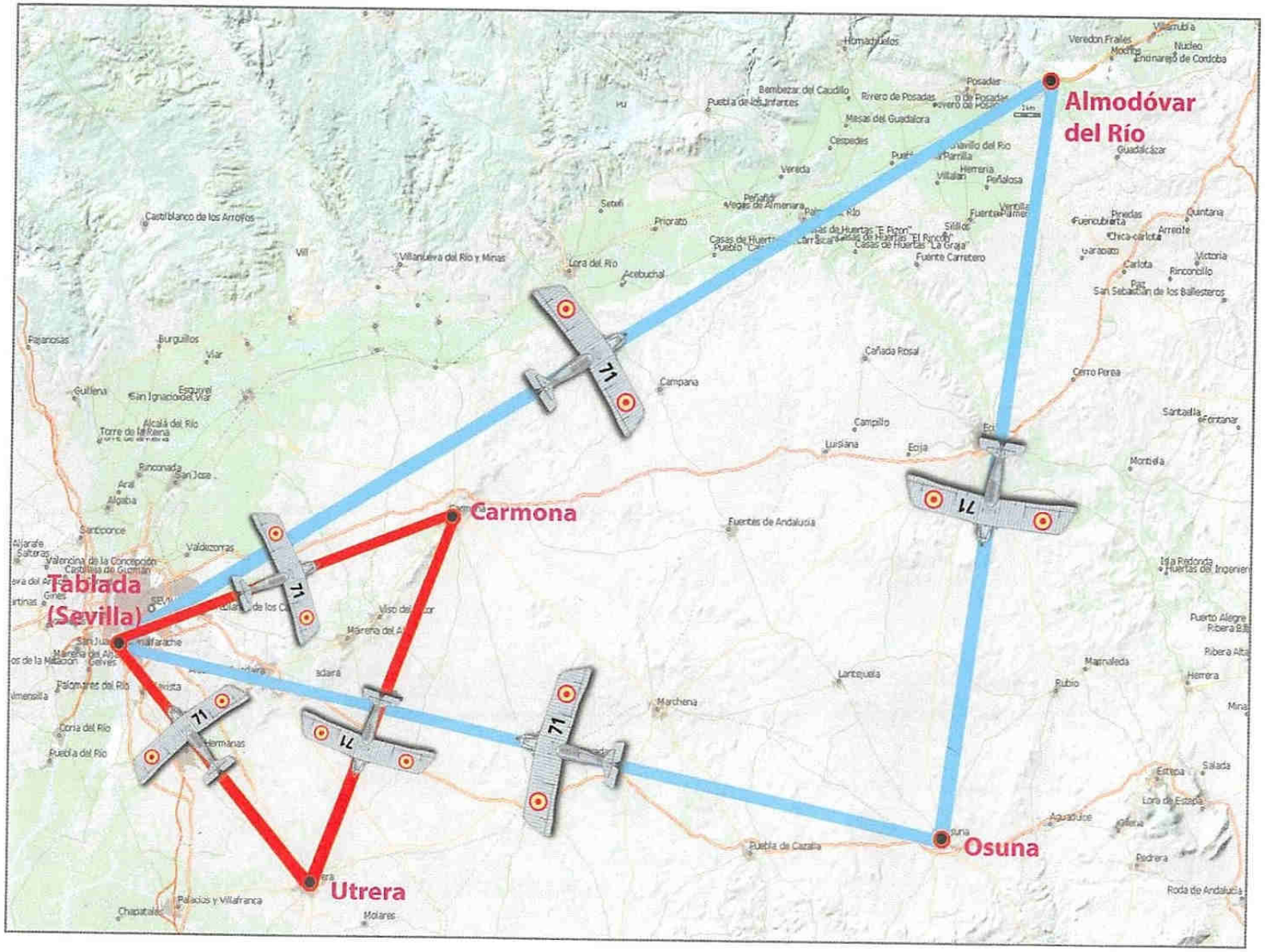
Para realizar los definitivos vuelos se eligieron dos circuitos; uno de 250 Km triangular amplio Tablada, Almodóvar del Río y Osuna antes referido en el vuelo de prueba, y que al ser de mayor tamaño que el secundario Sevilla, Utrera, Carmona de 105 km, permitía mayor capacidad de aceleración. Sin embargo este último era más apto para el vuelo nocturno al tener tramos más cortos y ser mas identificables las poblaciones por sus luces.

Designados los jueces representantes oficiales de la FAI para ser situados en los vértices de los circuitos y certificar el paso de los aviones, el día 7 de octubre de 1930, a las 06:32 h, el plateado CASA Breguet «Gran Raid» número 71, pilotado por el Teniente Haya y como observador el capitán Rodríguez, despegaba de Tablada tras recorrer 800 metros con 360 litros de aceite, 500 de agua y los depositos de combustible al completo, iniciando el circuito al alcanzar los

bajar el peso por el consumo de combustible, superando ya inicialmente la velocidad del récord galo. A las 17:00 cambiaron al circuito corto de Tablada-Carmona-Utrera y alcanzaron la velocidad de 234 km/h. El estudio minucioso del régimen del motor, mientras se desentumecían, fueron los cometidos de nuestros pilotos que, con la moral alta, radiaron un mensaje sobre Tablada en el que comentaban su buen estado de ánimo tras 14 horas de vuelo.

sin visibilidad al nublarse el cielo, y el circuito pasó a ser concéntrico exterior para mejorar la observación de las referencias.

Utrera se convirtió en el único punto visible, permitiendo corregir los errores de navegación, pero la niebla aumentó y amenazaba el final feliz del vuelo. Sin embargo, los pilotos finalizaron la vuelta número 30 y a las 07:32 horas del 8 de octubre tomaban tierra en Tablada después de haber sobrepasado en 16 minutos un día completo en el aire, alimentándose con



Los dos circuitos establecidos por Haya y Rodríguez para los récords de velocidad. Ambos tenían un vértice del triángulo en la Base Aérea de Tablada.

Mapa e Ilustración J. A. Guerrero.

Los dos aviadores posan para el fotógrafo con sendos trofeos en las manos. Sus tres marcas de

HAYA INVENTOR

Una de las facetas más curiosas y menos conocidas del eminente aviador que fuera Carlos Haya es la de su capacidad como inventor autodidacta, cuyas creaciones tal vez pasaran inadvertidas por los duros momentos que atravesaría España poco más tarde. Uno de sus inventos más notables fue, indudablemente, el Integral Giroscópico de Vuelo o «Integral Haya», primer ejemplar eficaz de horizonte artificial, un instrumento que facilitaba en gran medida el vuelo «todo tiempo», al unir el indicador del horizonte con un indicador de viraje (la conocida «bola» en el argot de los pilotos) y una brújula para el mantenimiento del rumbo, simplificando la tarea en condiciones de posible «desorientación espacial» por falta de visibilidad.

Un modelo de calculador de vuelo inventado por Carlos Haya
FOTO: R. DE MADARIAGA/H. HAYA.

plátanos, uvas y café exclusivamente. Al bajar del avión, entre los vítores de los asistentes de la comisión del Real Aeroclub de Andalucía y fumando compulsivamente, sólo pensaban en la consecución del siguiente récord.

Revisado el avión por el mecánico Ferrer y efectuados los necesarios ajustes, el nº 71 estaba otra vez preparado para iniciar dos días más tarde un nuevo vuelo, en este caso para batir la marca de velocidad en circuito cerrado sobre 2.000 km con carga útil de 500 kg, que los pilotos franceses Codes y Costes poseían con una velocidad media de 214,533 km/h en un

Despegaron de Tablada a las 6 horas 58 minutos con un combustible de 1500 litros, 140 de aceite y 500 de agua que representaba la carga comercial indispensable para lograr el nuevo récord.

Esta vez se eligió el circuito Tablada-Utrera-Carmona y el viento apareció a poco del despegue, debiendo de corregirse tanto en los tramos de dirección favorable como desfavorable. Se voló a una altura media de 750 m con el motor a pleno rendimiento, no superando la velocidad sobre el suelo los 225 km/h a pesar de que la indicada por el avión dentro de la masa del aire que le sustentaba era de 240 km/h, pero, en cualquier caso, el récord francés se había batido con amplitud.

A las 16:42 h, y en medio de una ligera lluvia tomaban tierra sin novedad, después de haber efectuado 16 vueltas a una velocidad media de 220 km/h, empleando 9 horas, 43 minutos y 38 segundos, récord absoluto que no se batiría en el mundo hasta el año 1933. Quedó así demostrado que con aviones fabricados en España, estrictamente de serie, en sólo 24 h se podrían realizar vuelos de reconocimiento a 2.500 km de distancia con considerable carga útil.

Bajo la atenta mirada de un grupo de soldados y mecánicos, el teniente Haya se fotografía en Tablada, delante de su avión, durante los ensayos para la obtención de las marcas homologadas por la FAI de velocidad en circuito cerrado. Foto: Archivo Sánchez del Pando.

El vuelo Sevilla-Bata

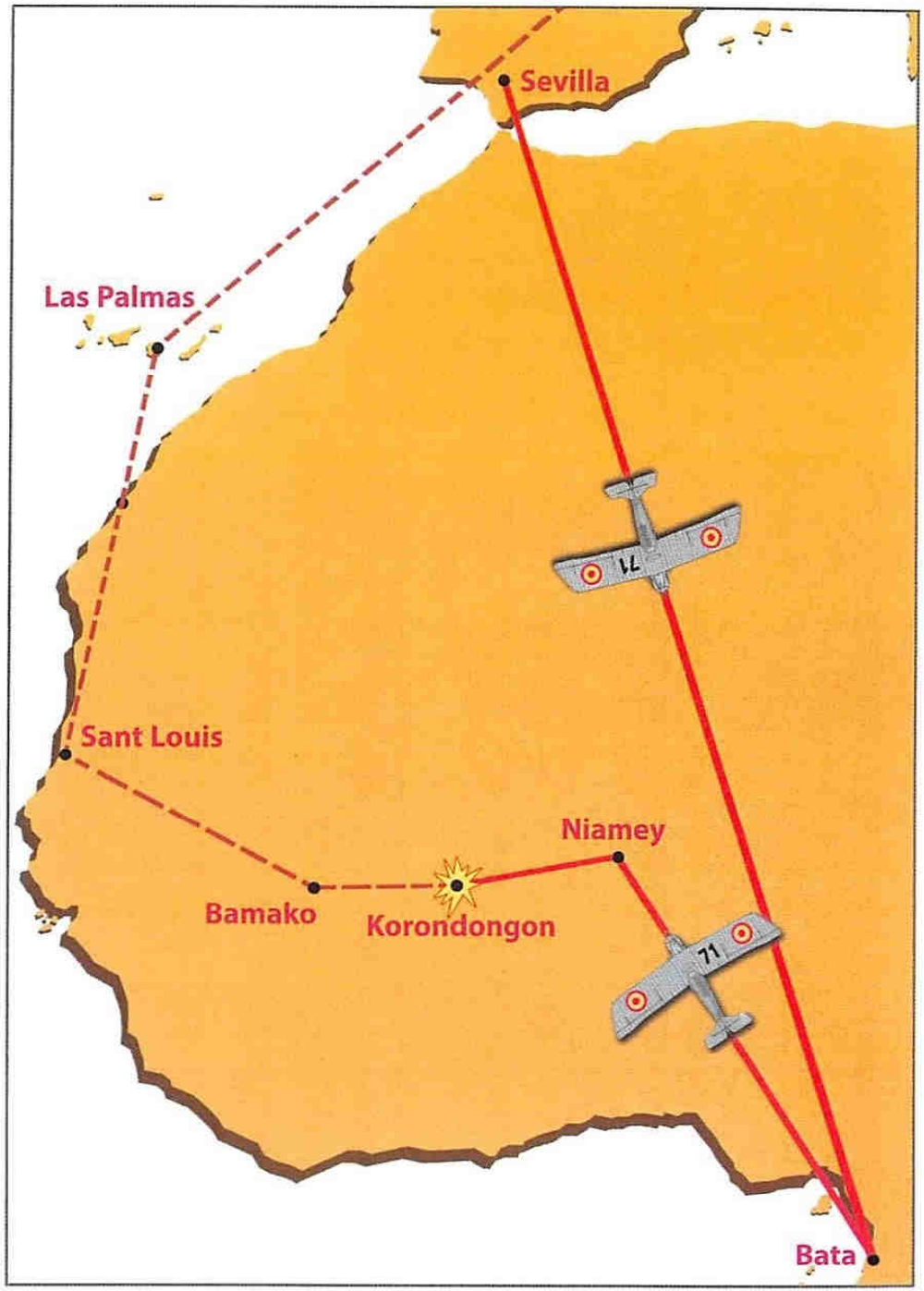
Aún habrían de protagonizar otra hazaña los aviadores Haya y Rodríguez con el avión TR. Nº 71 al realizar, en la nochebuena de 1931, apenas un año más tarde de los vuelos de récord, un increíble vuelo de larga distancia despegando nuevamente desde Tablada para alcanzar Bata, la capital de la Guinea Española, tras sobrevolar las peligrosas cumbres del Atlas, el enorme y hasta entonces prácticamente desconocido Desierto del Sahara y las impresionantes selvas tropicales del Níger. Sólo en atravesar los 2.000 km de desierto tardaron nuestros aviadores doce horas, siempre con la amenaza de las imprevisibles tormentas de arena y la nula seguridad que podrían encontrar en sus hostiles habitantes, en caso de tener que tomar tierra por emergencia o avería.

A las 10 :40 de la mañana del 24 de diciembre, el plateado 71 se elevaba desde la pista sevillana para cubrir los 4.312 km que le separaban de Bata en veintisiete horas y once minutos, a una velocidad media de 158,08 km/h.

El viaje de retorno, dadas las condiciones de la pista en Bata que no permitían el despegue del avión con la carga máxima de combustible y una vez conseguido el objetivo del vuelo, se previó en cinco etapas similares: Bata-Niamey, Niamey-Bamako, Bamako-San Luis del Senegal, San Luis-Las Palmas y Las Palmas- Madrid con un recorrido total de 6.778 km.

El Breguet XIX nº 71 no regresaría en vuelo: una de las temidas tormentas tropicales le sorprendió, obligándole a tomar en Korondon-gon (Nigeria), en donde tras esperar dos horas en tierra, el avión rompió una pata al intentar el despegue. Haya y Rodríguez hubieron de volver por otros medios acompañando a su querido avión, cuidadosamente embalado por mecánicos franceses.

Hoy nos basta saber que ha sido posible atravesar el Atántico en el Concorde en poco menos de tres horas o que podemos hacerlo en poco menos de cinco en un A380, heredero de la más auténtica tradición aeronáutica europea, o también que podemos quintuplicar la distancia y la carga útil del nº 71 con uno de los A400M que se montarán en Sevilla. Rodríguez y Haya, enfundados en sus incómodos trajes de vuelo, comiendo fruta, bebiendo de un termo de café y volando sobre la vega de



Las enormes distancias, muchas de ellas desérticas, atravesadas por el Breguet XIX de Haya y Rodríguez quedan evidenciadas en este mapa esquemático del vuelo. El trazado de puntos corres-

su historia aeronáutica.

1930 «En la noche de Sevilla». Acuarela de J. Clemente

Superior de Aeronáutica Militar, Kindelán, el comisario regio de la Exposición y gobernador de Sevilla, José Cruz Conde, el alcalde Nicolás Díaz Molero, Ramon Franco, Emilio Herrera, González Gallarza, Martínez Esteve y Juan de la Cierva. El día 11 de marzo de 1928, en un local prestado por el Colegio de Farmacéuticos, se celebraría la primera reunión y la primera tarea que la nueva sociedad se impuso fue la organización del II Salón Aeronáutico que habría de coincidir con la Exposición Iberoamericana, próxima a celebrarse en la ciudad y la edición de una revista, Andalucía Aeronáutica, que sería, por desgracia, de corta vida.

La Exposición

Al año siguiente, el Aero es ya una realidad, pues cuenta con sus primeras avionetas —la primera sería la De Havilland DH-60G M-CHAA, número de fabricación 1076, aunque le precedería la adquirida, a título personal por

En su De Havilland DH-60G, el piloto británico Mr. Butler, uno de los ocho participantes de esa nacionalidad, dos de ellos mujeres, Lady Baily y Miss Spooner. El avión de Butler sufriría una avería en Posen que obligó a un cambio de hélice y su lógica descalificación. Archivo Sánchez del Pando Fototeca Municipal de Sevilla.

Andrés Lasso de la Vega, marqués de Torres de la Pressa, una Klem L13H con matrícula M-CHAH que también avaló la letra de la Moth— y el II Salón Aeronáutico fue todo un éxito, exhibiendose en él aeronaves de fabricación española como las CASA-Breguet XIX.

La actividad deportiva

Desde su fundación, la actividad deportiva del «Aero» sigue un constante crecimiento. Por la fecha en la que se clausura la Exposición, se disponía de un gran hangar, el que fuera construido en su día por CETA para la flota de la línea Sevilla-Larache. Su Escuela de Pilotos inicia la tarea de formar nuevos aviadores y en el primer año de actividad permite titular, sin ningún accidente ni rotura, doce pilotos y extiende su docencia a los no socios; son constantes los «bautizos aéreos» gratuitos, a pesar de que los problemas financieros siempre serán una sombra, llegando los socios a tener que hacerse cargo a veces de los pagos del Club. La flota de aeronaves crece, con una Fiat de Gerardo Basterrechea y las tres Monocoupe 90 adquiridas por otros socios —Flores Solís, Artemán— y el autogiro C-19 que, en 1932, compra el marqués de las Torres de Pressa. Durante el traslado en vuelo desde Madrid, pilotado por Flores Solís, el C-19 sufre un percance en Pancorbo por mal tiempo, rompiendo una pata al tomar y tropezar con una piedra oculta en la nieve y ha de ser reparado para continuar. También obtienen su título de piloto civil, gracias a las «becas» que el Aero concede, las primeras mujeres andaluzas y Tablada se pone en el mapa de las competiciones aerodeportivas al ser incluida en el circuito del Challenge International de Tourisme de 1930, la segunda competición de este tipo que organiza la Fédération Aéronautique Internationale, FAI. Esta dura competición dominará el calendario europeo de 1929 a 1934, comprendiendo una primera parte de pruebas técnicas y una segunda de circuito de regularidad. Ese año discurre por 7.560 km incluyendo las etapas Berlin-Frankfurt-St. Inglevert (cerca de Calais)-Bristol-London-St.Inglevert-París-Pau-Zaragoza-Madrid-Sevilla-Zaragoza-Barcelona-Lión-Munich-Viena-Praga-Breslau-Poznan-Varsovia-Konisberg-Danzig-Berlin. Se da la salida el 20 de julio y tres días más tarde toman tierra en Tablada los primeros participantes. Sólo hay tres españoles y Carlos Haya, que vuela fuera de concurso por llegar a la inscripción 15 min tarde. La organización en Tablada, que recae en

EL EMBLEMA DEL «AERO»

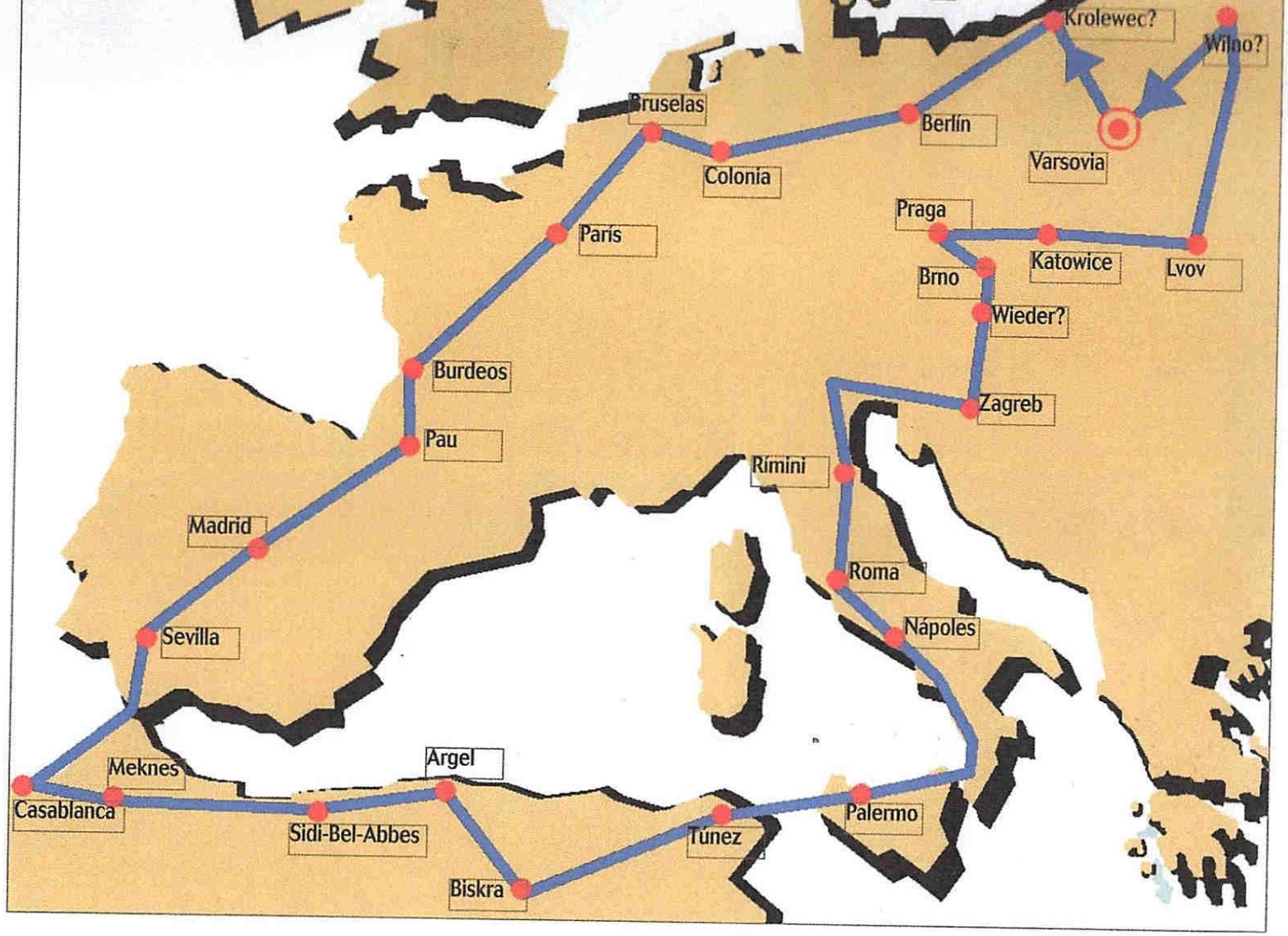
Un círculo rojo, bordeado en oro y sobre el que campea un albatros azul con el anagrama del Aero Club de Andalucía en oro y al que da cimera la corona real, es el emblema histórico del «Aero», probablemente debido a alguno de los artistas que formaron entre sus primeros socios, como Juan Lafita o Manuel Kith y Tassara o alguno de los hermanos Delgado Brackenbury, Carlos o Manuel. No hemos podido confirmar su autoría, pero si que sigue siendo lucido por la rama «no aeronáutica» que le heredó, el Real Club de Andalucía.

La Vuelta Aérea a España

La siguiente prueba en la que el Aero se ve implicado es más gratificante, pues se trata de la Vuelta Aérea a España, celebrada entre el 20 y el 30 de octubre de 1931 con un recorrido de más de 3.500 km que incluía las etapas Getafe-Burgos-Valladolid-Monforte-León-Zamora-Cáceres-Sevilla-Málaga-Granada-Los Alcázares-Alicante-Oropesa-Barcelona-Lérida-Huesca-Zaragoza-Logroño-Getafe y en la que tomaron salida 22 avionetas de diferen-

coupé 90 adquiridas por socios del [illegible] a su llegada al campo sevillano de [illegible]. Estas avionetas eran muy modernas y tuvieron una vida activa muy intensa, que se prolongó, incluso, hasta la posguerra. ARCHIVO [illegible] DEL PANDO FOTOTECA MUNICIPAL DE SEVILLA.

En la página anterior, abajo: Ante una de las Monocoupe 90 socios y amigos del orgulloso propietario, posan para el fotógrafo. ARCHIVO [illegible] DEL PANDO FOTOTECA MUNICIPAL DE SEVILLA.



Recorrido del Challenge de 1934. Esta prueba fue la última de este tipo organizada por la FAI y el mayor acontecimiento aeronáutico previo a la Segunda Guerra Mundial. Mus. J.A. GUERRERO.

socios. El total de horas de vuelo ese año se elevó a 968 y 36 min, habiéndose realizado más de 13.180 vuelos.

En mismo año, en el concurso celebrado en Málaga, en abril, tomaron parte tres avionetas del Aero sevillano y el primer premio lo obtuvo Gerardo Basterrechea con su Fiat, mientras que en la prueba de acrobacia se clasificaron en primer y segundo lugar, respectivamente, Carlos Haya y Flores Solís y en la prueba de «caza de globos», los dos primeros clasificados fueron Flores y Basterrechea.

Siempre en 1933, y en el concurso de Córdoba, participaron seis aviones y el primer premio en velocidad se lo adjudicó Pablo Benjumea. No fue una excepción, ya que todos los premios fueron para los participantes sevillanos. El Aero participó en otros concursos: Barajas, Valencia, y hasta en la Vuelta Aérea a España de ese año, encontrándose Flores Solís y Basterrechea, de nuevo entre los que la completaron. Un festival muy celebrado fue el que el Aero organizaría en la playa de Sanlúcar de Barrameda en los días 15 y 16 de agosto y en el que participaron cua-

C-30 se posó sobre la una del mediodía del 25 de febrero. El barracón del Aeroclub estaba engalanado y una entusiasmada multitud de socios y curiosos recibió al célebre ingeniero que viajaba acompañado de su esposa y fue recibido en el Pabellón de Oficiales con una copa de bienvenida. Luego, un almuerzo informal en el jardín del Aero Club y, a las cuatro de la tarde, una impresionante fiesta aérea organizada por el mismo con la participación de las avionetas y el C-19 que formaban su flota. Más tarde, el capitán Haya y una formación militar de la Escuadra de Sevilla, terminando con las evoluciones del propio Juan de la Cierva en su magnífico C-30, que ya disponía de una palanca suspendida de la cabeza del mástil del rotor, una especie de mando del paso cíclico que posibilitaba, por vez primera, el control de alabeo y cabeceo mediante el propio rotor y que era capaz también de efectuar despegues en salto que maravillaron a todos los presentes.

Y UNA REVOLUCIÓN

La siguiente intentona de quebrar la convivencia entre los españoles será aún más cruenta al convertirse la huelga general revolucionaria convocada en octubre por algunos partidos de izquierda contra el gobierno de derechas en

Tras el aterrizaje del C-30, el famoso ingeniero se fotografía junto a la primera piloto civil de España, Gloria de la Cuesta que había obtenido su título gracias a las becas gratuitas con que el Aero Club sevillano dotó a su Escuela de Vuelo. En la cabina delantera del autogiro, la esposa del inventor. ARCHIVO

una verdadera revolución armada que en Asturias toma carácter de guerra civil y en Cataluña se convierte en segregación independentista con la declaración del Estat Catalá.

En la represión de la misma participarán aviones del Grupo 22 reforzando las tres escuadrillas del Grupo 21 y una del 31 de Getafe, así como algunos trimotores —seis de ellos requisados a LAPE—, algunas avionetas y dos autogiros C.30 de la Aeronáutica Naval recién adquiridos. La actuación de la aviación, aunque no tan brillante como en las campañas de Marruecos por deficiencias del material —ametralladoras inservibles, bombas que fallaban, etc.— incluirá verdaderos rasgos de valor como el de la tripulación de uno de los Breguet XIX, la de los tenientes Tomé Laguna «Pedrillo» y Rute Villanova por su comportamiento durante el abastecimiento a los cuarteles de Oviedo el 11 de octubre, en el que Tomé, el piloto, resultó herido y el avión volvió a su base volado por el observador —pilotando con una improvisada palanca que realizó con el asta de una bandera de señales—. Ambos recibirían la Medalla Militar individual, que le sería impuesta a Tomé por el Presidente de la República en abril del año siguiente.

Hispano-Nieuport 52 C.1 de la Escuadrilla de Caza del Grupo 12 de Sevilla

HISPANO-NIEUPORT 52C1

De diseño francés y fabricación española en la Hispano Suiza de Guadalajara, este sesquiplano, cuya apariencia frontal le valió a veces el apodo de «triplano», fue elegido como «caza estándar» de la Aviación Militar en 1928, volando el primer ejemplar en 1930. Con él se formaron los Grupos 11 (Getafe), 12 (Tablada) y 13 (León). En servicio todavía, a la espera de su sustitución por el Hispano Hawker Fury, algunos de ellos protagonizarían los primeros combates aéreos de la Guerra Civil, al quedar los existentes repartidos desigualmente en los dos bandos. Pronto, la llegada de aviones más modernos los hizo desaparecer, sin que ningún ejemplar sobreviviera al conflicto.

Características Monoplaza sesquiplano de caza de estructura completamente metálica, fuselaje monocasco y tren de aterrizaje fijo con plano sustentante entre ejes y cabina descubierta.

Dimensiones Envergadura, 12m; longitud 7,5 m; altura, 3m; superficie alar, 29,34m².

Pesos Vacío, 1.360 kg; total.1892 kg; carga alar, 64,5 kg/m2, peso/potencia 3,8 kg/cv.

Actuaciones Velocidad máx., 260 km/h; subida a 5.000 m en 13'30"; techo práctico 8.200 m.

Armamento Dos ametralladoras sobre capó, sincronizadas de 7,7 mm.

Propulsión Un motor Hispano Suiza 12Hb de 500 cv, accionando una hélice bipala de paso fijo.

La avioneta British Klemm «Eagle 2» del aviador Juan Ignacio Pombo, descansa en un hangar de Tablada durante su escala en Sevilla, en su vuelo a América del Sur y Central desde su ciudad de origen, Santander, cuyo topónimo lució sobre el capó durante el largo periplo que le llevó a atravesar gran parte de África y concluyó en México. ARCHIVO SHYCEA.

VIDA DE GUARNICIÓN

La grave situación económica por la que atravesaba en esas fechas la hacienda local se alivia momentáneamente gracias a la Ley de Auxilio Económico que el Congreso decreta en noviembre de 1934 y uno de cuyos efectos fue la venta al Ramo de la Guerra del Cuarto de Toriles y de las Playas de la Dehesa de Tablada, hasta entonces cedida por el Ayuntamiento hispalense, una operación por la que la ciudad recibiría unos ocho millones de pesetas como adelanto y que no sería firme hasta 1946. La vida en la Base Aérea siguió su actividad usual, mandada desde agosto de 1934 por el comandante Luis Romero Basart, que ascendería a teniente coronel en diciembre de ese año. Como Capitán Ayudante se encontraba José Vento Pearce y componían la Escuadra, además de la Plana Mayor y la Unidad de Servicios, dos Grupos, el 22 de Bombardeo Ligero, equipado con Breguet XIX, y el 21 de Caza, cuyo material lo formaban los también sesquiplanos Hispano-Nieuport 52C1. Los Bre XIX realizaban regularmente vuelos de estafeta a Málaga, Tetuán y Granada y vuelos de adiestramiento en formación, de aptitud, fotográficos, de instrucción de bombardeo, etc. en los que las unidades demostraban siempre un alto nivel de profesionalidad y eficacia. Un caso especial fueron los «bombardeos con panfletos» publicitarios que el Grupo realizaba en primavera promocionando las fiestas típicas sevillanas y por las que el Ayuntamiento felicitaba a la Escuadra, agradeciéndoles su gentil colaboración.

A AMÉRICA EN AVIONETA

La privilegiada situación de Tablada y su escasa altitud sobre el nivel del mar le había hecho ya escala final europea o punto de partida de algunos de los grandes raids de la época, como el mítico del «Jesús del Gran Poder» o el del desafortunado «Cuatrovientos», así como de otros iniciados en otras latitudes —el de Larre, por ejemplo—, pero en mayo de 1935 será el paso hacia el continente americano de la avioneta «Santander» de Juan Ignacio Pombo quien, con escasas horas de vuelo aún, se arriesgó a realizar una de las grandes gestas de la todavía aventurera aviación. La British Aircraft Eagle de Pombo llegó a Tablada a las seis y media de la tarde del día 14, donde le esperaban el capitán Haya, el ingeniero aeronáutico Guinea y Teodosio Pombo, hermano del intrépido aviador. Una vez revisado el motor, cargada la avioneta con 470

litros de gasolina y compensada la brújula por Haya, la «Santander» se elevó el día 16, poco antes de las seis de la mañana, desde la ya mítica pista del «Cuatrovientos». Una importante contribución sevillana al vuelo de la «Santander» fue el plan que el teniente médico de Tablada preparó para el vuelo: diez horas de sueño, dos píldoras «especiales» al despertar; cuatro horas despierto y un baño tibio, antes del despegue. Una píldora a las ocho horas de vuelo. Fiambres, fruta, café con leche y copa de ron a las cuatro horas de vuelo. En vuelo, ante los síntomas de cansancio, café sólo y, si persiste, dos gotas de «coramina» y un vaso de agua. El agua para beber, siempre alcalina.

El monoplano Lockheed Sirius del teniente Antonio Menéndez a su llegada a la Base Aérea de Tablada. En total, el «4 de septiembre» había volado 14.454 km en 72 horas y 27 minutos para «devolver» el abrazo que, tres años antes, Barberán y Collar habían llevado a Cuba desde España.

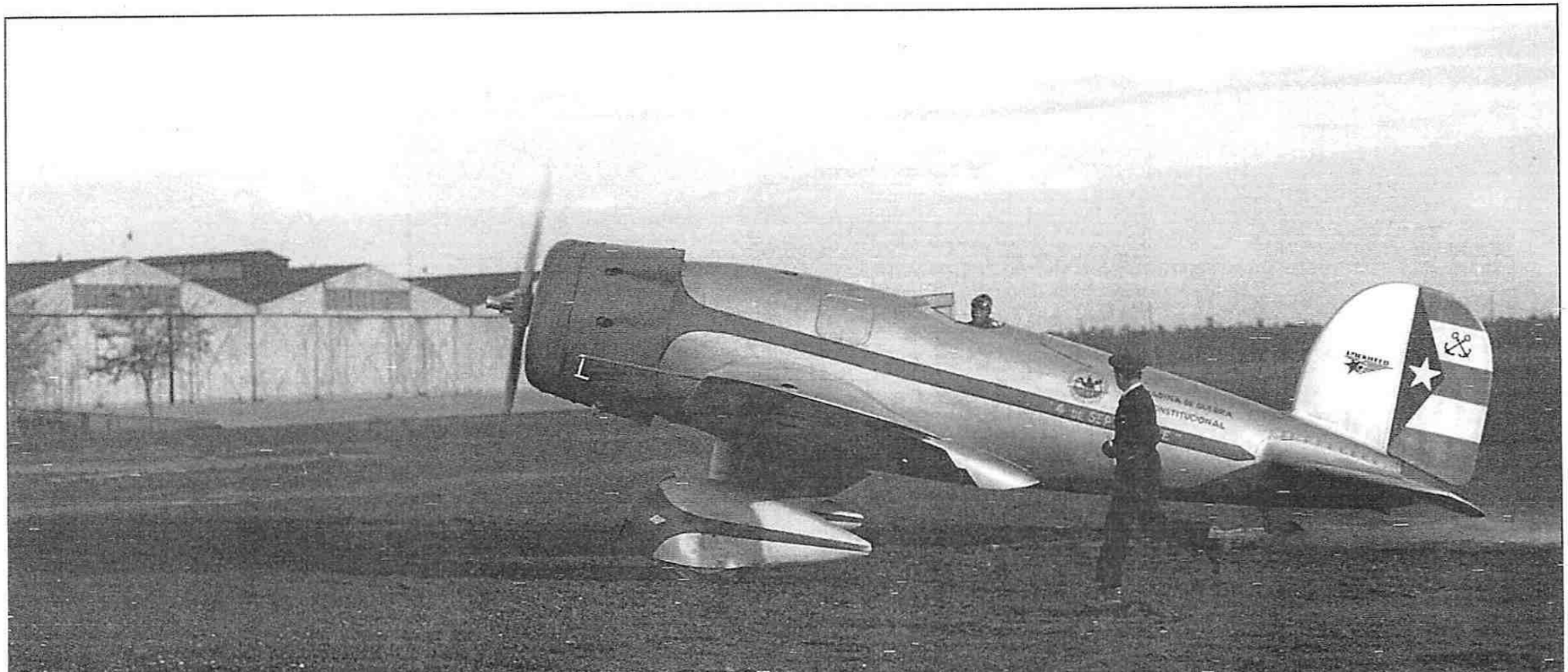
Foto: Archivo Serrano. Fototeca Municipal de Sevilla.

Reorganización

En junio de 1935 el Aero Club regala una bandera a la Escuadra, actuando como madrina la señorita Magdalena Recaséns. En el gran acto ceremonial también se le impuso la Medalla Militar al capitán Carlos Rute por los hechos de octubre del año anterior. Asistió el Jefe del Gobierno, don Alejandro Lerroux, quien aprovecharía su estancia en la ciudad para visitar las obras del Aeropuerto Terminal de San Pablo.

A finales de verano, se reorganiza la 2ª Escuadra con el Grupo de Cooperación 22, formado por tres escuadrillas —ya todas de Breguet XIX— y el Grupo de Caza 12, con dos escuadrillas —que siguen siendo de Ni-52—, que pasa a tener su base en Armilla, Granada, aunque sus aviones seguirán realizando su mantenimiento en el Parque Regional del Sur.

El jefe de la Base, teniente coronel Ferreiro, es destinado a Madrid, igual que el capitán Haya, quien pasa a la Dirección General de Aeronáutica.



manos de los alzados: tan pronto como éstos se apoderan de la ciudad y amenazan con cañonear la base, Esteve entrega el mando a Azaola y pasa a considerarse arrestado.

Entretanto, un segundo DC-2 ha traído de Madrid los repuestos con los que reparar al averiado por Vara de Rey —que servirán para ponerlo de nuevo en servicio— y una Push Moth llega pilotada por el capitán Rexach de la Dirección General de Aeronáutica. El Douglas y uno de los Fokker despegan para bombardear Larache y regresan directamente a Madrid, mientras el otro Fokker es reparado, justo a tiempo para escapar con el personal de LAPE: Gou, Xuclá —pilotos— el ingeniero Lahera y los mecánicos Mota y Macías, bajo el fuego de ametralladora y fusil de los sublevados, según versión de este último, lo que parece poco probable. Son las siete de la tarde y el avión sobrevuela Sevilla. Todavía tienen tiempo de ver la caballería que desfila por la Puerta Osario con la bandera tricolor al frente.

Base clave

Tablada se convierte a partir de ese momento en la mejor baza del Alzamiento que disfruta así de un enclave privilegiado desde el que poder desplegar la aviación de la que disponen y de las mejores instalaciones logísticas. Por aquí pasará el primer Ju-52/3m, incautado a Lufthansa el día 17 en Villa Cisneros —donde se le ordena aterrizar, para evitar que se encontrara en Gando con el De Havilland Dragon de Franco— con su tripulación y todavía con matrícula e insignias alemanas y que llevará la misión de Franco a Berlín, en petición de ayuda, el día 24. Cuatro días más tarde le seguirán otros 20 simi-

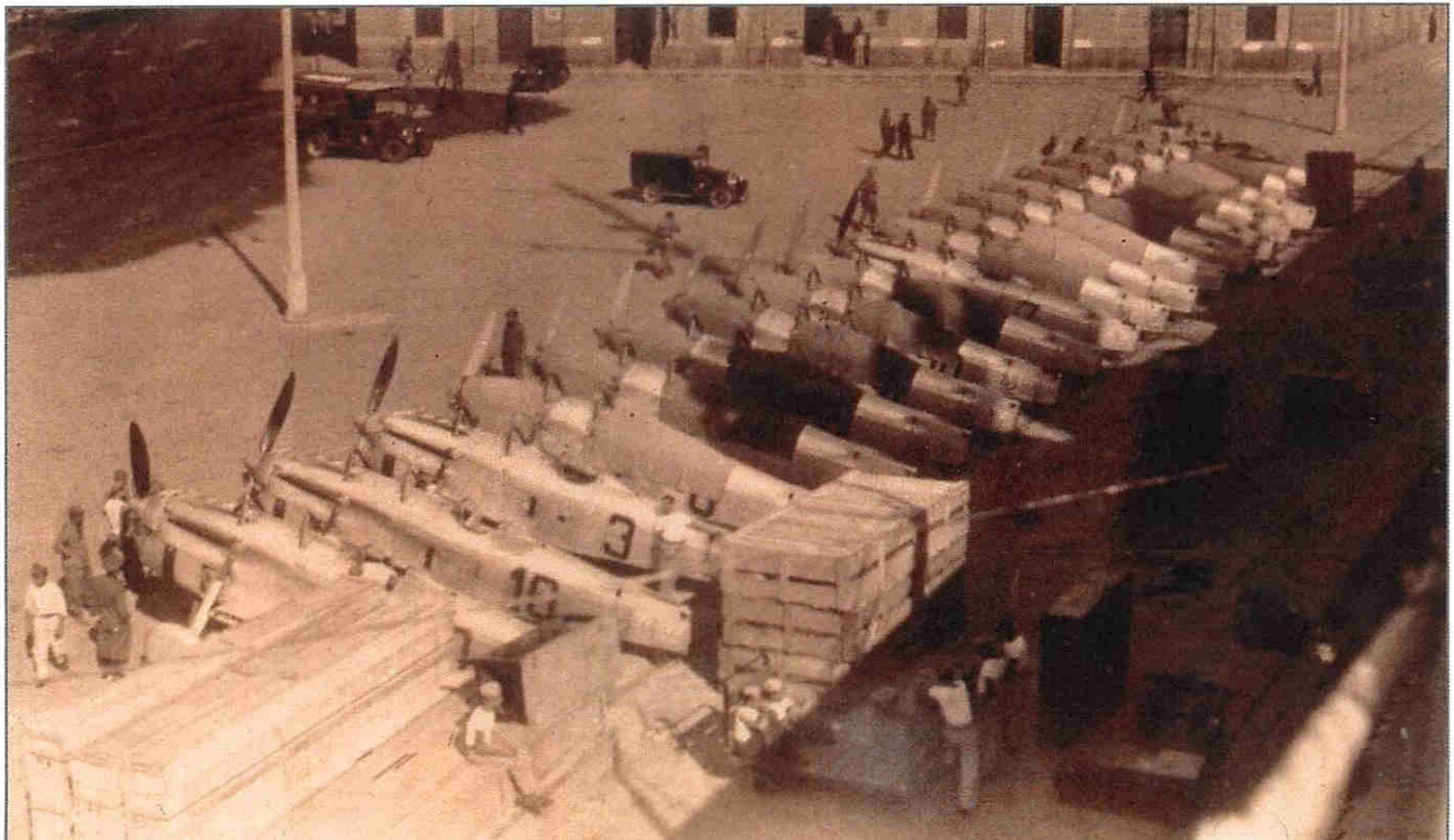
Regulares marroquíes esperan para embarcar en los trimotores Ju-52 de transporte/bombardeo en los que serán trasladados a la península. Por este medio serían transportados a través del Estrecho entre unos dos mil legionarios y regulares en el mes de julio.

lares —en vez de los 10 pedidos, la ayuda alemana es generosa— partidos desde Berlin el día 27 hacia Tetuán. De allí iniciarán al día siguiente el llamado «Puente Aéreo del Estrecho» con vuelos a Tablada y Jerez, donde se improvisa un campo, el de Zarandilla, cerca de la Cartuja.

No será la única ayuda que reciban: pronto se le unirán los primeros contingentes italianos, una docena de trimotores Savoia S-81 —de los que tres se perderían durante el vuelo desde Elmas, en Cerdeña— que supondrán un importante refuerzo y actuarán de forma decisiva en el apoyo a la operación de paso del Estrecho del primer convoy naval de Franco, atacando al destructor republicano Alcalá Galiano que intentaba impedirlo.

Luego serán los primeros cazas italianos Fiat CR-32, descargados la noche del 13 de agosto en Melilla desde el buque italiano Nereide. Desmontados y en sus cajas fueron trasladados en camiones al aeródromo de Nador para ser puestos en vuelo y desde allí pasarían a Tetuán. En Tablada se posarían los dos primeros, pilotados por el teniente Vittorio Cecherelli —que recibiría el nom de guerre de «Vaccarese» en su documentación legionaria— y el brigada Salvadori —«Salvo»—, a las 12,40 horas del 17 de agosto. Ninguno de los asistentes pudo imaginar en ese momento la larga relación que los elegantes sesquiplanos italianos iban a mantener durante muchos años con la base de Tablada.

A primeros de agosto, la ayuda alemana se intensificó con la llegada a Cádiz del vapor Usaramo, procedente de Hamburgo y perteneciente a la organización nazi Frente del Trabajo. Sus pasajeros, 87 jóvenes vestidos de paisano, iban «a pasar unas vacaciones de verano». El buque desembarcó seis cazas Heinkel 51 y una decena de trimotores Ju-52 de bombardeo, una batería antiaérea de 88 mm, 20 de 20 mm, medicinas, tres emisoras de radio, máscaras antigás, muni-



Los primeros aviones de caza Fiat CR-32 de la ayuda italiana, desembarcados en el puerto de Melilla en la noche del 13 de agosto desde el buque *Nereide*. No eran ni doce ni catorce, sino al menos veinte, como puede contarse en la fotografía. Desmontados, pero aún con los numerales y el acabado de la Regia Aeronautica Italiana, esperan su traslado, primero a Nador remolcados y luego a

ciones y repuestos. Trasladado el material a Tablada, el Parque Regional Sur los montó con ayuda de los técnicos alemanes, tarea que realizaría durante todo el conflicto y abarcaría un sinnúmero de aviones de todos tipos y procedencias.

Tablada, bombardeada

El día 19, a las 23.00 horas, dos de los Fokker republicanos bombardean Tablada por vez primera y, aunque los aviones están dispersos entre los árboles, una de las bombas mata al cabo Romero. Siete horas más tarde es el turno de una pareja de DC-2, que tampoco causan muchos daños. El día 22, el Douglas DC-2 capturado, ya reparado, «devuelve la visita» a Madrid. Lo pilota el capitán Carlos Haya, llevando de tripulantes al mecánico Correa, los hermanos Guil —uno es sargento operador de radio y el otro cabo armero— y los cabos Ruiz y Gómez.

Durante lo que resta de julio, Tablada hierve de actividad, incluyendo el Parque, que pone en vuelo los cazas Nieuport que restaban —de siete a diez, según los autores, a los que se añadirán pronto en Granada, otros tres procedentes de Getafe, enviados sin conocer el mando que Armilla estaba en poder de los sublevados—, realizándose con ellos los primeros servicios ya el día 20 y actuando a veces desde Córdoba.

Los pilotos del Aero

Desde los primeros momentos, los pilotos del Aero Club se unen al levantamiento y se integran en una escuadrilla provisional que realiza numerosos servicios de guerra, básicamente reconocimiento y enlace, ayudando a establecer una imagen completa de las zonas y poblaciones cercanas a la capital, de las que se desconoce la situación a medida que los bandos

Un grupo de aviadores bromea para el fotógrafo. La aeronave es uno de los Monocoupe del Aero Club sevillano que, a juzgar por su estado y los numeros agujeros de balas, ha realizado numerosas y arriesgadas misiones de guerra. Diecisiete pilotos de esta institución encontraron la muerte durante su voluntario servicio con la Aviación Nacional. Foto:

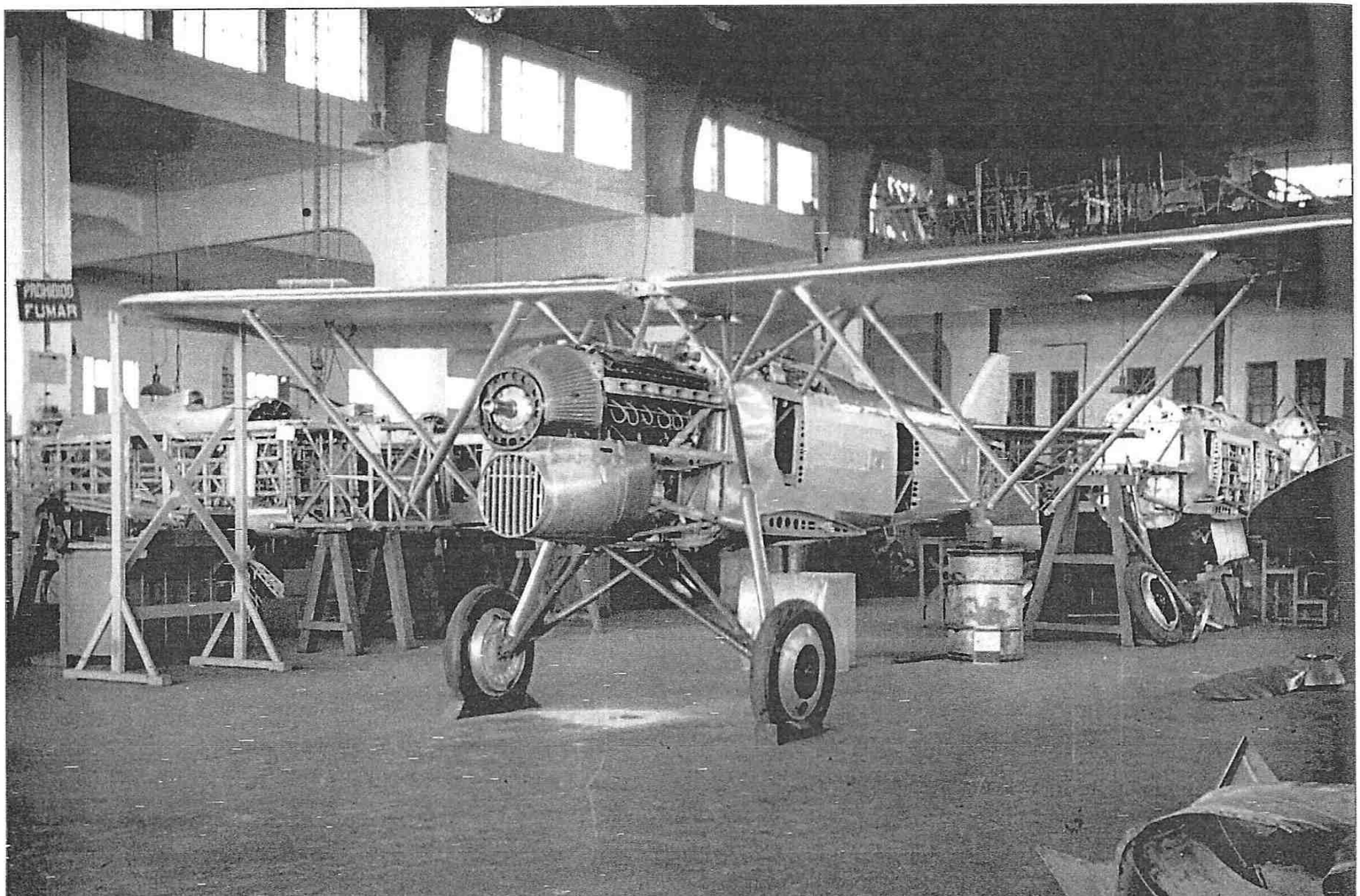
se deslindan. Alguno de ellos, como Manuel del Camino, vuela en aviones militares, pero la mayoría se integra en el bando nacional con sus avionetas y vuelan sobre los pueblos tratando de adivinar la situación, llevan noticias, armas y provisiones a los aislados y a veces son recibidos a tiros por las milicias populares o los defensores republicanos. Entre los pilotos civiles descollan Álvaro Gil Delgado, Fernando Medina, Fernando Flores Solís y otros pero no tardan en tener sus primeras bajas, al ser derribada una de sus avionetas en La Roda, muriendo Sebastián Recasens Queipo de Llano y Tomás Murube Turmo en el hecho. En total, durante la contienda, morirían combatiendo en el frente 17 socios del Aero, algunos tan conocidos como Manuel Vázquez Sagastizábal, el citado Manuel del Camino y Jose María Osborne Vázquez, por sólo mencionar unos nombres. Según Querol Müller, el Diario de Operaciones del Aero contabilizó 440 servicios desde el día 20 de julio al 27 de diciembre de ese año, perdiéndose dos avionetas, la ya mencionada y derribada en La Roda y otra que se accidentó en Cáceres el 20 de agosto.

El «Puente Aéreo»

Mientras tanto, el «Puente Aéreo» incrementaba su ritmo hasta transportar 2.063 hombres desde Marruecos en el mes de julio, con su equipo e impedimenta pero la cadencia —y los aviones utilizados— seguirá creciendo hasta totalizar 23.393 hombres y 400 t de material de guerra a final de noviembre.

El autogiro C-19 Mk4P del marqués de Torres de la Pressa, Andrés Lasso de la Vega, con «librea de guerra». Movilizado, como el resto del parque aéreo del Aero Club sevillano, aún luce en la deriva la insignia del mismo. Sobreviviría a la guerra, sería devuelto a su propietario en 1941 y más tarde reconstruido en la Maestranza Aérea de Tablada. A principios de los años sesenta pasaría a engrosar la colección del entonces inexistente Museo del Aire, donde todavía permanece. Foto: Archivo J.A.

Interior del hangar-taller del Parque Regional Sur en 1938, en el que pueden verse, en distintas fases de terminación, diversos cazas Fiat CR-32 italianos. Este avión no sólo equipó a la Aviación Legionaria, sino que fue también la espina dorsal de las unidades de caza españolas, de ahí la intensa actividad de los talleres sevillanos. FOTO: IHCA.



pre luchando contra la escasez de repuestos y componentes que muchas veces hay que refabricar, vuelven a ponerse en vuelo. Incluso perfeccionados: el caza Fiat CR-32 saldrá de Tablada con su «muñeco» de protección mejorado por los especialistas del Parque, que diseñan un tipo especial con «blindaje espaciado» —un invento que tardará muchos años en reaparecer— y con otros detalles de mejora. Un trabajo muy complejo es el que ocasionaba la reparación del radiador frontal de este aparentemente sencillo caza, muy vulnerable al fuego enemigo por su posición. Toda esta actividad y profesionalidad ocasionará más de una vez la expresa felicitación del mando, desde la del comandante García Morato, en emotiva epístola desde el Frente de Aragón, en marzo de 1938, a la del Generalísimo Franco en diversos telegramas desde su Cuartel General.

Se distinguen en su trabajo los capitanes Micheo, Urioste, Gil Delgado, Pazó, Becerril y Díaz Rodríguez; los tenientes Pons, Haya y Miraver; el alférez del Valle; los sargentos Blanco, Galeano, Rodríguez Jara, Sisquella y Vimet y los especialistas y armeros Burgos, Coco, Cueto, Gener, Gordillo, Jorquera, López Martín, López Quiroga, Magaña, Marín Villaverde, Mora López, Paz y Platero.

Henschel Hs-123A. 61 Escuadrilla de Bombardeo en Picado. Tablada, septiembre de 1939

HENSCHEL HS-123 «ANGELITO»

De muy robusta estructura gracias a los amplios montantes interplanos que reforzaban la célula, de anticuado aspecto, el Hs 123 fue el primer bombardero en picado y avión «de asalto» de la Luftwaffe que lo utilizó básicamente en tareas de cooperación con las fuerzas terrestres, por lo que sus unidades fueron conocidas como «infantería volante». Se recibieron seis unidades en 1937 que se encuadraron en la VJ/88 de la Legión Cóndor, pero en 1939, cuando sólo quedaban dos, llegaron otros doce con los que se formó la 61 Escuadrilla. En España fue apodado «Angelito» por razones no muy bien conocidas.

Características Sesquiplano de cabina abierta y tren fijo.

Planta motriz Un motor radial B.M.W 1342A. de 9 cilindros y 660 cv, accionando una hélice bipala metálica.

Dimensiones Longitud 8,33 m; envergadura 10,5 m; altura 3,21 m; superficie alar 24,85 m².

Pesos Vacío 1.504 kg; total 2.267 kg; carga alar 91,2 kg/m2; relación peso/potencia 3,43 kg/cv.

Prestaciones Velocidad máxima 317 km/h;techo 9.000 m; alcance 860 km.

Armamento Dos ametralladoras de 7,92 mm sobre capó y una bomba de 250 kg o cuatro de 50 kg o 92 granadas antipersonal.

"En Tablada se voló en 1910. Fue utilizada por la Aviación Militar en 1914. Se inauguró por SS.MM los Reyes el 10 del IV de 1923. De aquí partieron dos vuelos de fama universal: El del "Jesús del Gran Poder" a Bahía el 24 del III de 1929 y el del "Cuatro Vientos" a Camagüey el 10 del VI de 1933..."

(Placa Conmemorativa en Tablada)