

Un aviador cambia de bando en la Guerra Civil Española

La increíble peripecia del piloto Ananias San Juan en noviembre de 1936

Antonio González-Betés
Coronel de Ingenieros Aeronáuticos
Retirado. Miembro fundador del IHCA

INTRODUCCIÓN

EN el aeródromo de Escalona el avión Junkers con número de cola 1E-22 se acercaba rodando a uno de los fosos de carga y descarga de bombas. El sargento piloto Ananias San Juan Alonso en la cabina manejaba los mandos y motores y seguía las instrucciones del mecánico y del armero para situar el avión en el foso. Era el día 10 de noviembre de 1936, cercanas las cuatro de la tarde.

Súbitamente Ananias empujó los gases a fondo, bajó los "flaps" y el avión empezó a rodar cada vez mas deprisa y despegó. Dando un suave viraje tomó rumbo NE y se perdió en el horizonte. A la media hora de vuelo aterrizó en el aeródromo republicano de Alcalá de Henares. Se había consumado así la desertión en un avión Junkers nacional a la zona republicana. Veamos con detalle como llegó y ocurrió este extraño suceso o desertión.

UN FUERTE EN EL DESIERTO

EN el peregrinar histórico de sucesos aeronáuticos llegó a mi conocimiento el nombre de Ananias con ocasión de las investigaciones del vuelo del Dragón Rapide G-ACYR, que transportó al general Franco desde Las Palmas a Tetuán el 18 y el 19 de julio de 1936. Me ayudó mucho el capitán Guereta (1).

Por entonces Ananias estaba destinado en Cabo Jubi en la Escuadrilla del Sahara de la Aviación Militar. Esta unidad estaba compuesta, entre otro material, de cuatro trimotores Fokker F.VII B-3m versión de transporte militar, de los cuales uno había sido adquirido en Holanda, al que coloquialmente le llamaban el "holandés". Los otros tres fueron montados en la fábrica Loring que estaba situada en el aeródromo de Carabanchel.

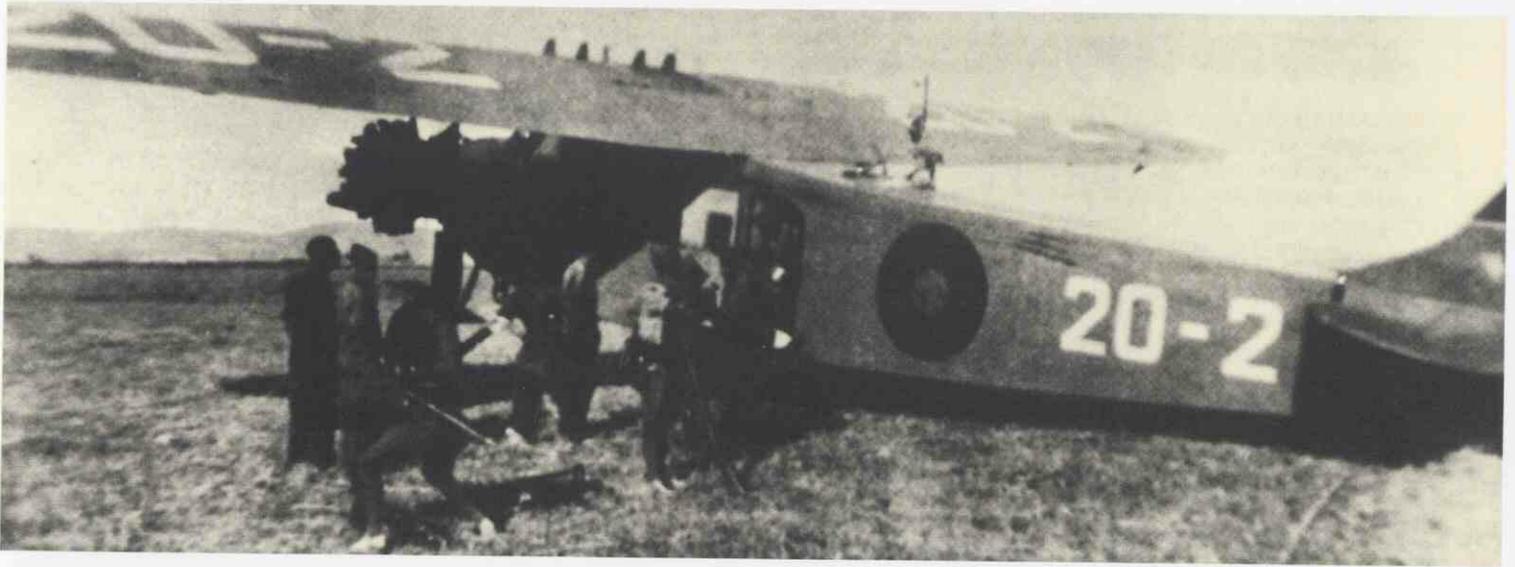
Según nos relata Velarde (2) el último F VII construido en Holanda, llegó a España en enero de 1934 pilotado por el aviador Manuel Cascón. Este aeroplano sirvió de prototipo para la construcción de tres aeroplanos idénticos en la fábrica Loring. La numeración de los mismos era del 20-1 al 20-4. En la bibliografía puede encontrar el lector interesado las características y actuaciones de los F VII (3).

Al estallar la guerra civil uno de los Fokker, el 20-1, se encontraba en el aeródromo de Getafe (Madrid), pues había llegado pilotado por el Jefe de la Unidad Felix Sampil Fernández, de permiso colonial.

El 18 de julio de 1936 a las cinco de la mañana se recibió un radio en Cabo Jubi, que fue comunicado al jefe accidental de la unidad, (Escuadrilla del Sahara) capitán Burguete Reparaz. Contenía unas ordenes con el objeto de incorporar los trimotores Fokker sin demora a la Escuadra nº 2 (Sevilla) sin tomar tierra en Marruecos. La sublevación de las tropas de Marruecos se había producido el día anterior, 17 de julio (1).

De los tres F VII dos se encontraban en Cabo Jubi y el tercero de guarnición en Villa Cisneros. Estando este último en vuelo a primeras horas de la mañana del 18 de julio de 1936, pilotado por el Alférez Arija recibió un radio ordenándole que regresase a Villa Cisneros, cargase combustible y volase de inmediato a Cabo Jubi, para posteriormente incorporarse a Sevilla, a la Escuadra nº 2.

A las ocho de la mañana despegaron los dos Fokker de Cabo Jubi al mando de los capitanes Burguete Reparaz el primero y de Díaz Lizana el segundo. De tripulantes se encontraban el alférez Escribano, el brigada Remartinez, el sargento Franco Gascón y el cabo Santana Durán. Estos aviones alcanzaron Sevilla en la tarde del mismo día. Todos los tripulantes fueron detenidos por encontrarse ya Tablada en manos de los sublevados. (4).



En la imagen superior el Fokker 20-2 colonial perteneciente a la Escuadrilla mixta del Sahara, que se trasladó de Cabo Jubi a Marruecos. Se le observa transportando tropas a la península el 20 de julio. En la imagen inferior el Fokker 20-1 "Holandés".

El F VII de Arijá aterrizó en Cabo Jubi a las 11:30 aproximadamente. El alférez Mario Ureña era entonces el jefe accidental. Al llegar Arijá le dijo que él iría al mando del avión a lo que se negó Arijá. Sin embargo, de acuerdo ambos, Ureña y Arijá, intentaron sublevar a la guarnición sin conseguirlo. Arijá, con Ureña de segundo, y los tripulantes sargento piloto, Ananías San Juan, el cabo mecánico Ángel González y el cabo radio Marcos el avión despegó rumbo al Marruecos español, con destino Larache, olvidándose de Sevilla.

Al día siguiente, después de pernoctar el avión y su tripulación en Larache, despegó hacia Tetuán incorporándose a los servicios de guerra el día 19 de julio.

En la Lámina 1, aparecen dos de los Fokker de la Escuadrilla del Sahara.

Es así que Ananías San Juan se encontró en Tetuán el 19 de julio y empezó a prestar servicios aéreos de guerra. Aunque parece ser que vigilado ya que existían ciertos re-

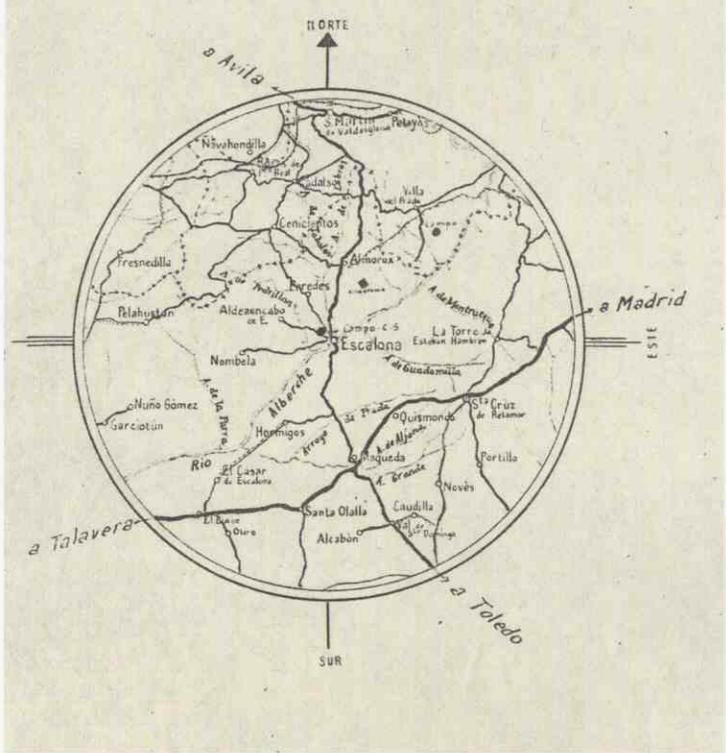
celos al no definirse claramente en cuanto a la sublevación y por su comportamiento en Cabo Jubi. Es al menos curiosa esta situación que se le presentó también a Villalobos, piloto de la misma Unidad y tripulante del Dragon Rapide que dio lugar a que volviese a su cuerpo de destino. (5).

ANANIAS PASA A LOS "JUNKERS"

COMO nos ilustra la excelente documentación que aparece en revistas y libros, sobre la ayuda extranjera al alzamiento de 1936, Alemania aceptó el envío de material aéreo a la zona nacional. Entonces, como consecuencia de las gestiones del capitán Arranz –ingeniero aeronáutico y piloto– en Berlín, donde se había trasladado con el Junkers D-APOK, el 8 de agosto de 1936 se contaba con 19 Ju-52. Con estos aviones de bombardeo y transporte se formó un grupo de tres escuadrillas –Escua-

5801

Campo de ESCALONA - TOLEDO -
PLANO DE SITUACION
ESCALA 1/400.000.



Campo de Escalona (Toledo). Escala 1:400.000. El aeródromo se encontraba cerca del pueblo y al norte del mismo.

dra B- que pasaron del aeródromo de Sevilla al de Salamanca y posteriormente al de Escalona. Este pueblo fue conquistado el 7 de octubre de 1936.

El aeródromo de Escalona del Alberche situado en la provincia de Toledo se convierte en sede de los Junkers 52, del grupo 22, aunque la dotación de dichos aviones era de cuatro unidades el 8 de noviembre de 1936.

En Escalona se encontraban desde el 8 de noviembre, aparte del sargento Ananias (segundo piloto de Ureña), ametralladores-bombarderos formados en Tetuán y mecánicos y armeros y por supuesto los primeros y segundos pilotos de los aviones.

Ureña era un magnifico profesional y se ha comprobado que llegó a volar 180 horas en un mes lo cual significaba una buena marca, difícilmente superada, unas tres horas de media diarias. (6).

Ananias había realizado el curso de piloto militar en el año 1929 en Alcalá de Henares procedente de recluta. En los primeros meses de 1930 atendió el curso en la Escuela de Transformación de Guadalajara, que fue muy numeroso pues estaba compuesto de 40 oficiales alumnos, y el resto de mecánicos y pilotos civiles. Era siempre el primero en todas las actuaciones, según su compañero de promoción Lacalle.

"Ananias San Juan fue el mejor clasificado y le debía haber correspondido ser el primer alumno en terminar el nu-

meroso curso. Era más antiguo que yo -Lacalle- y procedía del cuerpo de mecánicos y siempre estaba por delante en la clasificación. Hay que poner de manifiesto que el más leve accidente te mandaba a la cola de la clasificación".

Por su intervención en el suceso que estamos historiando se citan: capitán Ureña, ascendido el 22 de setiembre de 1936, (era piloto militar desde 1932 y observador desde 1929), se había incorporado a la Escuadrilla del Sahara en 1935, e intervenido en la revolución de 1934 en Asturias, por estar destinado en la Escuadra nº 1 por lo que tenía la medalla militar colectiva

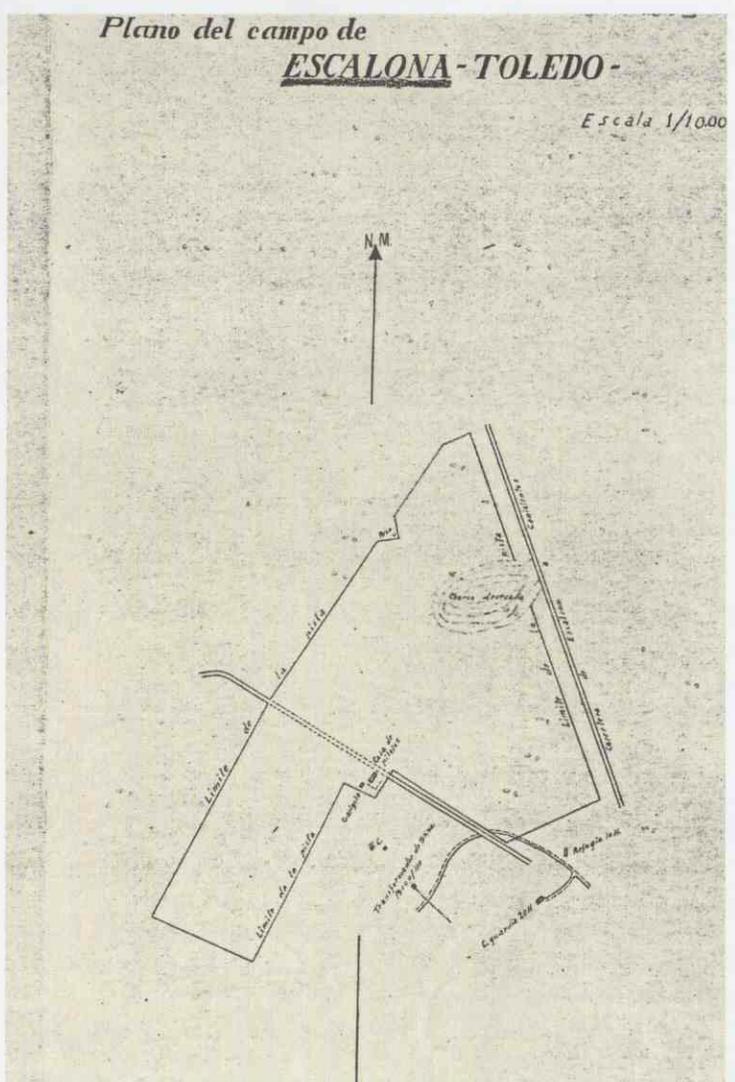
También se encontraba el piloto militar y después ingeniero aeronáutico Ultano Kindelán, actuando como ametrallador-bombardero y que había ascendido a alférez el 7 de noviembre de 1936.

Se citan también el sargento mecánico Chacón y el cabo armero Pichardo.

Pasemos al aeródromo de Escalona ya que tenemos situada la acción y los personajes.

EL AERÓDROMO DE ESCALONA

SE encontraba situado en la provincia de Toledo, término de Escalona, a 500 metros al N.O. del pueblo del mismo nombre y a 50 metros al O. de la carretera de Toledo a Avila. (7).



Plano del aeródromo de Escalona. Escala 1:10.000. La dirección de despegue se correspondía con la mayor dimensión del campo de vuelo, NE.

El campo de vuelo tenía forma irregular y el terreno era arcilloso con piedras. Sus dimensiones eran de 1.200 metros en la dirección NE y SO y 500 metros de NO a SE (promedio).

Había una zona encharcable en la parte Este. Estaba a una altitud de 460 metros. Tenía pocas posibilidades de ampliación.

El despegue se hacía en dirección NE y los alrededores no ofrecían obstáculos, solamente al sur se encontraba el pueblo de Escalona.

El acceso al campo se hacía por la carretera de Escalona a Cenicientos, que pasaba a 50 metros del campo de vuelo.

A 24 kms se encontraba la estación del F.C. de Torrijos.

Los aparatos se alojaban a la intemperie en un olivar.

El personal de oficiales y tropas se alojaba en Escalona.

Existía un cuerpo de guardia (barracón de 10x5 metros); 4 barracones de 30x5, uno de 15x5 y tres de 30x5. El polvorín consistía en un terreno abierto donde se almacenaban las bombas cubiertas de ramajes.

El combustible se almacenaba en un recinto de la iglesia del pueblo.

El plano de situación general se muestra en la Lámina 2 y en la Lámina 3 se indica la geometría del campo e instalaciones a escala 1:10.000.

El suceso que nos ocupa se va a historiar con las declaraciones de Ultano Kindelán, sargento Chacón y cabo Pichardo, a las que añadiremos las de Lacalle y las del propio Ananías.

RELATO DE ULTANO KINDELÁN

EL 10 de noviembre de 1936 el alférez Kindelán se encontraba de guardia en el aeródromo de Escalona y me manifestó lo siguiente: (8).

“Yo me encontraba en el 2º Tabor de regulares en Ceuta como soldado el 17 de julio de 1936... Era ya piloto civil y me aceptaron para prestar servicios aéreos... Recibí entrenamiento en Tetuán, asistiendo al curso de ametrallador-bombardero. Me destinaron a los “Junkers”.

Fui testigo de la desertión de Ananías que era segundo piloto del capitán Mario Ureña.

Observé la maniobra de situar el avión en la zanja o foso, para prepararlo con bombas, por cierto, las espoletas eléctricas de las bombas produjeron varios accidentes mortales.

Ananías súbitamente metió motores y se marchó, así de sencillo. Como el aeródromo estaba cerca del pueblo de Escalona, donde se alojaban los pilotos y oficiales corrí a avisar al capitán Ureña diciéndole que Ananías se había llevado su avión. Me contestó:

—Como no le dejan volar solo habrá ido a dar una vuelta.

—Creo mi capitán le contesté, que no es así que efectivamente se ha ido.

Entonces rápidamente avisamos a los aeródromos cercanos. Torrijos, Griñón, etc... para que saliesen los cazas a interceptarlo, pero se llegó tarde...

Por cierto, termina, al capitán Ureña, que era muy amigo de Ananías, por poco le echan de aviación... No volvió a saber nada de Ananías.

Hasta aquí el relato tal como me lo contaron y lo cuento.

El autor de este trabajo ha leído el historial de Ureña y no ha encontrado nada desfavorable en su hoja de servicios.

Veamos el segundo relato.

RELATO DE ARMERO Y DEL MECÁNICO

ESTANDO el autor destinado en el Servicio de Armamento, un día hablando con el comandante Pichardo salió el suceso de Ananías y tomé unas notas con los relatos de Pichardo y Chacón, el mecánico.

El día 10 de noviembre en el aeródromo de Escalona del Alberche se encontraban las escuadrillas de Ju-52, “Sanjurjos” y “Aguirre”. (Esta última en honor del capitán Aguirre muerto en campaña).

Serían las doce de la mañana cuando se acercó el brigada (*sic*) Ananías, con su varita, al sargento mecánico Chacón, diciéndole que había que quitar las bombas “negrillas” de 50 kilogramos para sustituirlas por bombas incendiarias.

Chacón puso en marcha el avión y con Ananías se dirigieron hacia donde estaban los fosos. Ananías era el segundo piloto de Ureña y una vez allí, Chacón bajó del avión para ayudar a Ananías a situar el avión encima del foso. Mientras, el cabo armero Pichardo empezó a preparar los lanzabombas para el cambio, quitó los enchufes de las espoletas eléctricas y preparó el torno de elevación de las bombas. En esa espera yo —Chacón— bajé afortunadamente del avión.

En ese momento en que no había más persona que Ananías en el avión, este metió motores, viró en redondo (*sic*) con gran velocidad, orientó el morro en la dirección del despegue y se marchó. El mecánico y yo nos quedamos muy sorprendidos. Pensé, si no llega a bajar del avión no sé que hubiese pasado.

Chacón avisó al pueblo donde se encontraban los oficiales y llamaron a Torrijos, a la caza. Ananías se marchó a Alcalá de Henares sin que pudiese ser interceptado.

Queremos aclarar que el Ju-52 tenía instalado seis lanzabombas verticales en la parte media del fuselaje. Cada uno podía transportar una bomba de 250 kilogramos, cuatro de 50, 16 de 10, o 144 de 1. La carga de cada lanzabombas podía ser de 250, 200, 160 o 144 respectivamente. (9)

Las bombas se cargaban desde un foso, puesto que la configuración del avión no permitía otra forma de hacerlo, ya que había poca distancia de la parte inferior del fuselaje a tierra.

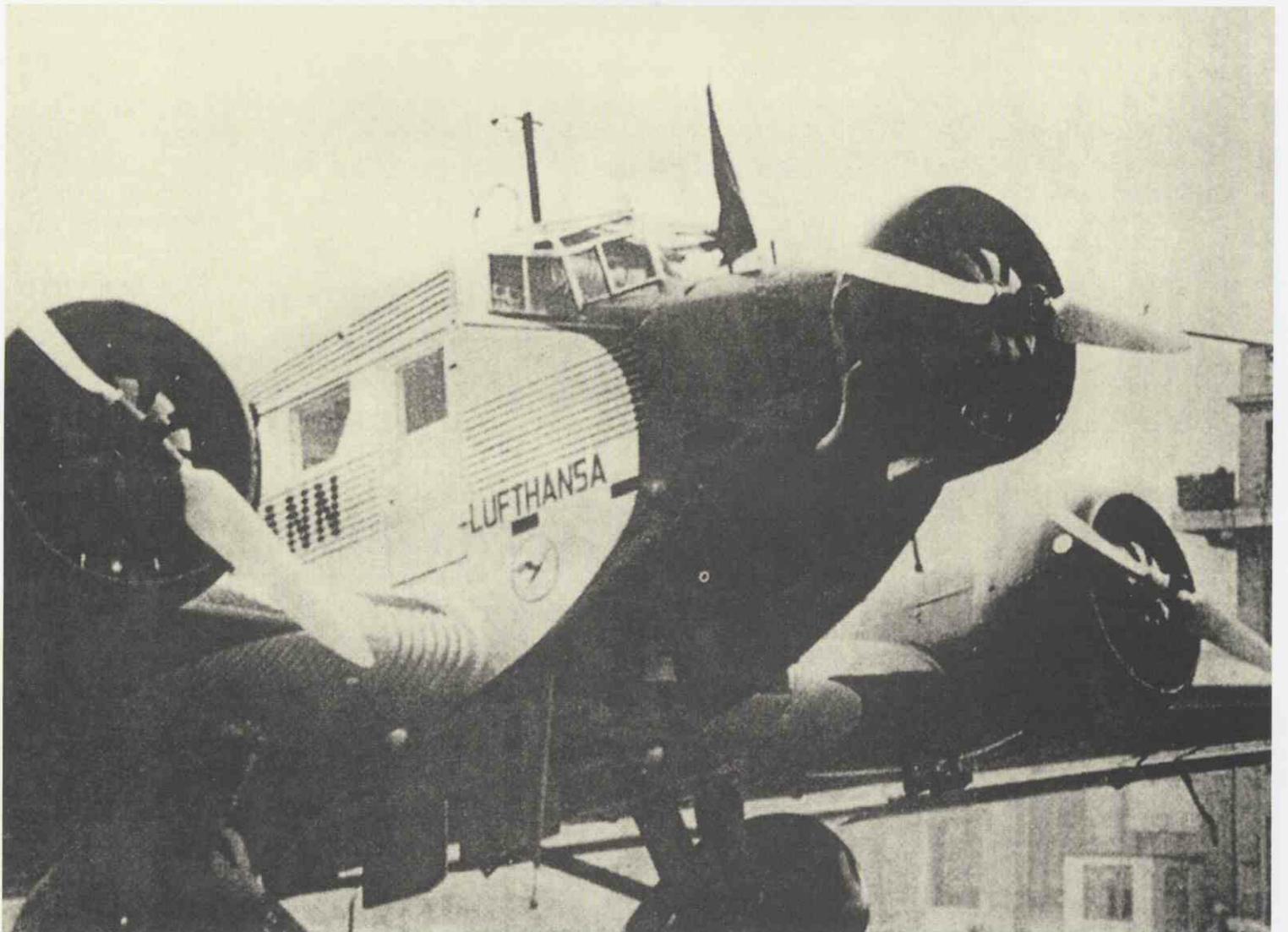
Conviene también aclarar que el despegue no fue tan inmediato, pues había que efectuar varias operaciones que llevaban mucho tiempo: transportar las bombas incendiarias desde el polvorín en carritos hasta el avión, descargar las bombas de 50 kilogramos y sustituirlas por estas. Se conoce por otras referencias, que veremos, que el avión aterrizó por la tarde en Alcalá.

En la Lámina 4, aparecen dos fotografías de los Ju-52, la primera un trimotor de versión militar de bombardeo Ju52/3m en la guerra civil (cedida por el capitán Guereta), en la segunda el Ju-52 versión civil en 1935 en el aeropuerto de Croydon (Londres), en 1935.

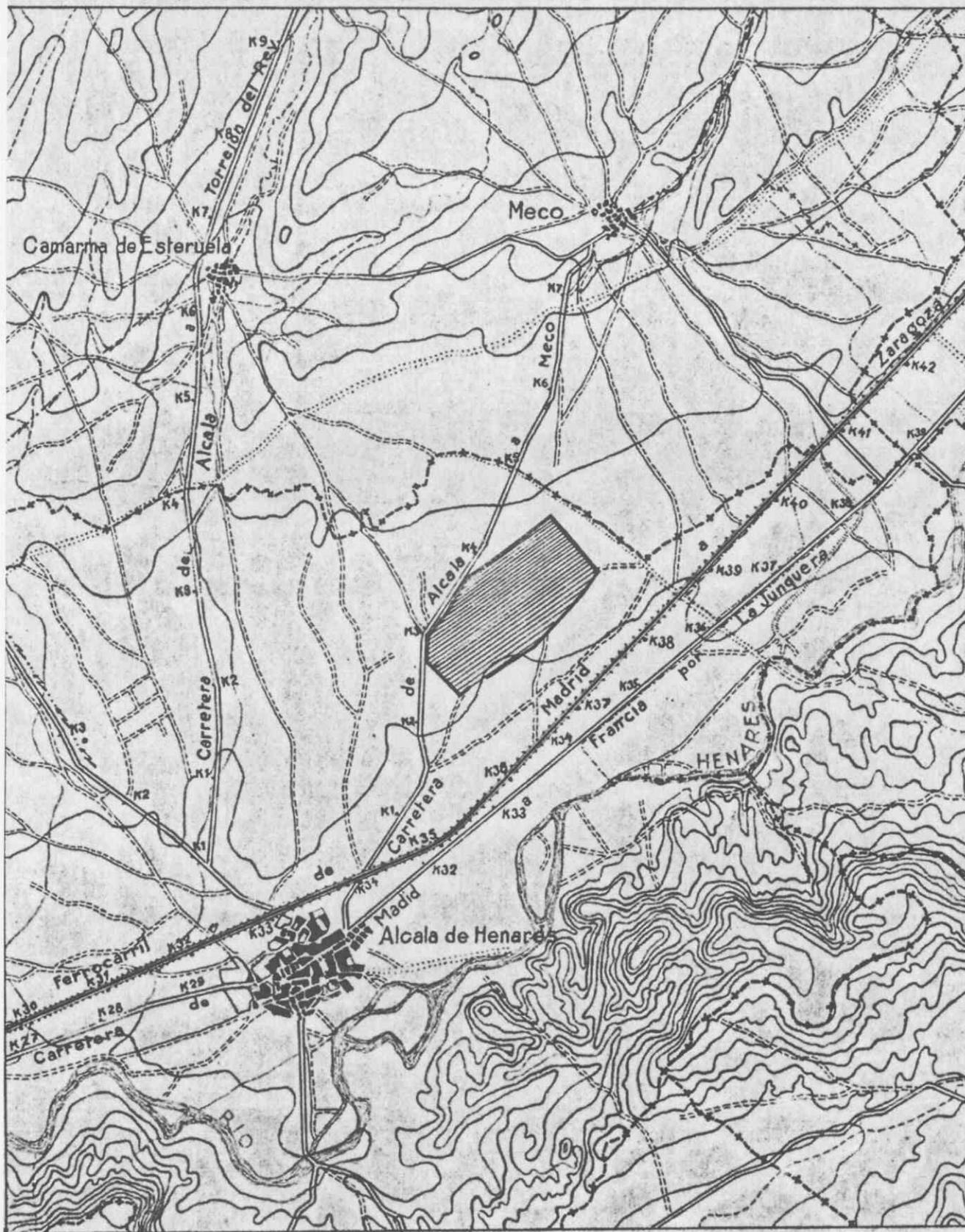
Para el lector interesado sobre el avión Junkers Ju-52 se le remite a la bibliografía y a los libros sobre el tema. (9 y 10).



Trimotor de versión militar Ju52 militar en la guerra civil, cedida por el capitán Guereta, que estuvo prestando servicio en las escuadrillas de los mismos; la segunda el Ju-52 versión civil en 1935 en el aeropuerto de Croydon (Londres).



AERODROMO DE BARBERAN Y COLLAR (ALCALA DE HENARES) SITUACION Escala 1:50.000



Aparece la situación del aeródromo de Alcalá de Henares al NE de la ciudad. La forma y dimensiones se relacionan con la escala del dibujo.

EL día diez de noviembre se salvó mi gran amigo y compañero del curso de pilotos y con el cual rivalizaba para ver quién lo terminaba antes, Ananias San Juan Alonso cuando estando las dos escuadrillas en el aire llega a la vista de Alcalá de Henares en el preciso momento en que un Junker-52, procedente de territorio enemigo, volando muy bajo, casi rascando el suelo, tomaba tierra en la misma dirección en que vino. Atravesó el campo de Oeste a Este hizo un pequeño caballito, creo que expreso para no salirse del campo.

El aeródromo militar de Alcalá de Henares, antes de la guerra civil era permanente y de Escuela. Estaba situado a 30 kms de Madrid y uno al norte del río Henares. Para encontrarlo había que seguir el curso del río Henares hasta las inmediaciones de Alcalá, que se reconoce por estar situada al pié de la meseta de Alcarria.

Una vez sobre Alcalá se identificaba la Estación F.C. los edificios del manicomio y un kilómetro mas allá estaba el magnifico campo. De noche la referencia era Alcalá.

El campo de vuelos era de terreno de labor, arcilloso, apropiado para pastos, llano en todas direcciones, excepto la meseta mencionada de la Alcarria al que discurre de SW a NE.

Las dimensiones del campo son de 1.380 x 1060 metros.

Disponía de varios hangares y edificios auxiliares. Servicio radio y telefónico. Combustible, agua y talleres completaban los servicios.

En este aeródromo se veía el Junker que acababa de aterrizar. En las láminas 5 y 6 aparecen detalles suficientes del aeródromo.

Estuvimos volando encima del Junker hasta que se pararon las hélices. Si llegamos a verlo un minuto antes ¡sabe Dios lo que hubiese pasado! Era Ananías San Juan que se había escapado de la zona facciosa, del cercano aeródromo de Escalona, trayéndose un Junker nuevecito. Yo estaba segurísimo de que era uno de mis compañeros y estuve tentado de separarme de la escuadrilla y tomar tierra allá mismo, en Alcalá, pero por disciplina me tuve que aguantar en mi puesto e ir con la escuadrilla hasta el campo "El Soto" sin saber quién era el piloto. Confieso que en este sentido, en esperar la desertión de más compañeros, quedé defraudado... Ananías San Juan, Utirbe y pocos más. Y conste que ni Ananías, ni Utirbe tuvieron nunca actividades políticas de ninguna clase antes de la guerra...

Poco después me reuní con Ananías y le abracé y felicité por su magnífico gesto. Le pregunté cómo había realizado su espectacular evasión. Me respondió lo siguiente:

"—Me ordenaron rodar el Junker hasta el límite del campo para colocarlo encima de la fosa destinada para la carga de las bombas. Al verme solo, con los motores en marcha, el campo despejado y el avión enfilado ya hacia Madrid, no pude resistir la tentación, metí los tres motores a fondo y rascando el suelo llegué hasta aquí, milagrosamente porque casi me tropiezo con vuestras dos escuadrillas de Chatos.

Tú sabes, amigo Lacalle, que aunque yo no milito ni he militado nunca en política, me siento profundamente liberal y la aparición en la zona sublevada de tanto piloto extran-

jero me disgustó muy intensamente, ya que muchos de ellos se excedieron en presunción y arrogancia, agregando que consideraba que nuestra guerra debía resolverse exclusivamente entre españoles."

A continuación se copian dos ordenes aparecidas en la Gaceta de la República.

Disposiciones del Ministerio de Marina y Aire Ordenes.

Ascensos. Excmo Sr: He resuelto conceder el empleo de alférez de Aviación con la antigüedad y efectos administrativos de 1 de setiembre próximo pasado al sargento Ananias San Juan Alonso quien ha puesto de manifiesto su adhesión y lealtad al Régimen al fugarse de las filas facciosas tripulando un avión Junkers cargado de bombas, con el que aterrizó en el aeródromo de Alcalá de Henares el día 10 del corriente mes. Valencia 15-11-1936. Indalecio Prieto.

He dispuesto pasen destinados al grupo de caza los tenientes de aviación pilotos, D. José Cuartero Pozo, D. Emilio Galera Macias y D. Ananias San Juan Alonso a cuyo destino se incorporaran con urgencia. Valencia 28-11-1936. Indalecio Prieto.

Idem nº 323 18-11-1936.

En la Lámina 5, aparece la situación del aeródromo de Alcalá de Henares al NE de la ciudad y en la 6, dos magnificas vistas del aeródromo de Alcalde Henares. En la segunda al fondo la ciudad; en la 7, el Junkers de la primera escuadrilla del grupo 22 en el aeródromo de Alcalá, (Libro de Patrick Laureau) y por último en la lámina 8, miembros del Grupo 24 en el que se identifica con el número 2 a Ananias San Juan. (Foto cedida por Leocadio Mendiola al IHCA).

Miembros del Grupo 24 en el que se identifica con el número 2 a Ananías San Juan. Esta foto fue cedida por Leocadio Mendiola al IHCA.

La prensa republicana, por supuesto le dio gran relevancia al asunto de la evasión de Ananias con el Junker cargado de bombas.

En la Lámina 9 aparecen varios de los recortes de prensa.

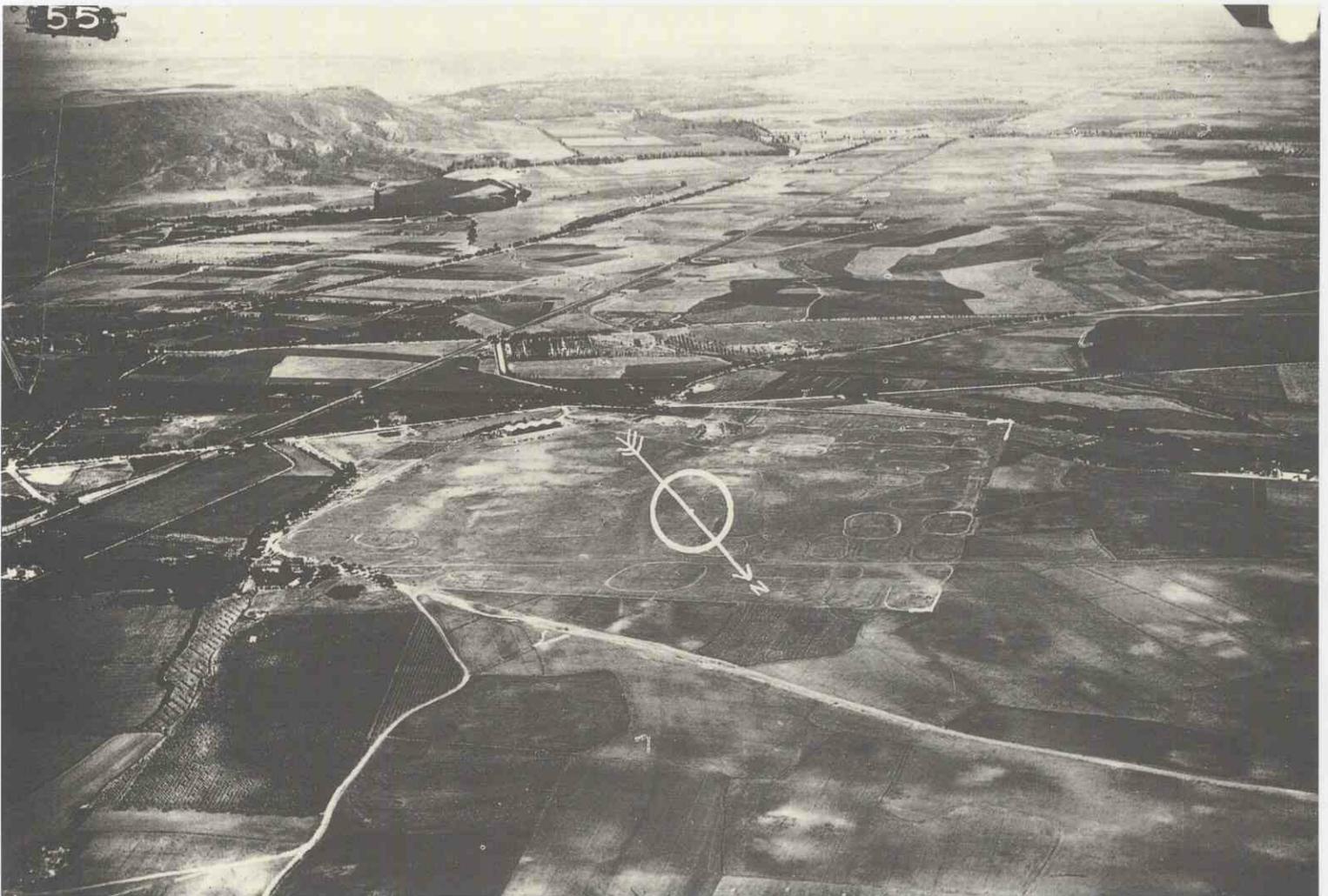
Bien, vamos a comentar otro suceso, en el que intervinieron el "as" de nuestra aviación Gracia Morato y Ananias San Juan como final de esta aventura. Ananías después de pasar por la caza, donde fue destinado en diciembre de 1936, pasó a prestar servicio en los "Katiuskas" y allí le encontramos cuando estaba realizando un bombardeo cerca de Sevilla. Veamos el relato de García Lacalle que aparece en su libro (13).

El avión de bombardeo ruso SB "Katiuska" era un magnífico avión, a pesar de los dos defectos que tenía: cargaba poco peso y sus depósitos de gasolina no estaban protegidos, incendiándose rápidamente al menor contacto con cualquier bala explosiva o incendiaria; posteriormente llegaron ya con los depósitos recubiertos con una capa protectora de caucho.

Eran extremadamente rápidos: a 4000 metros de altura alcanzaban la por entonces fabulosa velocidad indicada de 424 k.p.h. Prácticamente resultaba inalcanzable para la aviación de caza enemiga, excepto en casos especiales, como por ejemplo al encontrarse el caza dominándolo en altura, próximo al bombardero y sorprenderlo, puesto que si el piloto del "Katiuska" advertía la presencia del caza a tiempo, podía escaparse de él debido a su mayor velocidad horizontal y ascensional.

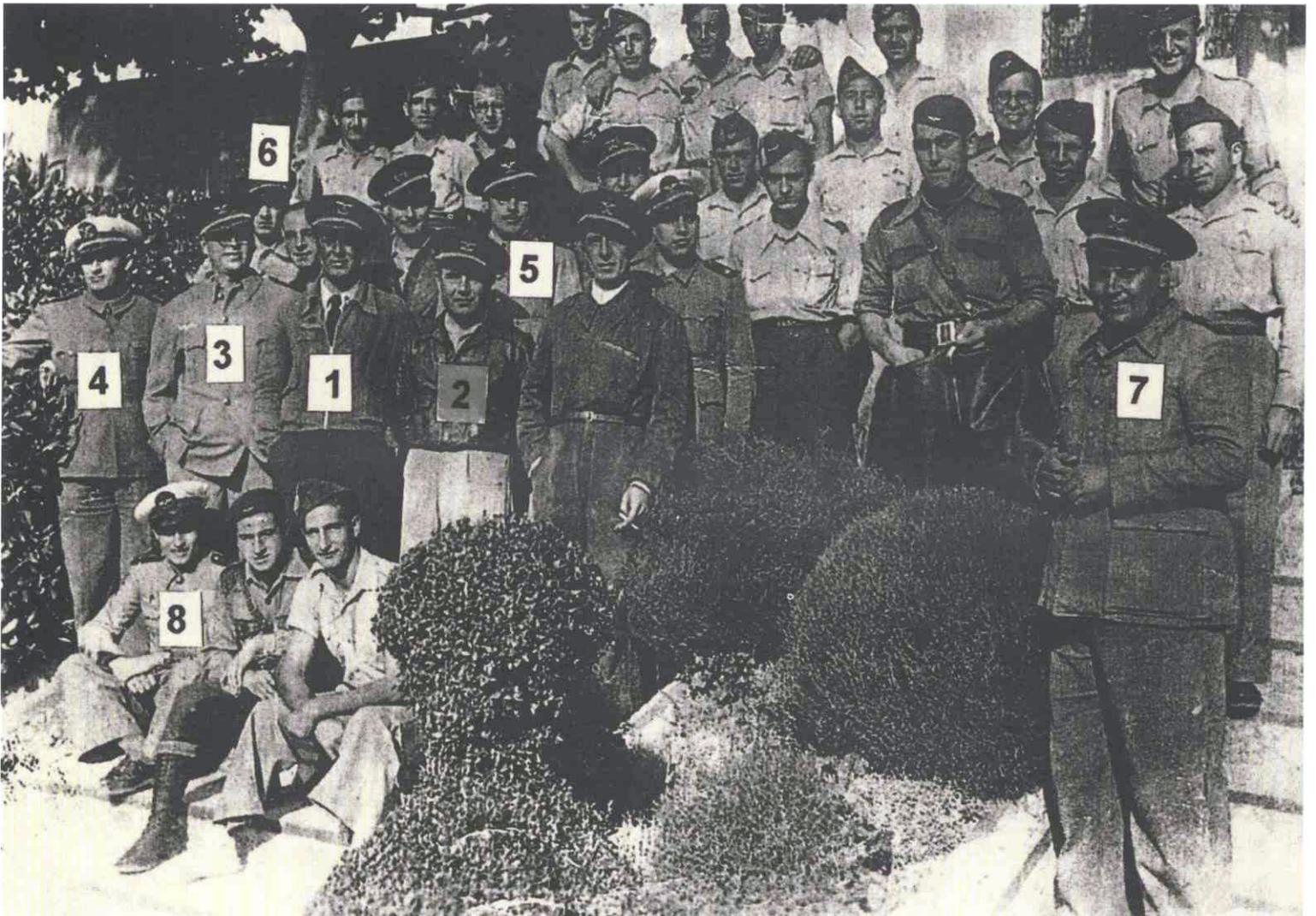


Dos magnífica vistas aéreas del aeródromo de Alcalá de Henares. En la segunda al fondo la ciudad.





El Junker de la primera escuadrilla del grupo 22 en el aeródromo de Alcalá. Fotografía del libro de Patrick Laureau. "La aviación republicana".



Miembros del Grupo 24 identificados por ex componentes del mismo. 1, Leocadio Mendiola. 2, Ananías Sanjuán. 3, Francisco Vega. 4, Jaime Vallhonrat. 5, Juan Sospedra. 6, Juan Vigil. 7, Martínez. 8, Juan Capdevila.

Dieciocho aparatos leales ametrallan a las tropas facciosas de la Casa de Campo
El enemigo, desfavorido, huyó en todas direcciones, dejando abandonados numerosos cadáveres

El jefe del Estado Mayor de la Junta de Defensa de Madrid ha facilitado la siguiente nota:
"Acaba de tomar tierra en el aeródromo de Alcalá un trimotor "Junkers" enemigo, cargado de bombas, cuyo piloto se ha pasado a nuestras filas, con las bombas destinadas por los facciosos a la destrucción de Madrid.
Nuestra Aviación ha realizado una acción intensísima, bombardeando eficazmente las columnas que atacaban Madrid.

A última hora de la tarde se presentó un Alcalá, procedente del aeródromo enemigo de Escalona, un brigada conduciendo un Junker cargado de bombas. El brigada, compañero y amigo de Urtubi, que realizó hace tiempo hazaña análoga, manifestó que era su propósito desde el comienzo de la guerra civil, en que se le obligó a luchar contra las Instituciones republicanas, pasarse a nuestras filas; pero que no le había sido posible hasta hoy, a causa del régimen de terror que impera en el campo faccioso. Esta tarde, aprovechando la circunstancia de que se le dejó solo unos instantes en el Junker, para rodarlo hasta otro sitio del campo, se elevó con él a fin de sumarse al Ejército leal, sin reparar en el peligro que suponía el aterrizaje con el aparato cargado de bombas.

El brigada, que ha sido ascendido a alférez por el ministro de Marina y Aire, después de oírle su relato, refirió, entre otras cosas interesantes, que todos los aparatos Junkers los envía Alemania al territorio español en vuelo, haciéndolos pasar por encima de Francia durante la noche. Confirmó extremos ya conocidos respecto al aprovisionamiento constante de material de guerra por Alemania e Italia, así como la intervención directa de especialistas italianos y alemanes, tanto en el ejército de tierra como en el de aire. El brigada recibió con gran emoción los abrazos de muchos compañeros suyos, quienes le felicitaron por su conducta, mostrándose él contentísimo de poder luchar junto a ellos. Como se le ofrecieran algunos días de descanso, renunció a todo reposo, diciendo que prefería comenzar inmediatamente los vuelos con nuestra armada aérea.

A B C. MIERCOLES 11 DE NOVIEMBRE DE 1936. EDICIÓN DE LA MAÑANA. PAG. 15.

LA AVIACION REPUBLICANA

Una jornada tan brillante como eficaz

Un brigada saca un «Junkers» del aeródromo de Escalona y aterriza con él en Alcalá

El hecho más culminante de la jornada de hoy cabe atribuirlo al ataque realizado, poco después del mediodía, por dieciocho aviones nuestros, que, formando seis patrullas, aparecieron, perfectamente alineados, sobre la Casa de Campo, y descendiendo a pocos metros del terreno, ametrallaron a las tropas facciosas allí concentradas. El efecto de este ataque fue verdaderamente terrible. El enemigo, desfavorido, huyó en todas las direcciones. Sobre el campo quedaron gran número de cadáveres. La sorpresa de los atacados fue tremenda, pues ni podían imaginar el número de aviones que se presentaban a combatirlos, ni mucho menos calcular la potencia ofensiva de cada uno de ellos. Esta operación determinó la imposibilidad del avance que se proyectaba hacia Madrid desde aquellos lugares, incapacitando, de momento, para realizar toda ofensiva, a las tropas que en cifra muy cuantiosa se habían acumulado allí.
A última hora de la tarde se presentó en Alcalá, procedente del aeródromo enemigo de Escalona, un brigada, conduciendo un "Junker" cargado de bombas. El brigada, compañero y amigo de Urtubi, que realizó hace

tiempo hazaña análoga, manifestó que era su propósito desde el comienzo de la guerra civil, en que se le obligó a luchar contra las instituciones republicanas, pasarse a nuestras filas, pero que no le había sido posible hasta hoy, a causa del régimen de terror que impera en el campo faccioso. Esta tarde, aprovechando la circunstancia de que se le dejó solo unos instantes en el "Junker", para rodarlo hasta otro sitio del campo, se elevó con él a fin de sumarse al Ejército leal, sin reparar en el peligro que suponía el aterrizaje con el aparato cargado de bombas. El brigada, que ha sido ascendido a alférez por el

ministro de Marina y Aire, después de oírle su relato, refirió, entre otras cosas interesantes, que todos los aparatos "Junkers" los envía Alemania al territorio español en vuelo, haciéndolos pasar por encima de Francia durante la noche. Confirmó extremos ya conocidos respecto al aprovisionamiento constante de material de guerra por Alemania e Italia, así como la intervención directa de especialistas italianos y alemanes, tanto en el Ejército de tierra como en el de aire. El brigada recibió con gran emoción los abrazos de muchos compañeros suyos, quienes le felicitaron por su conducta, mostrándose él contentísimo de poder luchar junto a ellos. Como se le ofrecieran algunos días de descanso, renunció a todo reposo, diciendo que prefería comenzar inmediatamente los vuelos con nuestra Armada aérea.

Ananías San Juan, el brigada que nos trajo un "Junkers" enemigo

Por fin ha podido saberse el nombre del valeroso brigada que se remontó en el aeródromo fascista de Escalona con un magnífico avión Junker, cargado de bombas, para tomar tierra en Alcalá de Henares y presentarse a los jefes de la aviación leal. El héroe se llama Ananías San Juan, milita en el partido comunista y es gran amigo de Urtubi, el otro héroe que se nos vino desde África con un estupendo aparato. En octubre del 34, Ananías, que estaba destinado en el aeródromo de León, recibió la orden de bombardear Asturias; orden que no obedeció, por lo que se le envió a África. El brigada San Juan, revolucionario siempre, ha desertado del Ejército faccioso con un gran avión y valiosísimos informes. ¡Bien merece el homenaje del pueblo!

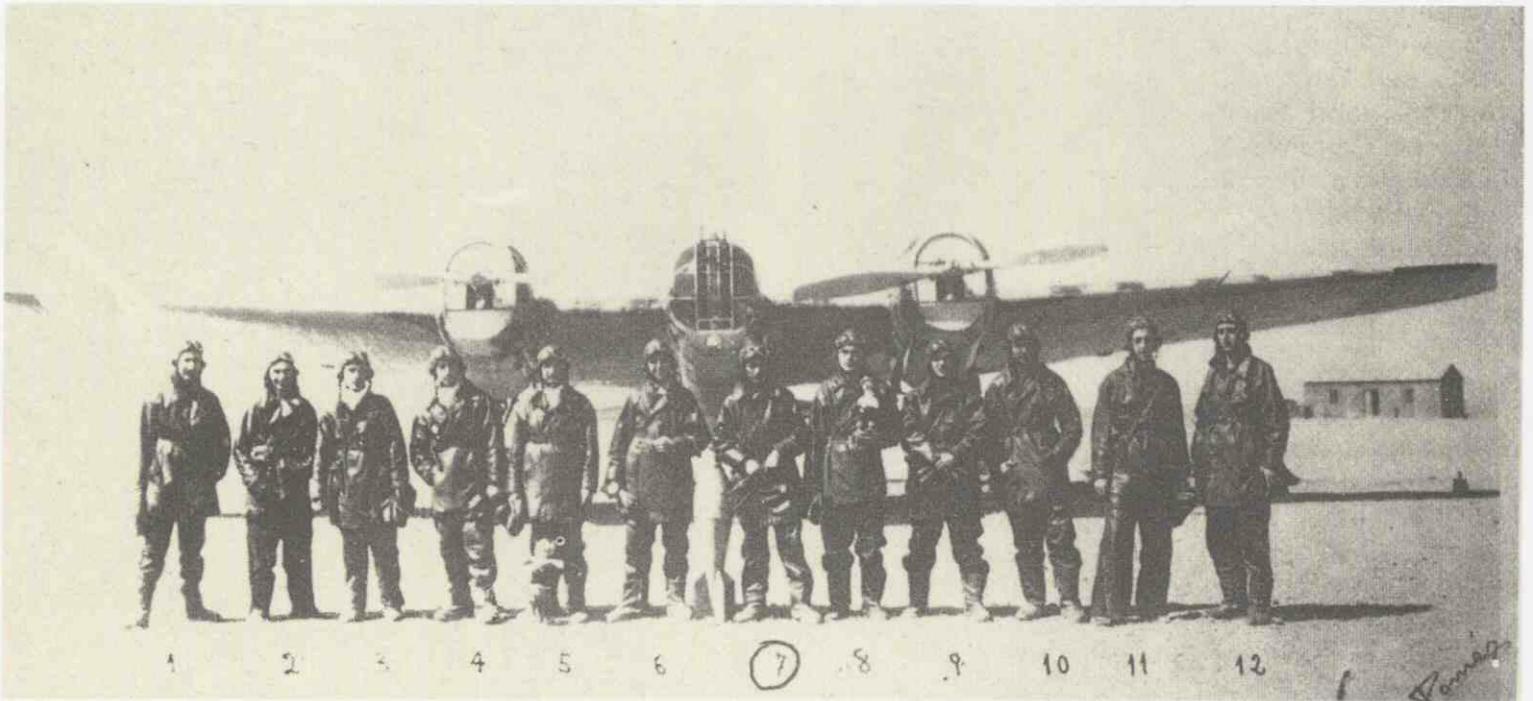
Recortes de prensa que aparecieron con motivo de la hazaña de Ananías San Juan, que pocos días después fue ascendido a alférez.

Sin embargo, fueron bastantes los "Katiuskas" derribados por la aviación de caza enemiga, la mayoría debido a descuidos o por efectuar inapropiadas maniobras los pilotos bisoños.

Una de ellas, muy comentada y celebrada por los franquistas, fue el triunfo obtenido por García Morato. Aunque el "Katiuska" estaba protegido por 6 ametralladoras calibre 7.6 montadas en gemelaje, dos en la proa del bombardero,

con movimiento vertical solamente, dos más en la cabina del ametrallador para disparar hacia arriba y otras dos en la parte inferior de la cabina para disparar hacia abajo, su parte debil era la cola. Cualquier caza situado detrás de ella y a su misma altura no podía ser ametrallado.

Habiendo sido informados de que en una estación del FC del trayecto Córdoba-Sevilla había extraordinario movimiento de vagones con valioso material de guerra, designaron a



Pilotos de la escuadrilla del grupo 24 de "Katiuskas" en el aeródromo de Los Llanos (Albacete) en agosto de 1938. Ananías San Juan está identificado con el nº 7. (Libro de Patrick Laureau, pág.142)

dos "Katiuska" para la misión de bombardear el citado objetivo. El avión jefe estaba al mando de un excelente y experimentado piloto ruso con su tripulación española: el observador y el ametrallador. El otro avión lo pilotaba Ananías, excelente y antiguo piloto de muy probada capacidad y entereza, el resto de la tripulación también era española.

El día 2 de enero del año 1937 llegaron los dos aviones al objetivo señalado, una estación del FC próxima a Sevilla. Contrariamente a lo esperado, no vieron movimiento anormal alguno.

A falta de otro objetivo sustituto, bombardearon la citada estación y pusieron rumbo a nuestras líneas. Cuando los dos bombarderos, volando ya descuidadamente en pareja, se encontraban a unos 75 kilómetros de nuestras líneas, o lo que es igual a 15 minutos yendo a la reducida velocidad de 300 k.p.h., el último de los aviones, el de Ananías fue sorprendido por el fulminante ataque de un caza que inesperadamente se descolgó de lo alto. El piloto del avión de bombardeo no tuvo tiempo siquiera de ver quién o quiénes le atacaban, puesto que los primeros rafagazos le impactaron muy seriamente incendiándole el motor derecho.

El primer avión, maniobrado por el piloto ruso, al ver que atacaban a su compañero, aplicó potencia y se alejó fácilmente del peligro perdiéndose de vista. Ananías no pudo aumentar la velocidad de su avión por la inutilización de uno de sus motores. Con el observador y ametrallador muertos, al parecer, puesto que no contestaron a sus frecuentes llamadas, continuó volando acercándose a nuestras líneas mientras el caza seguía ametrallándolo, tenazmente pegado a su cola.

A pesar de encontrarse en tan difícil y angustiosa situación, consiguió llegar con un solo motor hasta las proximidades de Andújar, donde tomó tierra impecablemente con el tren plegado, de panzazo, en un olivar. El avión continuó ardiendo lentamente, dando tiempo a unos campesinos que corrieron a ayudarlo para sacar de él los cadáveres de sus dos tripulantes antes de quedar totalmente destruido.

Los campesinos le informaron que el otro avión "grande" llegó hasta Andújar donde se quedó volando en amplios círculos. La tenaz persecución que realizó el Fiat, castigando implacablemente al maltrecho bombardero de Ananías, fue premiada al volver a sorprender al otro Katiuska dando amplios y lentos virajes, sorpresa que supo aprovechar muy hábilmente García Morato derribándolo.

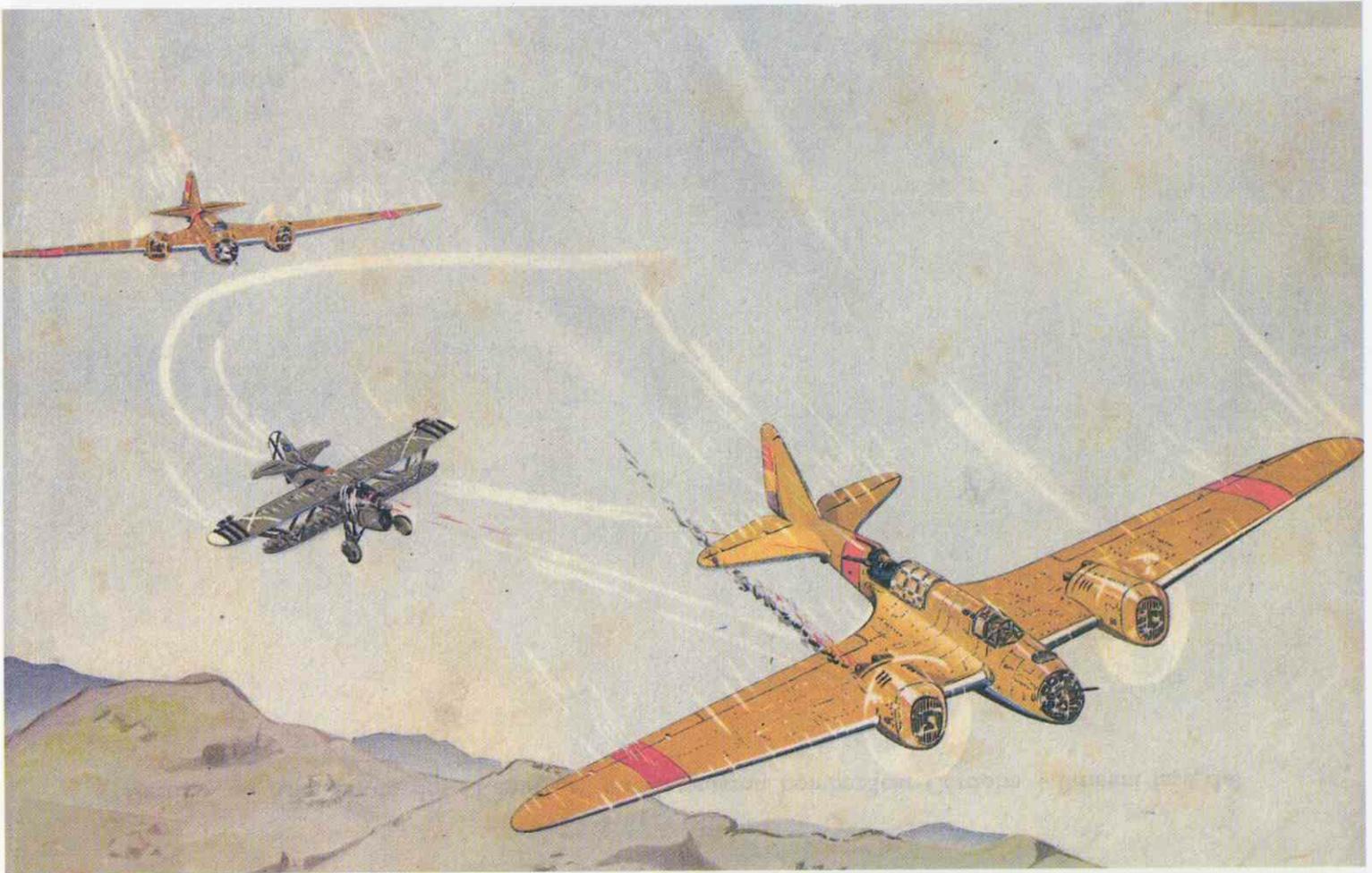
Al día siguiente, Ananías, quien increíblemente resultó ileso, llegó a contar hasta 125 impactos solamente en los timones y cuerpo de cola, única parte que quedó casi intacta. Ese mismo día estuvo velando, en Andújar, los cadáveres de sus cinco compañeros.

En la lámina 12, el piloto Ananías San Juan que se exilió a Méjico después de la guerra civil, ingresó en la Cª Aeroméxico, en donde el Secretario de Comunicaciones le otorgó la condecoración correspondiente por cumplir las 15.000 horas de vuelo.

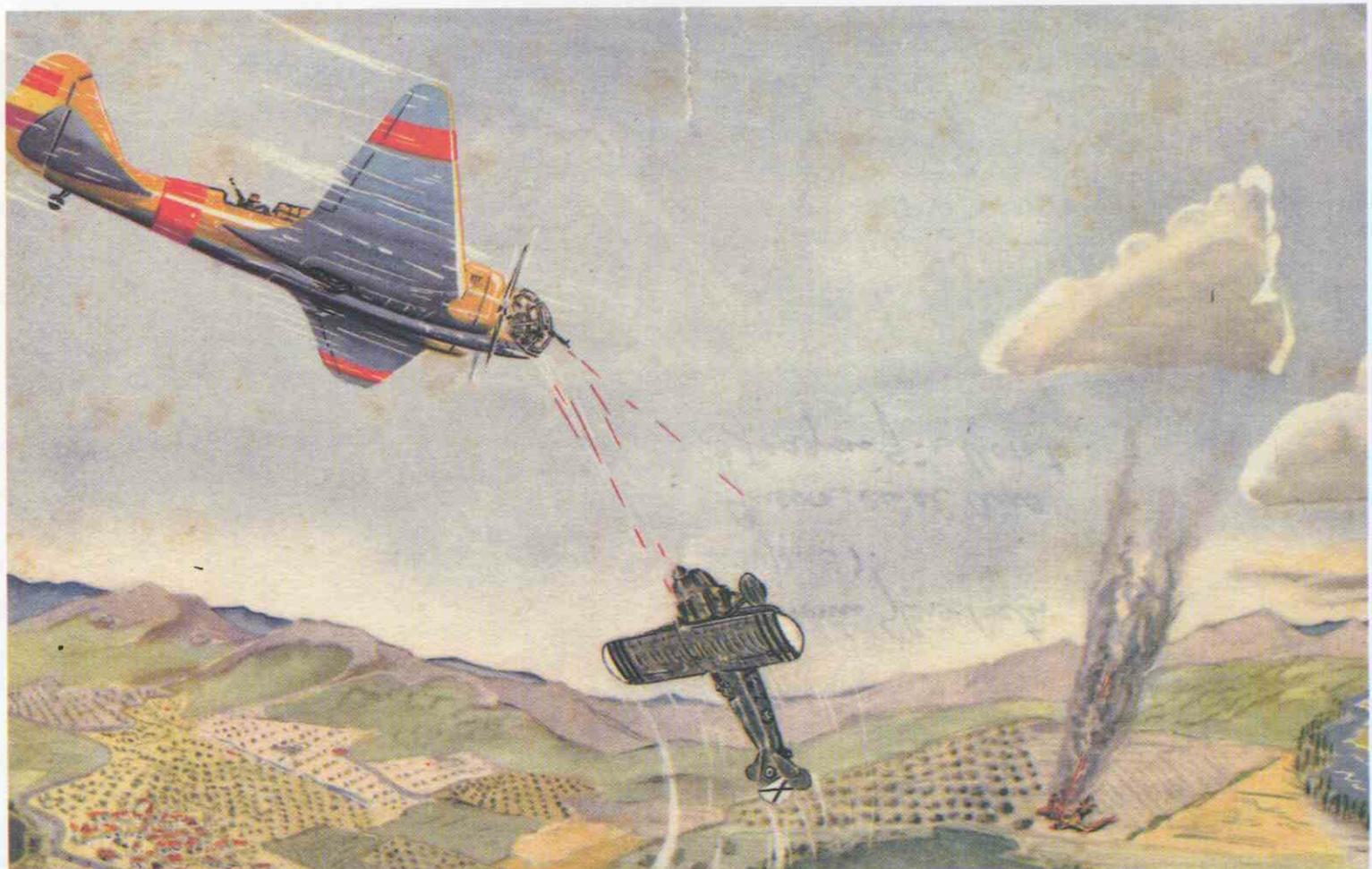
RELATO DE GARCÍA MORATO SOBRE EL DERRIBO DE LOS KATIUSKAS (15)

ESTANDO destinado en el frente de Córdoba, los bombardeos enemigos se sucedían con mucha regularidad por los veloces "Katiuskas". Estudié la hora, altura y la dirección por donde aparecían y me coloqué de guardia a 5.000 metros de altitud. Una mañana vi dos finas siluetas acercarse rápidamente a Córdoba. Inmediatamente incendié uno de los aparatos, salía humo negro de uno de sus motores. Le seguí hasta verle caer. El otro se dio la vuelta para volver a su base.

Estaba a punto de regresar cuando fuego rápido y duro contra mi aparato me hizo darme cuenta del peligro en que me hallaba... Fue un momento difícil y de peligro... Dando la vuelta rápidamente por debajo y disparando mientras lo hacía tuve la suficiente suerte de que una de mis balas tocara el aparato enemigo en un punto vital. Casi inmedia-



Dos magníficos dibujos nos ilustran sobre la hazaña de Morato. En el primero el caza Fiat CR-32 pilotado por G^o Morato ataca el SB-2 "Katiuska" pilotado por Ananías y le incendia el motor derecho. En el segundo el avión de Ananías se le observa ardiendo en tierra y se completa por Morato el derribo del segundo SB-2 sobre Andujar.





El piloto Ananías San Juan después de la guerra civil se trasladó a Méjico donde ingresó en la Cª Aeroméxico. En la imagen el Secretario de Comunicaciones le otorga la condecoración correspondiente por cumplir las 15.000 horas de vuelo.

tamente cayó en una trágica espiral, y chocó con tierra a unos dos kilómetros del otro... Volví a Córdoba. El entusiasmo de la población no tenía límites.

Aquí termina esta historia, agradeciendo la ayuda prestada a mi compañero G^a Dolz. (16). ■

Bibliografía

1. Antonio Glez-Betés. *Franco y el Dragon Rapide*. Rialp. Madrid. 1987
Le vol historique du Dragon Rapide. Icare. 1936-39. La guerre d'Espagne. T.III
El vuelo del Dragon Rapide. IHCA. *Aeroplano*. nº 10. Madrid. 1992.
2. Jaime Velarde. *Aviones españoles desde 1910*. Fundación Infante de Orleans. Madrid. 1995.
3. Enciclopedia de la Aviación. *Fokker VII*. págs 3745 y ss.
4. Antonio Glez-Betés. op.cit. pág. 170.
5. Idem. op.cit. pág. 172.
6. Hoja de servicios. IHCA. Madrid.
7. Archivo Histórico y Cultural del Ejercito del Aire. Expedientes de Aeródromos.
8. Declaraciones del ingeniero aeronáutico Ultano Kindelán al autor.
9. José Warleta Carrillo. *Aviones militares españoles. 1936-39*. IHCA.Madrid. Págs. 279 y ss.
10. Estanislao Abellán. Los Ju-52/3m en España. IHCA. *Aeroplano*. nº17. Madrid. 1997.
11. Jesús Salas.Larrazabal. *La guerra de España en el Aire*. Ariel. Barcelona. 1971.
12. Idem. La batalla aérea de Madrid. IHCA. *Aeroplano* nº Dic. 1987.
13. Andrés G^a Lacalle. *Mitos y Verdades*. Oasis. Méjico. 1973. Pág.193.
14. Idem. op.cit. pág.290.
15. Joaquín G^a Morato. *Guerra en el aire*. Editora nacional. Madrid. 1940.
16. Vicente G^a Dolz. Leocadio Mendiola. IHCA. *Aeroplano*. nº 17. Madrid 1999.