

Los Miles M.2 Hawk en España: unos aviones de azarosa historia

RAFAEL A. PERMUY LOPEZ
JOSÉ MIGUEL SALES LLUCH

LAS DIFERENTES VERSIONES de Miles *Hawk* llegados a la Península Ibérica en distintos períodos de tiempo tuvieron una vida operativa bastante longeva. De ahí la principal dificultad en aclarar dónde empezaban y terminaban las historias de unos y otros. La de alguno de ellos no presenta ningún problema al estar, afortunadamente, suficientemente clarificada. Pero cosa bien distinta sucede con aquellos donde se hacía constar como propia una identidad que, presumiblemente, no le debía corresponder. Principalmente se produjo esta particularidad durante los años de la posguerra, concluida ya la Guerra Civil española. Comprobará el lector que se dejan abiertos muchos interrogantes, acerca de los *Hawk* españoles, a causa de que muchos de los documentos de origen republicano omi-

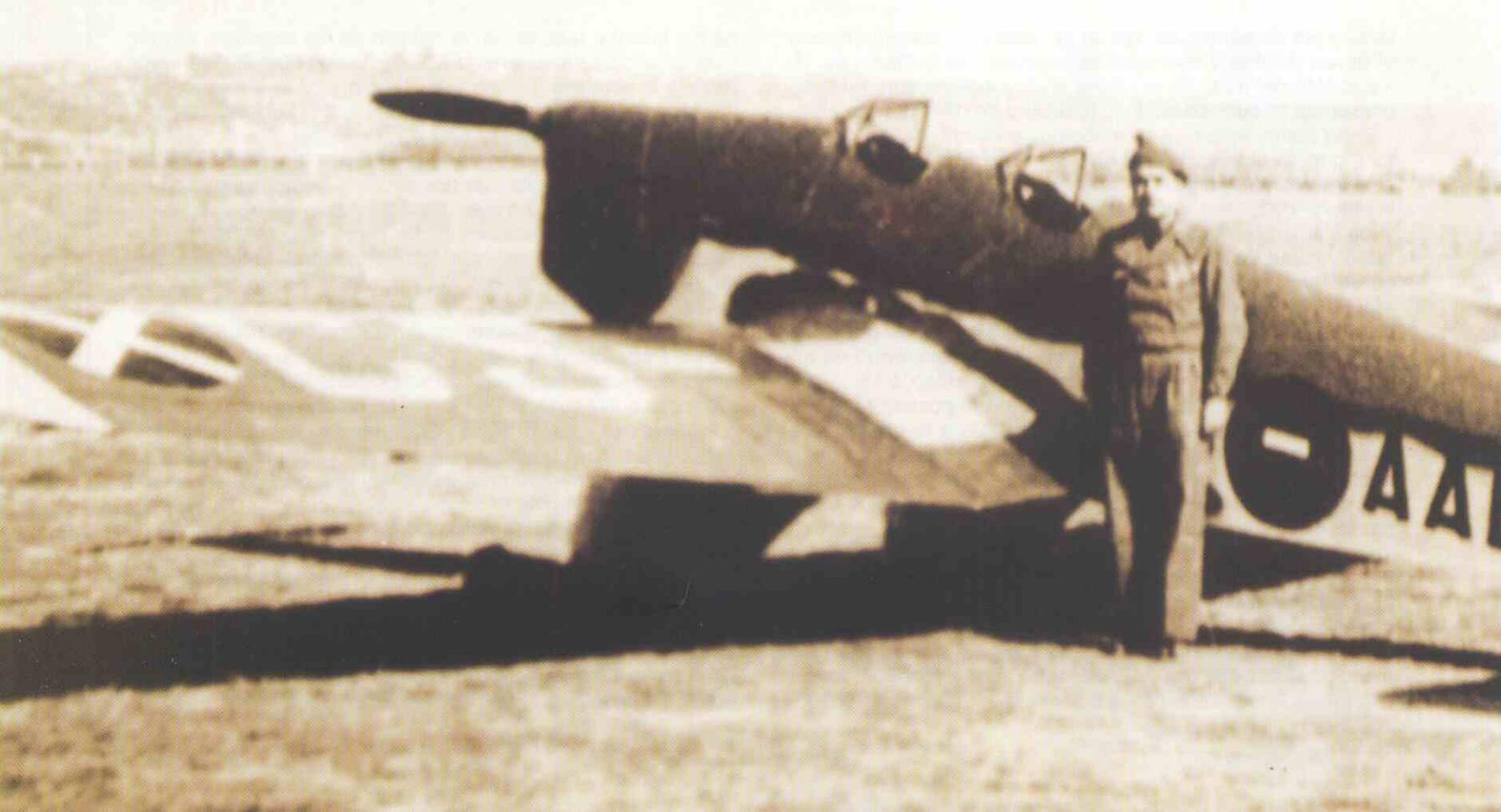
ten la identificación numérica o las matrículas de los aviones Miles existentes.

De muchos de los aviones civiles pertenecientes a particulares, Aero Clubs o compañías privadas antes del conflicto, sencillamente se había perdido el rastro a lo largo de la contienda mientras realizaban toda suerte de misiones de combate, más o menos expuestas, nada acordes con las que originalmente fueron diseñados. Cuando se procedió a efectuar la devolución a sus propietarios iniciales, las dificultades no tardaron en surgir. Los que tuvieron suerte, pudieron recuperarlos después de haber sido numerosas veces parcheados, modificados y reparados durante la contienda. Para atender las otras solicitudes, tuvo que recurrirse a la alternativa que ofrecía disponer de una considerable cantidad de aviones procedentes de

la Aviación Militar republicana. También en estos casos, la fortuna marcó la disponibilidad de un avión igual al que originalmente se tenía en propiedad.

La no existencia de datos fiables referidos a los números de fabricación de estos aviones, combinado con la práctica corriente de identificarlos por el tipo de motor que montaban, causó que la mayoría de las veces su carrera operacional, a efectos administrativos, comenzara desde el mismo momento en que era entregado, tal como si de un avión recién salido de fábrica se tratase, olvidando por completo la anterior historia que acumulaba. El enredo, por tanto, era considerable y un verdadero cúmulo de dificultades aguardaría a todo aquel que con posterioridad intentase desvelar el misterio. No obstante, lo hemos intentado.

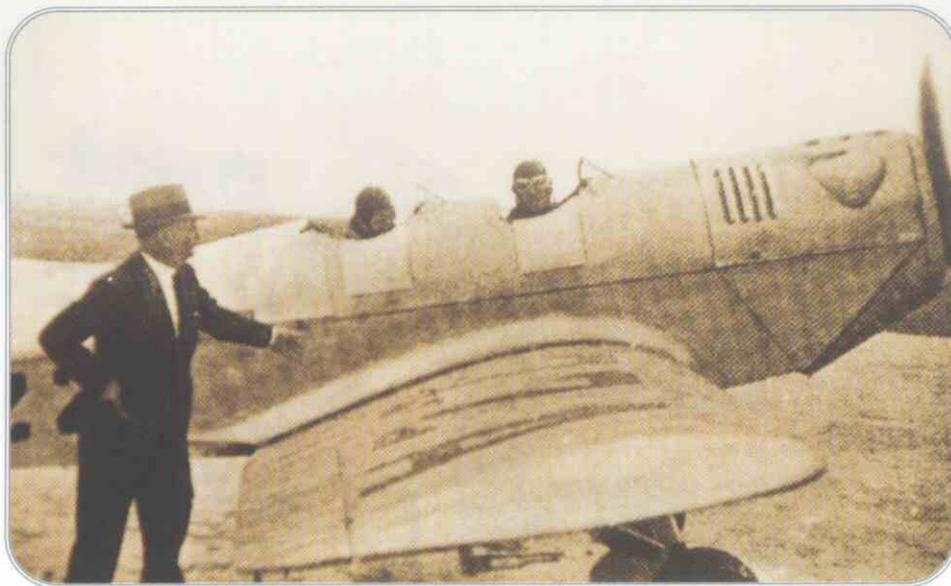
Terminada ya la Guerra Civil, Pequito Rebelo aparece fotografiado junto a su M.2H Passarola. El Hawk Major, luciendo otra vez su matrícula civil portuguesa CS-AAL, y pintado en verde oscuro parte de las superficies, ofrece un nuevo aspecto tras haber pasado reciente revisión en el Parque Regional del Sur de Tablada.



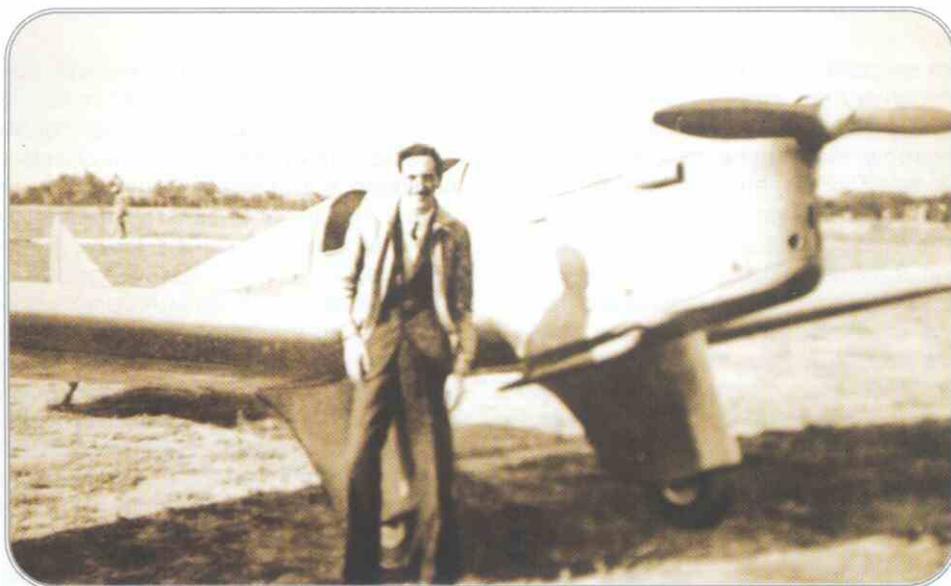
LA PRIMERA MILES HAWK EN ESPAÑA

A finales del año 1934, el socio del Aero Club de Valencia Ricardo Moroder Gómez, adquiría directamente a la compañía *Phillips & Powis Ltd.* un ejemplar M.2 *Hawk*, convirtiéndose en el primer modelo de los aviones Miles en llegar a tierras españolas. Este aparato parece ser que llegó con una matrícula provisional que nos es desconocida y, ya en 1935, tras ser dado de alta en el Registro de Aeronaves, se le asignó la definitiva EC-ZZA, recibiendo el número de certificado 157. Este M.2, provisto de un motor *Cirrus Mk.III A*, pronto emprendió sus actividades surcando el cielo valenciano. En fuentes británicas se indica que este particular ejemplar era el *Hawk Major* c/n 117 (G-ACYO), pero equipado con motor *Cirrus* en lugar del *Gipsy Major* de los aviones de serie M.2F. No hay pruebas documentales que nos permitan corroborar o desmentir tal afirmación.

Las excelentes características inherentes al diseño del *Hawk*, animó al inquieto Moroder a estar presente en varias pruebas y concursos aeronáuticos celebrados a lo largo de la geografía española. De esta manera, lo tenemos presente durante el Festival Aéreo celebrado en Barajas durante los días julio de 1935, organizado por la Federación Aeronáutica Española.



Ricardo Moroder, a bordo de su M.2 Hawk EC-ZZA, llega al aeródromo de Barajas dispuesto a participar en la edición del I Rally Aéreo Nacional, en mayo de 1936.

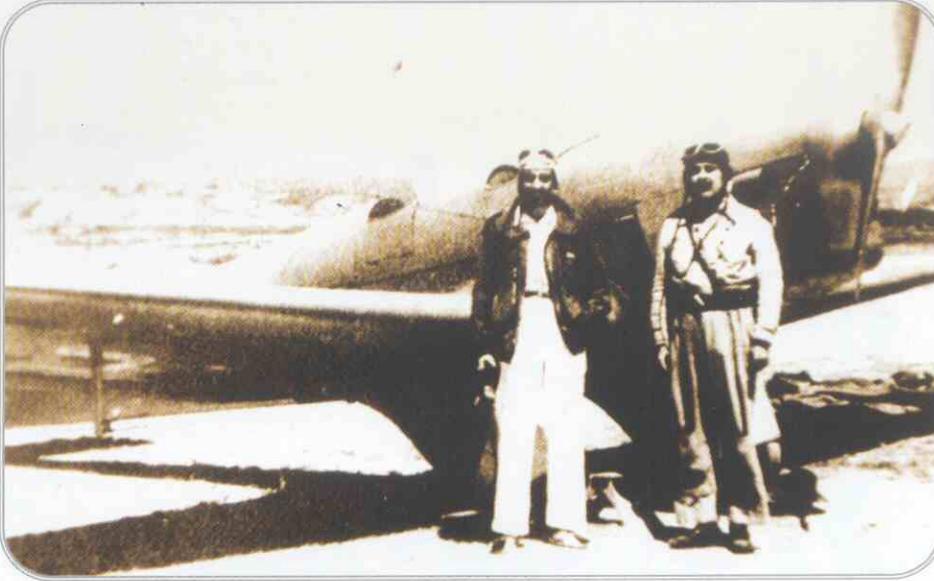


Tras protagonizar el traslado del M.2H c/n 172 EC-W44, después EC-DDB, el director de la Escuela del Aero Club de Valencia, Rafael Mazarredo, es fotografiado junto al Miles en el aeródromo de Manises.

La velocidad del M.2 le permite clasificarse en segundo lugar en el curso de la prueba de carreras aéreas. Pero Moroder no solo realizó vuelos nacionales sino que con su nuevo avión, y junto con sus compañeros de Club Rafael Mazarredo y Federico del Vallés Gil-Dolz del Castellar, marqués de San Joaquín, participó en un vuelo colectivo, a través de Francia y cruzó el canal de la Mancha, para participar en la Fiesta Anual de Aviación de Hendon, en Gran Bretaña, durante el mes de abril de 1935.

Alcanzada esta altura del relato, es necesario hacer constar una serie de notas aclaratorias relativas a la identidad correcta de *Hawk* EC-ZZA, durante una determinada época de su existencia. Una, conduce directamente al desarrollo normal de su actividad de vuelo hasta las fechas que marcaron el inicio

de la Guerra Civil. Pero nos hemos referido, anteriormente, a la hipótesis que indica que el *Hawk* de Ricardo Moroder era el Miles M.2F *Hawk Major* c/n 117 (G-ACYO), el cual debería montar un motor *Gipsy*. En realidad, todos los documentos de la época continuaban refiriéndose a él como perteneciente al modelo M.2 *Hawk*; pero existe una imagen gráfica que parece mostrar todo lo contrario y apoya la última tesis apuntada. La fotografía fue captada durante la celebración del "I Rally Aéreo Internacional", los días 5 y 6 de enero de 1936, en el aeródromo de Barcelona. En el curso de una de las pruebas, puede observarse la inconfundible silueta de un *Hawk Major* y no la de un *Hawk*. ¿El M.2F?, ¿o tal vez Ricardo Moroder utilizó el M.2H EC-DDB, del Aero Club de Valencia para participar en la competición? ¿Acudió esta avioneta al festival



La actividad de José Pequito Rebelo con su M.2H a lo largo de la guerra civil fue intensa. Su estancia en un aeródromo de campaña es aprovechada por Rebelo (a la derecha) para aparecer fotografiado junto al teniente observador Gabriel Martínez Mata, quien le acompañó en algunos servicios mientras se encontraba agregado en el Grupo 6-G-15. (Foto: Archivo "Canario" Azaola).

pero no participó en el concurso? Estas parecen ser las explicaciones más plausibles, porque en la última fotografía, de preguerra, del *Hawk* de Moroder, matriculado EC-ZZA, se observa perfectamente que la avioneta va provista del controvertido motor *Cirrus*. La mencionada foto fue tomada durante el "Rally Aéreo Nacional", celebrado el día 16 de mayo de 1936, en el aeródromo de Barajas (Madrid), y marcaría la última actuación del M.2, en estas lides de aviación deportiva, antes de conocer otros quehaceres bastante apartados del propósito original con que fue diseñada su estructura.

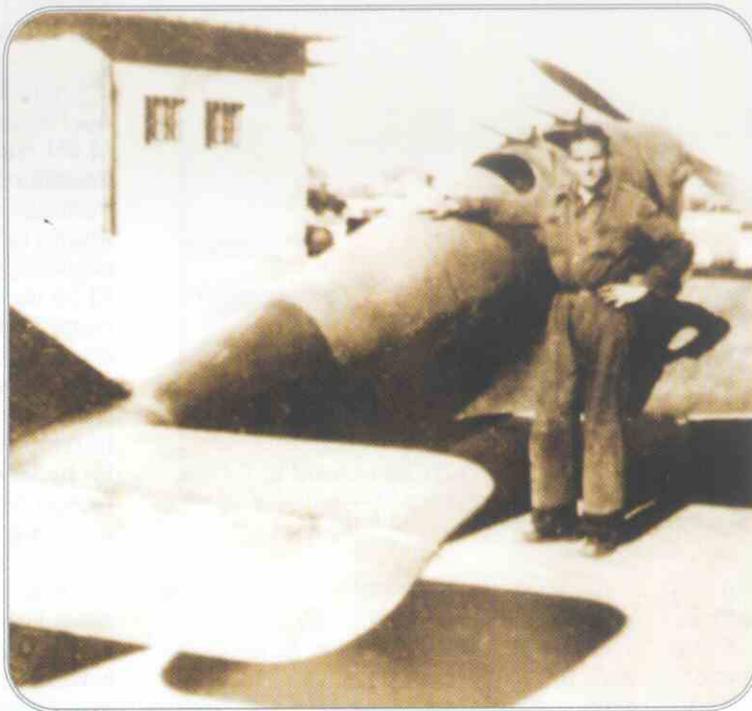
El inicio de la Guerra Civil española debemos suponer sorprendió a este Miles en su base habitual, el aeródromo de Manises (Valencia); lugar donde se procedió a su casi inmediata incautación y militarización. Su propietario, Ricardo Moroder, consiguió pasar al territorio de los sublevados, integrándose, como piloto militar, en la Aviación insurgente, aunque su hermano Luis —también piloto— permaneció preso en Valencia toda la guerra. El destino posterior del EC-ZZA se desconoce con certeza documental, hasta el momento. Sin embargo, todos los indicios parecen sugerir su no supervivencia al período

bélico. Al menos, ningún rastro de él pudo ser hallado durante la época de la posguerra. El piloto catalán movilizado Antonio de Gaztañondo y Fontrodona, que inicialmente realizó misiones de enlace en Cataluña y en Valencia, no cita en concreto a este avión entre los que voló en el Aeródromo valenciano de Manises. El 29 de julio de 1936 aparece registrado un vuelo del mencionado piloto, en una Miles, acompañado de Francisco Pérez Mur, entre los aeródromos de Lérida y Barcelona, pero se trataba de la "*Falcón*" de Mazarredo. Parece que después, reclamado el avión por el Gobernador Civil de Valencia, realizó vuelos de reconocimiento en el frente de Teruel, hasta que el día 23 de agosto de 1936 fue sorprendido por el caza Nieuport 52 pilotado por el capitán Ángel Salas Larrazábal. La Miles "*Falcón*" EC-DBB iba tripulada por el ya citado piloto Antonio de Gaztañondo, al que acompañaba Juan Domínguez Benet, como observador, y fue alcanzada por varios impactos que incendiaron los paquetes de periódicos que llevaban a bordo para arrojarlos sobre el frente. Con fuego en la cabina, el piloto se vió obligado a tomar tierra, en muy malas condiciones, en las cercanías de Corbalán. El avión quedó bastante malparado, aunque en estado reparable, ya que poco después fue puesto en estado de vuelo. Ambos aviadores, milagrosamente, salieron ilesos del lance y la propaganda gubernamental convirtió el derribo del *Falcon* en un victorioso combate aéreo, en el que los derribados habían conseguido "*abatir dos aviones contrarios*" y fueron calurosamente felicitados por tal éxito (!!!). Hazaña imposible de realizar por un avión desarmado y, en



Los continuos servicios del Hawk Major de Rebelo, recorriendo incansable los diversos aeródromos nacionales, propiciaron que su imagen quedara impresa en numerosas imágenes fotográficas. En esta ocasión, es sorprendido en solitario durante una de sus habituales escalas. (Foto: Archivo Angelo Emiliani).

realidad, las felicitaciones recibidas por los aviadores deberían ser por haber conseguido salvar sus vidas. Sin embargo, por méritos de guerra, Antonio de Gaztañondo fue ascendido al empleo de brigada piloto de Aviación Militar, con fecha 29 de octubre de 1936. Este piloto, durante el período comprendido entre el 31 de agosto y el 16 de noviembre de 1936, cita en la relación de servicios prestados por él tres vuelos de enlace, efectuados a bordo de una avioneta Miles "Hawk", sin determinar su identidad; dos de ellos a Madrid y un tercero a Sarrión, con un total de 5 h y 5' de vuelo. ¿Sería éste el matriculado "Hawk" EC-ZZA?



Las fotografías de los M.2H Hawk Major en las filas de la Aviación Militar republicana son escasas. Esta instantánea brinda la oportunidad de poder observar uno de ellos—probablemente se trate del G-ADDC o G-ADDU—luciendo el camuflaje estándar de la aviación republicana en verde. (Foto: Archivo Angelo Emiliani).

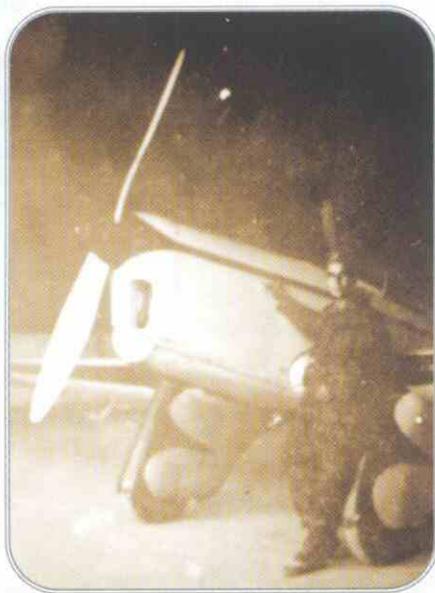
UNA NUEVA MILES HAWK PARA EL AERO CLUB DE VALENCIA

Los excelentes resultados de la Hawk de Moroder, no tardaron en llamar la atención de la Federación Aeronáutica Española. Esta institución se dirigió, el 22 de enero de 1935, al Aero Club valenciano solicitando informes sobre el Miles Hawk, en cuanto a redimiento, consumo, etc. El presidente José Albiñana respondió, textualmente, el día 4 de febrero:

"La avioneta MILES HAWK adquirida por el Sr. Moroder es la estándar con motor Cirrus III A de 95 HP. Este aparato, cuyo consumo es de alrededor de 16 litros a la hora, tiene una velocidad de crucero de 160 k.h. Es muy manejable en acrobacia y desde luego un aparato propio para escuela ya que su velocidad de aterrizaje es de unos 60 k.h. y dado lo reducido del consumo, llena los requisitos principales para dicho objeto."

Este mismo informe animó a la dirección del propio Aero Club de Valencia para cursar un pedido de compra a la firma Phillips & Powis Aircraft Ltd. de la nueva versión M.2H Hawk Major, con el propósito de integrarlo a su Escuela de Aviación en la formación de pilotos. En los primeros días del mes de mayo de 1935, concretamente el 5, Rafael Mazarredo y Trénor—director de la Escuela—acompañado por el marqués de San Joaquín, Federico del Vallés Gil-Dolz del Castellar, tomaron camino de Inglaterra a bordo de una De Havilland DH-60 Moth Major a fin de recepcionar y hacerse cargo del Miles M.2H c/n 172. Los dos miembros del Aero Club valen-

ciano llevaban el encargo de sus compañeros de realizar un estudio de los diferentes modelos de aviones deportivos que podía ofrecer el mercado británico, para su posible adquisición por varios socios del club. Poco tiempo después,



¿El M.2E Hawk Speed Six? De escasa calidad, la fotografía fue realizada durante julio de 1942 en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete), donde estaba destinado. En esa época, el único M.2 en servicio con el Ejército del Aire era el matriculado 30-72. Es conveniente dirigir la atención sobre el carenaje del motor y del tren de aterrizaje. Igual proceder de observación es necesario en el parabrisas y puesto de pilotaje. ¿No resultan sorprendentes estas coincidencias estructurales, como inherentes al diseño de un Hawk Speed Six? (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).

ambos aviadores, cumplidos los trámites necesarios, y con abundante información sobre los aviones ingleses, emprendieron el viaje de regreso a Valencia; encargándose Mazarredo de trasladar al Hawk Major, que lucía en su fuselaje la matrícula provisional de entrega e importación EC-W44.

En el aeródromo de Manises su llegada era esperada con auténtico interés, especialmente por lo que representaba contar con un avión moderno, del cual valerse, adecuadamente, en el adiestramiento de las próximas promociones de pilotos de turismo valencianos. Su matrícula temporal quedaría anulada, una vez se procedió a su inscripción en el Registro de Aeronaves con el número de certificado 180 y la matrícula civil EC-DDB. Durante el mes de julio de 1935 el avión realizó catorce vuelos de entrenamiento y veinticinco de doble mando, y en agosto obtuvieron el título de piloto los alumnos valencianos Serafin Martín Galve y Vicente Traver Urios.

En 1936, el propio presidente del Aero Club valenciano, José Albiñana Ferrer, consiguió el título de piloto de turismo, realizando la enseñanza a bordo del Miles Hawk Major de la Escuela.

Durante el mes de julio de 1936 el M.2H se encontraba en las instalaciones del aeropuerto de Manises, en una situación que derivó hacia su pronta militarización junto al resto de avionetas civiles existentes en el citado aeródromo. Después de los confusos momentos iniciales, el aerodinámico avión no tardó en verse inmerso en continuos vuelos de observación y reconocimiento alrededor del aeródromo y las poblaciones vecinas, recabando información sobre los diversos movimientos o el desarrollo de los acontecimientos militares. La actividad, en este sentido, parece que le acompañó incesantemente a los largo de estas primeras fechas, mientras su aspecto exterior cambiaba ligeramente—al menos desde principios del mes de agosto—, cuando fueron pintadas en torno al fuselaje y la porción media de ambas alas unas delgadas franjas en color rojo, contrastando con el azul general de su estructura.

A finales de agosto y principios de septiembre de 1936, todavía existe constancia gráfica operando desde el aeródromo de Manises, en tanto extendía el radio de acción de sus actuaciones a diversas y puntuales observaciones del frente de Teruel; sin embargo, a partir de esos instantes y merced a las



¿Pueden ser realizadas estas modificaciones sobre la estructura de un M.2E Hawk Speed Six?. El Miles EC-AHZ ex 30-72 y L.5-72 ofrecía este aspecto en 1954, dispuesto a emprender su actividad de vuelo en el Aero Club de Sevilla. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).

declaraciones del piloto Antonio de Gaztañondo, conocemos las andanzas posteriores del Miles EC-DDB. Esta avioneta continuó prestando servicios en misiones de escuela en el aeródromo de Manises antes de ser destinada a desempeñar las mismas funciones en la Escuela de Vuelos de La Ribera. Cuenta Gaztañondo que actuó como profesor de vuelo, utilizando la avioneta Miles Hawk del Aero Club de Valencia, dando doble mando a los observadores y mecánicos de la Aeronáutica Naval, perteneciente a la escuadrilla de Vickers Vildebeest destacada en aquel aeródromo. Estos son los mencionados vuelos de entrenamiento de los nuevos pilotos, efectuados por Gaztañondo, durante el mes de septiembre de 1936:

DIA	AVION	DURACION
04-09-36	Miles Hawk	1h 45'
23-09-36	Miles Hawk	2h 37'
24-09-36	Miles Hawk	2h 03'
25-09-36	Miles Hawk	1h 55'
26-09-36	Miles Hawk	2h 50'
28-09-36	Miles Hawk	2h 40'
29-09-36	Miles Hawk	1h 25'

Como decimos, el avión fue asignado después a la Escuela de Vuelo de La Ribera, y allí se le pierde la pista, ya que una vez terminada la contienda, ninguna referencia ni señal determinante pudo encontrarse de él, desconociéndose cuando causó baja en el servicio.

El 6 de octubre de 1939, el Ministerio del Aire emitía la correspondiente orden a través de la cual, debía procederse a la devolución de los aviones requisados durante la Guerra Civil a sus propietarios. Vía la 3ª Sección de Material y acogiéndose a esta disposición, el presidente del Aero Club de Valencia, José Albiñana Ferrer, cursó una instancia el 18 de octubre de 1939 con destino a la Dirección de Aviación Civil, esperando que cualquier gestión para la búsqueda de Hawk Major diera resultados positivos.

Desafortunadamente, concluidos todos los trámites, ni el más mínimo rastro de su existencia fue descubierto entre las avionetas recuperadas y la reclamación no pudo ser atendida, dándose notificación en este sentido el 16 de diciembre de 1939.

LA PINTORESCA CRONICA DEL HAWK MAJOR DE REBELO

En 1935, el portugués José Adriano Pequito Rebelo adquirió el Miles M.2H Hawk Major c/n 161 (G-ADEN), trasladándolo en vuelo desde Inglaterra a Portugal, donde finalmente recibió la matrícula CS-AAL, y fue bautizado por su propietario con el nombre de *Passarola*. El 29 de noviembre de dicho año el encargado de negocios de Portugal en Madrid solicitaba del Ministerio de Estado español autorización para que el avión CS-AAL pudiese cruzar libremente el territorio nacional español, ya que Rebelo se proponía viajar a Gran Bretaña, teniendo previsto aterrizar en Burgos, Vitoria y Miranda de Ebro. Al regreso, se utilizaría el mismo itinerario. El 13 de diciembre el jefe de la Sección de Tráfico Aéreo de la Dirección General de Aeronáutica autorizaba el paso del mencionado avión lusitano a través de España e informaba al encargado de negocios portugués que en Miranda de Ebro no existía campo de aterrizaje alguno.

Una vez dieron inicio los dramáticos acontecimientos de julio de 1936, Rebelo utilizó su *Hawk Major* para presentarse en Burgos, dispuesto a realizar cuantas misiones le fueran requeridas. El piloto portugués recibió primeramente el empleo de alférez honorario de la Aviación Militar nacional. A partir de ese instante, la actividad fue constante durante el resto de la guerra. Si bien en los primeros instantes su avión actuó luciendo su matrícula civil, ésta pronto desapareció, siendo pintado en color gris, al tiempo que adoptaba las marcas de identificación reglamentarias de la Aviación Nacional. Curiosamente, en el extradós del ala izquierda y junto al puesto de pilotaje, llevaba adherido un gran mapa de la Península Ibérica.

Durante la contienda, el infatigable Rebelo protagonizó junto al M.2H CS-



El Miles M.2H Hawk Major EC-ABI del Aero Club de Valencia, también sufrió importantes modificaciones hasta dotarle de una apariencia externa muy diferente a los M.2H de serie. Así se puede comprobar en esta fotografía efectuada en el aeródromo de Manises (Valencia), probablemente en el año 1951. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).

AAL los más diversos servicios. Desde frecuentes vuelos de enlace y transporte, hasta acciones de reconocimiento sobre los frentes de combate. Rebelo llegó a realizar casi 1.000 horas de vuelo durante la campaña. Terminadas las hostilidades, y tras pasar una revisión en el Parque Regional del Sur en Tablada (Sevilla), el CS-AAL recuperó de nuevo su matrícula civil retornando con su propietario, el cual llegó a ostentar el empleo de capitán honorario de la Aviación Militar española, a Portugal. Allí continuó su existencia hasta setiembre de 1944, fecha en que un accidente, y posterior incendio, destruyó completamente su estructura.

MILES M.2 HAWK PARA LA AVIACION MILITAR REPUBLICANA

Las gestiones de compra emprendidas por el comandante de Aviación Militar, ingeniero aeronáutico, Carlos Pastor Kraüel en Londres, desde principios de agosto de 1936, proporcionaron al gobierno de la República española un variopinto parque de aviones con los que nutrir los efectivos de la Aviación Militar. Entre los aviones adquiridos, figuró una reducida cantidad de Miles M.2H *Hawk Major* y un solitario M.2E *Hawk Speed Six*. Erróneamente, siempre se consideró como válida la participación del M.2H c/n 138 (G-ADAS) en la contienda civil española, actuando principalmente durante el desarrollo de la Campaña del Norte, a donde se dice que arribó el día 14 de agosto de 1936; sin embargo, tal eventualidad nunca llegó a producirse.

Si bien la compra del G-ADAS tuvo lugar, éste en ningún momento abandonó el territorio británico con destino a España, quedando retenido en el lugar de partida en circunstancias todavía por clarificar. A partir de entonces, el camino emprendido por este M.2H tomó un rumbo bien distinto. Importado en 1937 al Uruguay por Juan Acuña, le fue asignada en un primer momento la matrícula CX-AAW. En realidad tan solo fue a efectos administrativos, ya que, según rumores, Acuña perdió su avión antes de ponerlo en vuelo ... ¡en una partida de naipes!

Más tarde pasó a manos de diversos propietarios. El primero, J.P. Ricardi, residente en la ciudad de Salto, mientras recibía su nueva matrícula civil CX-ACT. Alejandro Bueno, de la ciudad de Vergara, lo adquirió posteriormente y, en 1998, lo vendió directamente al "Aero Club Pelotas" enclavado en el estado de Río Grande do Sul, en Brasil.

Sin embargo, si lograron salir de Gran Bretaña varios otros Miles *Hawk*. En el mes de octubre de 1936, llevando a la práctica sendos vuelos clandestinos, vía Francia, los Miles M.2H c/n 164 (G-ADDC) y c/n 180 (G-ADDU) tomaron el



Fotografiado en el aeródromo de Liria (Valencia), en 1977, el Hawk Major EC-ABI deja ver los estragos sufridos en su fuselaje tras permanecer expuesto a las inclemencias atmosféricas. Cuando se produjo su baja, estaba pintado totalmente en color crema con una línea roja a lo largo del fuselaje. En la época de la instantánea todavía eran visibles algunos vestigios de esta decoración. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).



El EC-ABI pocos años después, en 1979. La estructura de madera y contrachapado había sufrido una rotura en la mitad del fuselaje. Como puede observarse, conservaba su motor Gipsy Major; aunque la mayor parte de sus componentes, incluida la hélice, había ya desaparecido. (Foto: José Miguel Sales Lluch).

camino hacia España. El primero de estos aviones, pilotado por Edward Hillman, salió de Brooklands el día 11 del mes citado, oficialmente con destino a Oxford, en ruta hacia Dublin. Parece que el otro ejemplar mencionado iba pilotado por Leslie Charles Lewis, su propietario, y ambos aviones jamás llegaron a Oxford o, evidentemente, a Irlanda. En realidad, como decimos, los dos Miles M.2H volaron a Francia y desde allí a España, con destino final en Sabadell, punto en que eran recepcionados los aviones comprados y distribuidos entre las unidades de destino. Tenemos constancia documental fehaciente de que el primero de dichos Miles M.2H, el G-ADDC, salió del aeródromo de Toulouse-Montaudran hacia

España. Un informe de un agente secreto nacional fue remitido a la 2ª Sección del Estado Mayor del Cuartel General del Generalísimo, que a su vez lo reexpidió, el día 29 de octubre de 1936, a la Jefatura del Aire de Salamanca, decía textualmente:

"El día 19 del corriente, a las diez horas, sale para Barcelona un avión inglés "Saint Inglebert" HAWK MILES (sic), matrícula G-ADDC. Va conducido por un francés."

La permanencia de estos aviones en las filas de la Aviación Militar republicana estuvo principalmente ligada a ser utilizados en misiones de escuela y entrenamiento, instruyendo sucesivas promociones de pilotos militares; un dato que corrobora esta afirmación, de forma

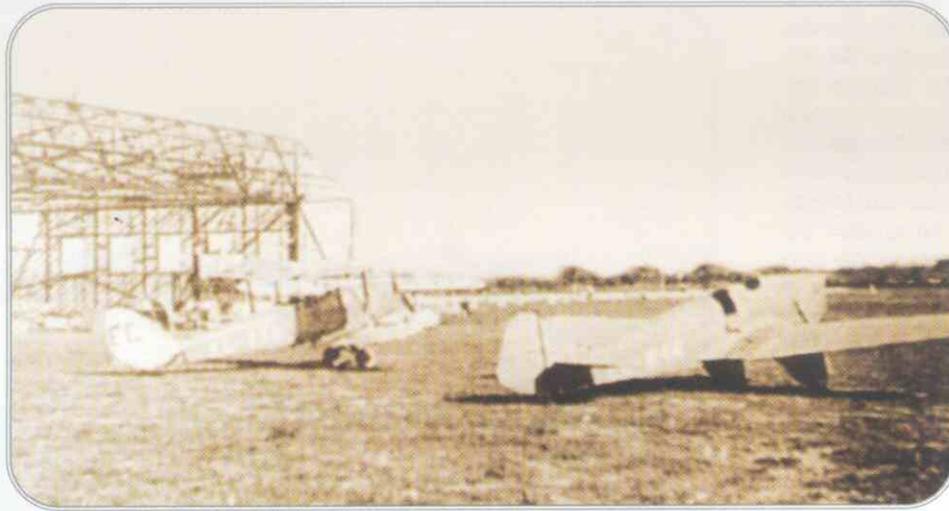
determinante, es que su presencia se ubica en los aeródromos que eran sede de las Escuelas de Vuelo republicanas. En el mes de noviembre de 1936, en la Escuela de Pilotos de San Javier (Murcia) estaba un Miles M.2H *Hawk*, que todavía lucía su matrícula original británica G-ADDC, aunque estaba parcialmente tapada por la bandas rojas republicanas, y llevaba la bandera tricolor en el timón de dirección.

En este avión de escuela realizaron sus pruebas de aptitud los pilotos británicos Hugh Oloff de Wett, Hilarie du Berrier, George Fachiri y Robert B. Pickett, ante el comandante inspector de vuelos Juan Aboal Aboal, resultando todos ellos aptos para el servicio en el seno de la Aviación Militar gubernamental.

Los alumnos del segundo curso de pilotos de la Escuela de La Ribera (Murcia) también utilizaron, para su formación, los Miles M.2 *Hawk*. Contamos con el libro de vuelo del teniente piloto José Gómez Gómez, en el cual se registran los vuelos, a bordo de aviones de este modelo, que figuran en el cuadro nº 1.

De los datos precedentes se deduce que, durante los meses de abril y mayo de 1937, había en la Escuela de La Ribera cuatro Miles *Hawk*, numeradas 1, 4, 11 y 15.

Por otra parte, sin bien, en principio, las primeras avionetas Miles, incluidas las *Falcon*, recibieron números de servicio, del 1 al 5, todo parece indicar que llegó a España algún otro ejemplar de *Hawk* (probablemente las numeradas 11 y 15, dentro de la designación de la



Recién llegado al aeródromo de Manises, y todavía con matrícula provisional EC-W44, el *Hawk Major* adquirido por el Aero Club de Valencia permanece estacionado junto al DH-60 GIII EC-XAA y el nuevo hangar todavía en proceso de montaje. (Foto: Archivo José Miguel Sales Lluch).

propia Escuela de Vuelos). A partir de agosto de 1937 todas las avionetas Miles se codificaron con las letras "EN", correspondientes a los aviones de Escuela o Entrenamiento. Existen escasísimas referencias específicas sobre las avionetas Miles M.2 *Hawk* en los partes de existencias de material aéreo de la Aviación Militar gubernamental. Transcribimos las encontradas, hasta el momento. Según el parte de aviones existentes en el aeródromo de Reus (Tarragona), el día 14 de junio de 1937, allí estaba la avioneta Miles número 1, junto con tres Caudron C.272 "*Luciole*" y la González Gil número 8. No obstante, hemos de decir que en Reus tenía su sede la Escuela de Polimotores, lo que pudiera indicar que los aviones mencionados o bien estaban de paso o se habían utilizado para vuelos de enlace.

En el mes de diciembre de 1937 una Miles *Jons* (sic), según consta en los documentos republicanos hallados, — una *Hawk*, sin duda— prestaba servicios de correo aéreo, realizando vuelos prácticamente a diario, desde el aeródromo de Alcantarilla (Murcia), sede de una de las Escuelas de Pilotos, donde, principalmente, se utilizaban diez avio-

netas De Havilland DH-60 *Moth Major*. El piloto habitual de esta Miles M.2 *Hawk* del correo aéreo era el teniente Miguel Acero Jurado. Desdichadamente, los partes de información diarios de Alcantarilla jamás registran su numeración o matrícula, así como el propio cuaderno de vuelos del mencionado piloto, que obra en nuestro poder, y que únicamente se refiere al avión como Miles *Hawk*. Los vuelos de enlace más frecuentes eran entre los aeródromos

de Alcantarilla, La Ribera, Los Alcázares, Alicante y Valencia. También podemos afirmar, con rotundidad, que el avión era biplaza —por lo que descartamos que fuese el *Hawk Speed Six*—, ya que en varias ocasiones transportó a un pasajero, a veces sin identificar. Así, el día 29 de diciembre de 1937, el teniente Acero llevó en el *Hawk* al oficial del mismo empleo José González, desde Alcantarilla a La Ribera, en vuelo de 20' de duración. El aparato sufrió una avería en el tren de aterrizaje, ya que el piloto anotó en las observaciones de su cuaderno de vuelo: "*Con la pata izquierda colgando*". El Miles M.2 pasó a reparación a los Talleres de Alcantarilla, y fue puesto en vuelo el día 13 de enero de 1938, fecha en que Miguel Acero realizó un vuelo de prueba del aparato, de 20' de duración. A partir de entonces, el Miles *Hawk* reanudó sus vuelos de enlace diarios, con el mismo piloto, hasta el día 6 de febrero. Tras volar varios días con una De Havilland DH-83 *Fox Moth*, el teniente Acero volvió a efectuar sus vuelos, prácticamente diarios, con la *Hawk* el día 26 de febrero, y con ella continuó volando hasta el 23 de abril de 1938, extendiendo sus servicios de correo aéreo —además de a los aeródromos mencionados con anterioridad— hasta el de Albacete. En el cuadro nº 2 transcribimos los vuelos que realizó el teniente Miguel Acero transportando pasajeros.

El día 5 de junio de 1938, el parte semanal de novedades del aeródromo "Burguete" de Los Alcázares indicaba que allí se encontraba una Miles, destinada en el Cuadro Eventual de Pilotos, esperando a ser dada de baja., y en igual situación permanecía el citado Miles el día 28 de agosto, sin que todavía hubiese llegado la orden definitiva de desguace. ¿Sería éste avión alguno de los primitivos M.2 matriculados EC-ZZA o EC-DDB, que desaparecieron sin dejar rastro?

Cuadro nº 1						
FECHA	PILOTO	TIPO Y Nº DE AVION	PASAJERO	TIEMPO	LUGAR	OBJETO VUELO
29-04-37	Ctán. Piedra	Miles nº 15	Cabo	25'	La Ribera	Clase
29-04-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	41'	La Ribera	Escuela
29-04-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	36'	La Ribera	Escuela
02-05-37	Cabo	Miles nº 1	Cabo	45'	La Ribera	Escuela
03-05-37	Cabo	Miles nº 1	Cabo	45'	La Ribera	Escuela
03-05-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	50'	La Ribera	Escuela
03-05-37	Cabo	Miles nº 1	Cabo	40'	La Ribera	Escuela
04-05-37	Cabo	Miles nº 15	Cabo	32'	La Ribera	Escuela
04-05-37	Cap.	Miles nº 4	Cabo	22'	La Ribera	Clase
04-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	54'	La Ribera	Escuela
05-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	48'	La Ribera	Escuela
05-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	20'	La Ribera	Escuela
06-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	30'	La Ribera	Escuela
06-05-37	Cabo	Miles nº 11	Cabo	33'	La Ribera	Escuela
06-05-37	Cabo	Miles nº 11	Cabo	33'	La Ribera	Escuela
07-05-37	Cabo	Miles nº 11	Cabo	35'	La Ribera	Escuela
07-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	26'	La Ribera	Escuela
07-05-37	Cabo	Miles nº 4	Cabo	33'	La Ribera	Escuela

Hemos tenido acceso a los estados decenales de aviones existentes en la 2ª Región Aérea (Murcia) comprendidos entre el 10 de octubre del año 1938 y el 23 de enero de 1939. El parte correspondiente a la primera fecha mencionada nos indica que una Miles estaba operativa en la dotación de la Escuela de Vuelo de El Palmar (Murcia). El 17 del mismo mes, una avioneta Miles *Jonh* (sic) estaba en el aeródromo de Alcantarilla y otra continuaba en El Palmar. Las dos Miles continuaban en igual situación el 23 de octubre. Asimismo, el 7 de noviembre, no sufrió variación el estado de las dos avionetas, en los mismos aeródromos, que seguían en vuelo. El 14 del mes citado ya figuraba la segunda Miles M.2 en la Escuela de Caza, trasladada al campo de Lorca, y siete días más tarde ambas avionetas continuaban, en vuelo, en sus respectivos destinos. No hubo variación en los siguientes partes hasta el último parte mencionado, correspondiente al 23 de enero de 1939 en que una de las Miles permanecía en la Escuela de Vuelo de Alcantarilla, y otra en la Escuela de Caza de Lorca, ambas en vuelo y codificadas como "EN", pero sin expresión de su modelo y número de orden. Estos son todos cuantos datos han podido ser recogidos, hasta la fecha, en los archivos españoles acerca de los Miles M.2 *Hawk* militarizados.

UN MILES M.2 HAWK EN EL FRENTE DEL NORTE

Respecto al segundo de los aviones M.2H *Hawk Major*, salido de Gran Bretaña, que hemos mencionado con anterioridad, en concreto el aparato matriculado G-ADDU, quizás fue este el aparato que actuó en el frente norteño, desde los aeródromos bilbaínos de Lamiac y Sondica, que debió llegar a España también a finales de octubre o principios de noviembre de 1936. No hemos hallado documentos que permitan asegurar, con absoluta seguridad, que el citado Miles M.2H fuese el desplazado al Norte de España; pero lo que sí podemos afirmar, con toda rotundidad, es que un *Hawk*, de modelo y matrícula desconocidos hasta el momento, actuó en Vizcaya, al menos en diciembre de 1936 y enero de 1937. Prácticamente todos los aviones destacados en la Zona Aérea del Norte republicana, aunque fuesen de origen civil, fueron utilizados en misiones de guerra



A comienzos del mes de Agosto de 1936, el piloto de la Aeronáutica Naval Carlos Lázaro y el de la Aviación Militar Manuel Gutiérrez Lanzas, aparecen en el aeródromo de Manises ante la Miles M.2H EC-DDB del Aero Club de Valencia. (Foto: Archivo Miguel Sanchís).

e, incluso, dotados de lanzabombas bajo el fuselaje, incluidas las avionetas Miles M.2 y M.3. Contamos, para poder probar la existencia del *Hawk* en el Norte, con el testimonio del piloto estadounidense Frederick I. Lord y con las Hojas de Vuelo del alférez piloto español José Ribera Llorente, destinados ambos en los aeródromos de Bilbao en aquellas fechas. El primero de los aviadores citados escribió, acerca de un combate aéreo sostenido durante una misión de bombardeo, sobre el cielo de Vitoria (Álava), con los cazas Heinkel He 51 germanos, el día 12 de diciembre de 1936:

"Nunca olvidaré el curioso espectáculo de nuestras salidas en patrulla a bordo de una colección destaralada de viejos Breguet XIX, de Potez de bombardeo, de dos Miles "Falcon" y de dos Monospar, sin hablar de un Fokker, tipo comercial, un viejo modelo, y un Miles "Epervier". (N.A. "Hawk" en inglés)

El Miles "Epervier" es un avión inglés de entrenamiento, semejante al pequeño Caudron-Sport de dos plazas y puede alcanzar 140 kilómetros como máximo y el nuestro ni siquiera tenía ametralladora. Lo tripulaba Bert Acosta el día en que fue muerto Holland y él hubiese tenido el mismo fin si los enemigos le hubiesen atacado. Felizmente para él, los cazas lo confundieron con un modelo nuevo porque dieron media vuelta al verlo.

A causa de este error él salvó la vida, y el resto de la escuadrilla se puso fuera de alcance..."

Fred Lord parece sugerir que los cazadores alemanes confundieron al monoplano Miles *Hawk* con uno de los nuevos cazas Dewotine D.510, equipados con "motorcañón", que por esas fechas se decía que habían volado a España. El propio Bert Acosta, dejando volar una gran imaginación y dejes de inventiva, relató a los periodistas americanos una fantástica historia en la que afirmaba haber derribado "un par de cazas alemanes a tiros de revólver", durante el combate citado anteriormente.

Los pilotos americanos citados causaron baja muy pronto en la Aviación Militar gubernamental y a finales de diciembre de 1936 ya se encontraban todos ellos en Francia, criticando acerbamente la situación vivida en los frentes vascos y quejándose de que no les habían

causaron baja muy pronto en la Aviación Militar gubernamental y a finales de diciembre de 1936 ya se encontraban todos ellos en Francia, criticando acerbamente la situación vivida en los frentes vascos y quejándose de que no les habían

Cuadro nº 2

FECHA	PILOTO	TIPO Y Nº DE AVION	PASAJERO	TIEMPO	LUGAR
28-02-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Gonzalo	1, 25	Valencia-Alicante-Ribera-Alcázares-Alcantarilla
06-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.José Mº Ferrater	1, 45	Albacete-Alicante-Ribera-Alcantarilla
08-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Sgt.Benjamin Alcañiz	1, 50	Albacete-Alicante-Ribera-Alcázares-Alcantarilla
10-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Sgt.Francisco Zabala	1, 55	Albacete-Alicante-Ribera-Alcantarilla
13-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Bastida	1,10	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante
18-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Cap.Gaztañondo	0, 45	Albacete-Alcantarilla
20-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Sgt.Manuel Montilla	1, 45	Albacete-Alicante-Ribera-Alcázares-Alcantarilla
31-03-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Ferrer	1, 55	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante-Albacete
04-04-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Prof.Del Arco	1, 55	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante-Albacete
18-04-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Cap.S. Calvo	2,30	Alcantarilla-Alcázares-Ribera-Alicante-Albacete-Alcantarilla
21-04-38	Tte. Acero	Miles <i>Hawk</i>	Tte.Velasco	2, 15	Albacete-Alcázares-Ribera-Alicante-Alcantarilla

Cuadro nº 3

FECHA	OBSERVADOR	APARATO	SALIDA	LLEGADA	PARCIAL	TOTAL	OBJETO DEL VIAJE
02-01-37	Solo	Miles <i>Hawk</i>	11,50	12,05	0,15	180,55	Prueba aparato y motor
03-01-37	Solo	Miles <i>Hawk</i>	15,10	15,28	0,18	181,13	Reconoc. sobre el mar

pagado por sus servicios las cantidades de dinero prometidas.

Además de los testimonios reseñados, la prueba de la existencia de un Miles *Hawk* en el Norte la tenemos en las Hojas de Vuelo, que se conservan en el Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón), del alférez piloto José Ribera Llorente, destinado en Bilbao, correspondientes al mes de enero de 1937, que transcribimos en el cuadro nº 3.

Hay un dato revelador en el citado documento. El alférez Ribera vuela solo cuando, habitualmente, en todos sus servicios, le acompaña un observador. ¿Era el avión citado un monoplaza? ¿Se trataba del *Hawk Speed Six*? No podemos afirmarlo ni tenemos más datos relativos al *Hawk* norteño. El parte de existencia de aviones de la 6ª Región Aérea gubernamental, de fecha 3 de agosto de 1937, únicamente señala la presencia de un Miles M.3 *Falcon*. Es muy probable que el *Hawk* sufriera un accidente en fecha desconocida y, ante la falta de repuestos, quedó arrinconado en los talleres de Aviación de Santander. Allí fue capturado, a finales del mes mencionado, por las tropas nacionales y enviado al Parque Regional de León, aunque tal hecho no se recoge en el informe de la Jefatura de Aviación de Salamanca sobre los aviones gubernamentales recuperados en el Norte. Pero ello no debe extrañarnos, puesto que un Bristol "*Bulldog*", que también fue capturado en uno de los aeródromos santanderinos, no consta en la citada información oficial. Del ulterior destino de este M.2 *Hawk* nos ocuparemos con posterioridad.

LOS MILES M.2 HAWK SUPERVIVIENTES

Nos referiremos ahora a otros ejemplares de Miles *Hawk* que actuaron en la zona Centro-Sur de la España republicana. Contamos con el valioso testimonio del teniente de la Aviación gubernamental José Ramos Miraut, antiguo ametrallador-bombardero del Grupo nº 24 equipado con bimotores SB *Katiuska*, el cual, tras ser gravemente herido en un combate aéreo con los Bf 109 germanos, fue nombrado jefe del Correo Aéreo de las Fuerzas Aéreas republicanas. Cuenta Ramos Miraut, en relación con la constitución de la Escuadrilla de Transportes del Estado Mayor, que daba soporte al mencionado servicio aerpostal:

"Teníamos en la Escuadrilla un avión monomotor de tipo Miles M-2F "Hawk Major" monoplaza (sic). La red de enlaces estaba establecida mediante seis Estafetas regionales y una Estafeta central, más la de Barcelona, que era autónoma, al ministerio de Defensa. Para las estafetas de Almansa (Albacete) y de Manises (Valencia) estaban destinados el capitán Montoro y el teniente López Nogueras, con el Lockheed "Orion" y el Northrop "Delta", alternándose, y a veces iba solo Nogueras con la Miles."

No aclara el teniente José Ramos lo que ocurrió con la citada M.2F *Hawk Major*. ¿Se utilizaría, como monoplaza, un avión de este modelo, desmontando el tablero de mandos del puesto delantero para dar cabida a las sacas del correo? Esta pudiera ser la clave del estado en que se encontraba uno de los *Hawk* recuperados. Pero también pro-



El aeródromo de Manises, contempló frecuentemente la presencia del Hawk Speed Six en servicio con la Aviación Militar republicana. Fotografado en este lugar durante 1937, el M.2E deja ver sobre la superficie de su timón de dirección el nº 5 de servicio a él asignado. (Foto: Archivo Juan Arráez Cerdá)

dría tratarse del verdadero monoplaza, el *Hawk Speed Six*, al que nos referiremos posteriormente. El misterio está servido y sin desvelar, por el momento.

Al menos uno de los Miles *Hawk* importados —probablemente el G-ADDC— logró contemplar el fin de la contienda, siendo recuperado en el aeródromo de Alcantarilla (Murcia), tal como queda reflejado en un documento fechado el 10 de abril de 1939. De modo un tanto sorprendente, terminó con su estructura posada en el aeródromo de Manises (Valencia) el 10 de octubre de 1939, pendiente de reparación y en un estado ciertamente lastimoso: con el neumático izquierdo reventado, el recubrimiento de contrachapado en mal estado, además de encontrarse desprovisto de instrumentos en el puesto delantero —¿significaba que fue adaptado para ser tripulado por un solo piloto?— y falto de algunos componentes de los mandos y tren de aterrizaje; unos desperfectos lo

suficientemente importantes para intuir un traslado por vía terrestre.

Cuando el Aero Club de Valencia cursó la instancia reclamando la devolución del *Hawk Major* EC-DDB, la Dirección General de Aviación Civil a través de la Maestranza Aérea de Albacete, tomó finalmente la decisión de entregarle el M.2H que se encontraba en Manises el 23 de enero de 1940. A pesar de contar con un nuevo avión para proseguir sus actividades, el Aero Club de Valencia tuvo ante sí una ardua tarea ante la expectativa de que el *Hawk Major* estuviera otra vez en condiciones de vuelo. Con ayuda de un mecánico militar local, el revestimiento de contrachapado en fuselaje y alas fue sustituido por completo; al tiempo que se acometían una serie de modificaciones, con el propósito de dotarle de un cockpit totalmente cerrado. El cambio resultó ser no muy adecuado, al llevar pareja la reconstrucción total de la deriva vertical para proporcionarle mayor superficie, además de ver sensiblemente alteradas sus características de vuelo por este motivo.

Transcurridos varios años de reparaciones y transformaciones, el M.2H quedó listo para reemprender su nueva etapa de servicio con el Aero Club de Valencia; aunque, eso sí, con un aspecto externo apreciablemente diferente al mostrado por los *Hawk Major* originales. El 21 de mayo de 1943, se procedió a inscribirlo en el Registro Nacional de Aeronaves con la matrícula EC-CAS; la cual sería sustituida el 11 de noviembre de 1951 por la EC-ABI. Dada la ausencia de

cualquier tipo de cartilla de vuelo, al confeccionarse su nueva documentación, le fue asignado el número de serie c/n 172 perteneciente al antiguo EC-DDB.

Con base en Manises, era pilotado habitualmente por el presidente de Aero Club valenciano, José Albiñana Ferrer; terminando por ser propiedad de éste hasta la fecha de su baja el 22 de enero de 1970. Pero no terminó aquí su prolongada historia. Trasladado al aeródromo de Liria (Valencia), durante algunos años permaneció arrinconado y con las alas desmontadas en el interior de un pequeño hangar allí existente. Hacia 1976 fue retirado de este refugio para ser depositado en el exterior; allí, las inclemencias climáticas y el abandono más absoluto acabaron por deteriorar significativamente su estructura.

A mediados de los años 80, el motor, las alas y otros restos del M.2H EC-ABI, fueron recuperados por un aficionado de

Gerona con la intención de efectuar una futura reconstrucción del avión. Como muestra de lo complicado que resulta identificar la procedencia exacta de determinados aviones en el período de la posguerra, podemos ofrecer los motores que fueron acoplados a la célula del *Hawk Major* EC-ABI durante una época: en el momento de ser entregado al Aero Club de Valencia en 1940, tenía instalado el *Gipsy Major* c/n 5408. En 1956, el *Gipsy Major* c/n 5891 y en 1958 el *Gipsy Major* c/n 8019... ¡Precisamente, el motor que tenía instalado en origen el M.2H EC-DDB en 1935!

Cuestión verdaderamente difícil plantea seguir la pista de un supuesto M.2H *Hawk Major* que terminó entre los efectivos de la Aviación Nacional con la matrícula militar 30-72 desarrollándose todavía la Guerra Civil española, aunque pudiera tratarse del G-ADDU, tal como apuntamos con anterioridad. Recuperado en Santander, supuestamente en agosto de 1937, los indicios parecen señalar que prestó servicio en la filas de la *Legión Cóndor* hasta el término de las hostilidades. En octubre de 1939, se encontraba en las instalaciones del Parque de Aviación de León.

Enterado el Aero Club de Andalucía de su existencia en la ahora Maestranza Aérea de León, el 25 de octubre de 1940, cursa un solicitud al Ministerio del Aire con el fin de que la Dirección General de Aviación Civil le cediera el *Hawk Major* 30-72 para ser utilizado en servicios de escuela. Dado que se encontraba pendiente de reparación, sin motor y a falta de algunos elementos del tren de aterrizaje, el Aero Club andaluz propuso ponerlo en vuelo valiéndose de sus propios medios. La propuesta quedó desestimada temporalmente. Sin embargo, un esclarecedor escrito de la Dirección General de Instrucción Material-Material de Vuelo, fechado el 8 de Noviembre de 1940, dando contestación a la Dirección General de Aviación Civil en referencia a la procedencia real del *Hawk Major* solicitado por el Aero Club de Andalucía, aporta significativos datos documentales sobre el lugar exacto donde el 30-72 fue recuperado y posteriormente integrado en las filas de la Aviación Militar:

"... tengo el honor de informarle que la avioneta 30-72 a que su citado escrito se refiere se encuentra en la Maestranza de León reparable, siendo su procedencia recuperación de Santander..."

Los intentos realizados por el Aero Club de Andalucía para incorporar al *Hawk Major* a su parque de aviones no habían dado resultado y, el M.2H 30-72, una vez reparado, finalmente entraría a formar parte de los efectivos del Ejército del Aire.

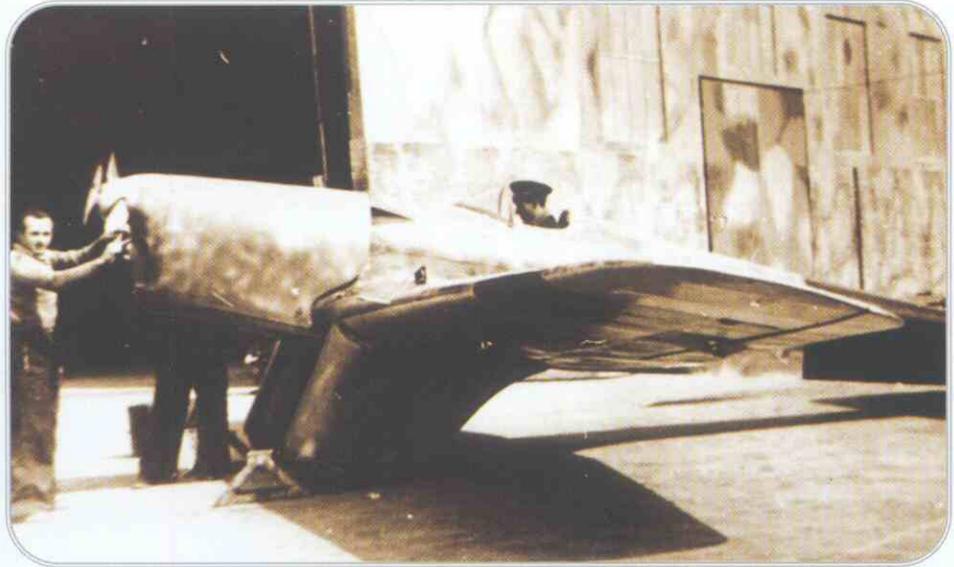
Existen escasas referencias sobre sus destinos aunque, parece ser, en el curso de 1942 pudo observarse su silueta en la Base Aérea de Los Llanos (Albacete) integrada en el 13 Regimiento. El 1º de

diciembre de 1945 abandonaría su matrícula militar 30-72, sustituyéndola por L.5-72 bajo la letra L de Enlace. Su permanencia con el Ejército del Aire fue bastante longeva; concretamente alcanzó el 22 de mayo de 1951, fecha en que la Maestranza Aérea de Sevilla aprobaba su baja definitiva en el inventario. La retirada del servicio activo fue suficiente motivo para que el Aero Club de Sevilla insistiera en su intento de adquisición. Finalmente lo logró en 1952, mediante una subasta pública ofrecida por el Ejército del Aire.

Como sucedió con el *Hawk Major* EC-ABI, también el L.5-72 sufrió importantes modificaciones para dotarle de cabina cerrada y nueva deriva vertical. Algunas anotaciones señalan una conversión hacia disposición ¿triplaza? Matriculado EC-AHZ en marzo de 1954, estuvo volando con el Aero Club de Se-

le el número individual de servicio "5", pintado sobre la bandera tricolor del timón de dirección. Su ámbito de acción parece que abarcó, esencialmente, la zona Centro-Sur y Levante, realizando frecuentes vuelos de enlace rápido entre los diferentes aeródromos republicanos. ¿Fue este el *Hawk* monoplaza, utilizado por la Escuadrilla de Transportes del Estado Mayor, citado por el teniente Ramos Miraut, para el transporte del correo aéreo? ¿O voló, tal vez, en fecha no determinada, hacia los aeródromos de Bilbao? La pregunta queda en el aire, aunque nos inclinamos por la segunda de las hipótesis planteadas.

El rastro del rápido M.2E semejó esfumarse durante el transcurso de la Guerra Civil, pues su presencia no estuvo registrada al finalizar ésta. Mas la existencia de una esclarecedora fotografía, efectuada en la Base Aérea de Los Lla-



En una típica fotografía de recuerdo, el piloto posa al lado del Hawk Speed Six G-ACTE en un aeródromo republicano indeterminado. (Foto: Archivo Juan Arráez Cerdá)

villa hasta sufrir un accidente en Morón de la Frontera (Sevilla) el 25 de febrero de 1957, quedando totalmente destrozado en el desafortunado percance.

EL MONOPLAZA MILES M.2E HAWK SPEED SIX

Propiedad del piloto británico Bill Humble, en septiembre de 1936, fue adquirido el monoplaza Miles M.2E *Hawk Speed Six* c/n 43 (G-ACTE) para ser trasladado a España, vía Francia. El avión salió, clandestinamente, del aeródromo de Toulouse-Montaudran el día 21 de octubre de 1936, con dirección a Barcelona, según comunicó, a la 2ª Sección del Estado Mayor del Cuartel General del Generalísimo, uno de los agentes nacionales que operaba en el mencionado campo de aviación galo. Tras su llegada a Sabadell, el Miles M.2E G-ACTE pasó de inmediato a los efectivos de la Aviación Militar republicana, asignándo-

nos durante el año 1942, suma nuevos misterios a la no supervivencia del *Hawk Speed Six*. A través de su borrosa imagen, puede observarse la porción delantera de un M.2 del Ejército del Aire, con lo que parece un *Gipsy Six* instalado en su célula. Otros detalles centrados en los clásicos carenados del tren de aterrizaje, la particular forma del parabrisas o la situación del puesto de pilotaje pueden conducir a confirmar esta hipótesis.

En 1942, el único M.2 en servicio con el Ejército del Aire era el matriculado 30-72. Así pues, y después de todo, ¿era el avión 30-72, en realidad el *Hawk Speed Six* ex G-ACTE? La duda queda abierta. Ojalá podamos desvelarla alguna vez.

Agradecimientos.- Los autores quieren expresar su gratitud, por la ayuda prestada para la elaboración de este trabajo a sus buenos amigos, y compañeros en las tareas de la investigación aeronáutica, Juan Arráez Cerdá y José Luis González Serrano.