

El Grumman *Delfín* en el Ejército del Aire

JOSÉ LUIS GONZALEZ SERRANO

ENTRE el variopinto material con que contó la Aviación Republicana Española durante la guerra civil se hallaba el modelo Grumman G.23, que era una versión de exportación (también conocida como GE.23) del FF-1 de la aviación de la marina norteamericana.

La compañía canadiense Canadian Car & Foundry (Automóviles y Fundiciones Canadienses) adquirió a comienzos de 1936 la licencia de fabricación de este modelo a Grumman, gracias a lo cual comenzó su andadura por el campo de la construcción aeronáutica, si bien en este trabajo inicial se limitó a montar los

aviones, cuyos componentes eran producidos por varias compañías estadounidenses (por ejemplo, Brewster Aeronautical Corporation se encargaba de las alas), y a realizar las pruebas en vuelo.

De los cincuenta y dos ejemplares que salieron de las instalaciones de



Fort William, uno fue adquirido por la Guardia Nacional de Nicaragua, uno se exportó a Japón, donde fue utilizado para estudiar el mecanismo de acción del tren de aterrizaje, uno fue vendido a Méjico, quince pasaron a la Fuerza Aérea de Canadá y treinta y cuatro sirvieron con la aviación republicana.

El primer avión (número de construcción 101) realizó su vuelo inicial el 3 de febrero de 1938: era el ejemplar nicaragüense, que recibió la matrícula militar GN-3. El siguiente (n/c 102) voló por primera vez el 12 de febrero, y a partir de entonces el ritmo de montaje fue de tres ejemplares semanales.

Interesado el gobierno de Valencia por este modelo, y para soslayar el embargo de armas establecido por el de Washington, tras una operación un tanto rocambolesca terminó por servirse de ciertos funcionarios del Ministerio

turco de Defensa para, mediante documentación falsificada, hacer un pedido por 40 ejemplares, por los que pagó 1.586.602 dólares (¿estadounidenses o canadienses?), al menos.

Los primeros veinticuatro aviones fueron suministrados por CCF el 20 de abril de 1938, partiendo del puerto de Saint John, Newfoundland, en barco, con destino supuesto a Estambul.

Aeródromo de Orán-La Senia, abril de 1939. En primer plano se puede ver a uno de los «Delfín». En segundo plano y a la izquierda de la foto está el matriculado AD-020. (Fotografía cortesía de J. Lacouture).

Otros diez fueron recibidos, como los anteriores, en el puerto de Barcelona, el 20 de mayo de 1938, mientras que los seis restantes fueron embargados por el gobierno canadiense al tener conocimiento del engaño, del que fue informado Washington el día 11 al comunicarle el Ministerio turco de Defensa que no era el adquiriente de los aparatos e informarle de la trama urdi-



da. Finalmente, estos seis aviones (n/f 137 a 142) fueron entregados a la RCAF, en la que tomaron las matrículas 334 a 339.

Los treinta y cuatro ejemplares que recibieron los republicanos parece ser que fueron montados en Vich, constituyéndose con ellos dos escuadrillas que formaron el Grupo 28, al mando de Andrés García Lacalle, las cuales inicialmente estuvieron desplegadas en La Garriga, aunque, según cita el propio García Lacalle en su libro "Mitos y Verdades", tras recibir la suelta una de ellas se trasladó a Valencia para actuar

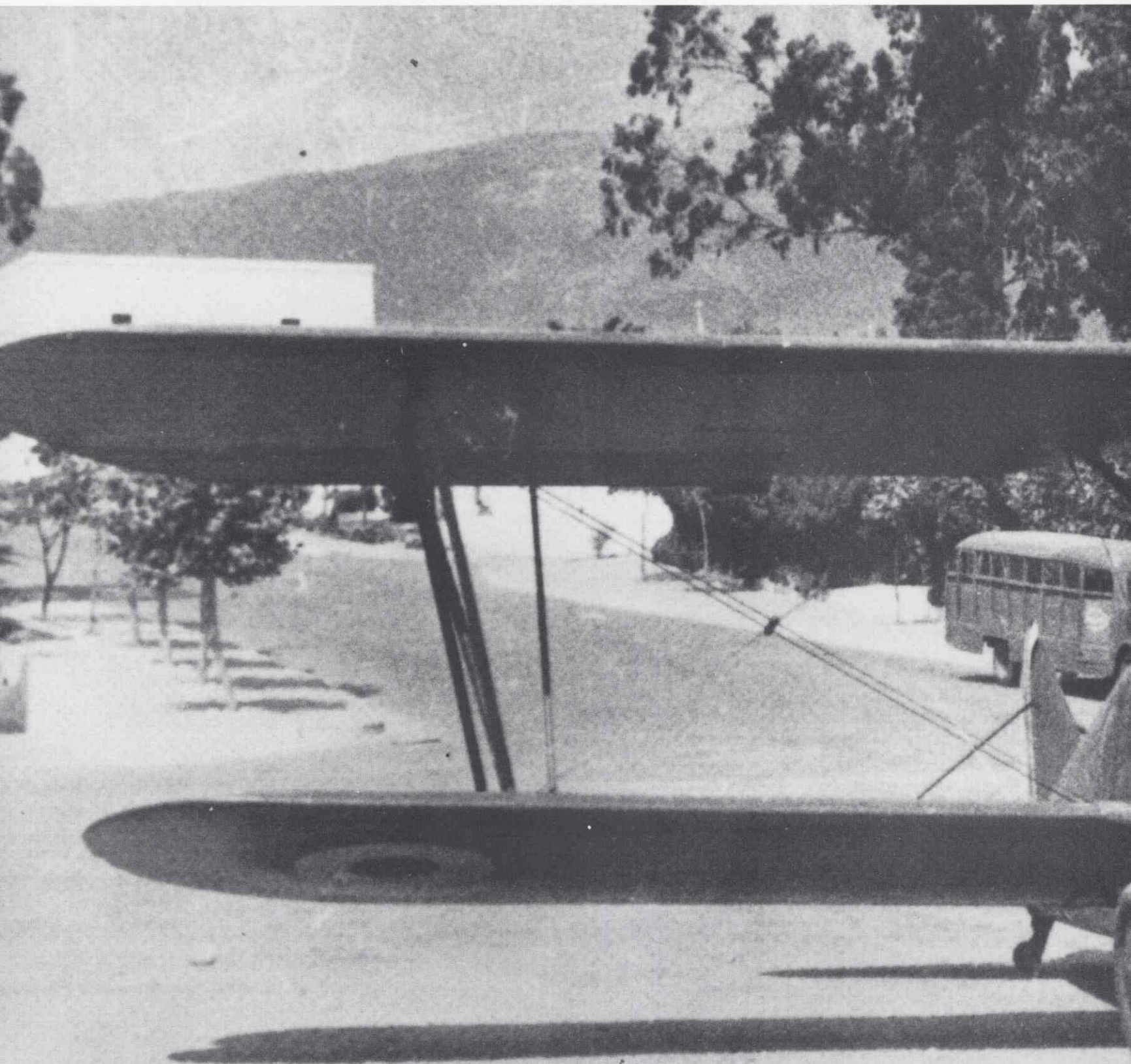
en la defensa de costas, la cual debió ser la que quedó incluida en el Grupo 71, al mando de Santiago Capillas.

Los aviones recibieron las matrículas AD-001 a AD-034 (n/f 103 a 136), y de ellos y de su actuación durante el período bélico nada vamos a citar, ya que no es lo que pretendemos en este trabajo, si bien sí diremos que los ejemplares AD-010, 013 y 034 resultaron destruidos en Vilajuiga el 6 de febrero de 1939, a consecuencia del ataque de los Bf 109 de la Legión Cóndor, y que igual final tuvo el AD-014 en Cassá de la Selva. Precisamente en este último

campo se recuperaron cuatro aviones, uno de los cuales era el AD-001.

Cinco de los destinados en la escuadrilla de Levante, entre los que se encontraba el AD-020, fueron utilizados por sus tripulantes para huir a Orán, mientras que, al ser ocupada Cataluña por las tropas vencedoras, en Tortellá fueron capturados tres fuselajes intactos.

Finalizada la contienda, durante la segunda quincena de junio de 1939 se llevó a cabo el traslado de los cincuenta aviones republicanos que había en el aeródromo de La Senia hasta Nador,



entre los cuales estaban los cinco "Delfín" citados.

A este modelo se le asignó en ese mes la designación 5W, correspondiendo a los nueve ejemplares recuperados las matrículas 5W-1 a 5W-9, aunque alguna de ellas nunca llegó a pintarse en el avión, como sucedió en el caso del que debería haber sido el 5W-4, que en vuelo de entrega entre Nador y Sania Ramel, el 29 de junio, tuvo fallo de motor, optando su piloto, Salvador Serra, por amerizar a la altura de Puerto Capaz, hundiéndose el avión.

Otro avión que no llegó a entrar en

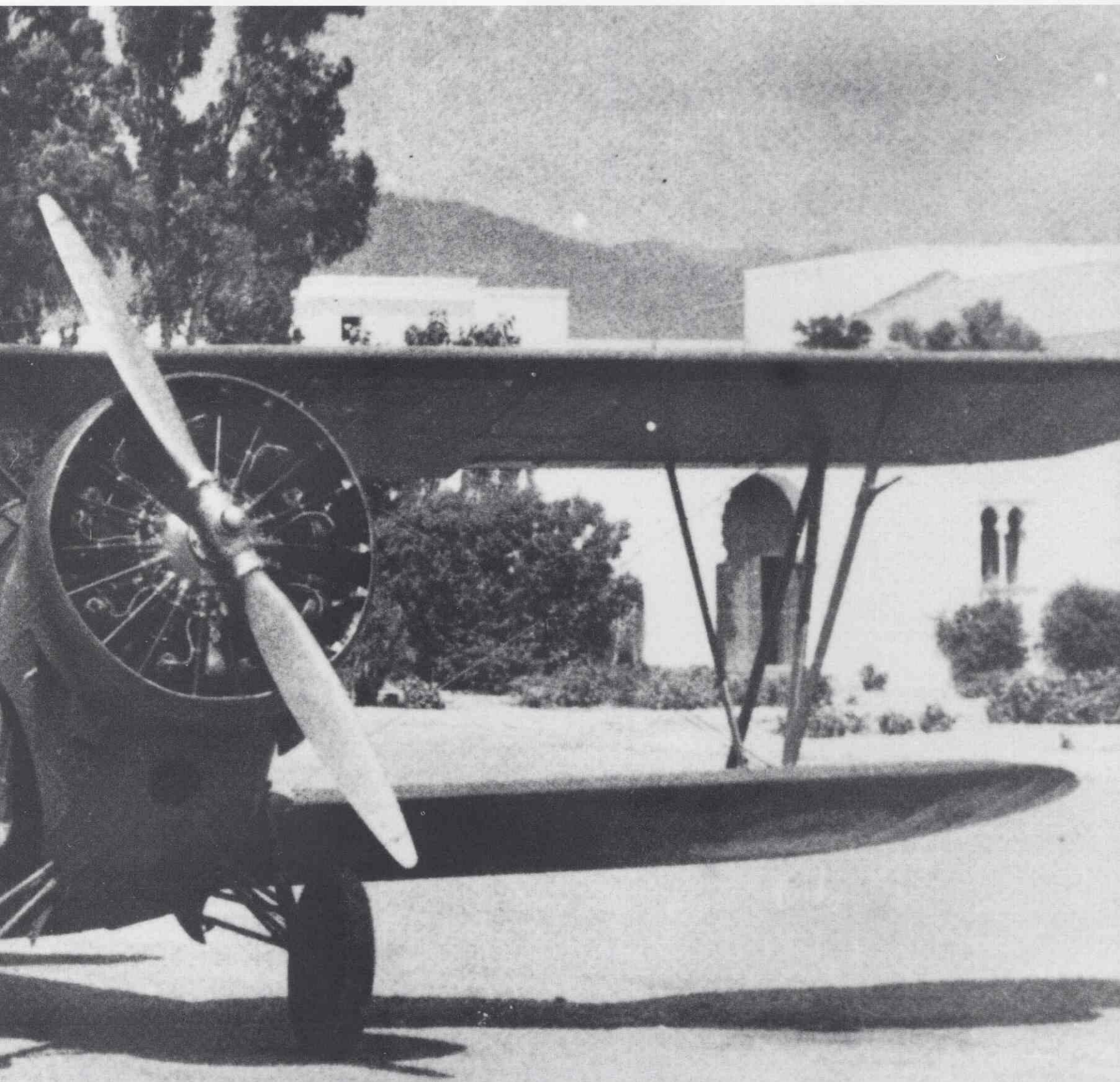
servicio en ninguna unidad del recién creado Ejército del Aire fue el 5W-1 (ex AD-001), que había sido trasladado a Tablada para que los futuros profesores de la Escuela de Caza se soltasen en este modelo y en el que Rafael Calleja González-Camino y Juan Manuel Alonso Allende sufrieron un accidente el 8 de diciembre de 1939, cayendo al Guadalquivir, a la altura de Trebujena. Los restos del avión todavía estaban en la Maestranza de Sevilla en diciembre de 1941.

Los otros tres aviones recuperados en Cassá de la Selva quedaron adscri-

tos a la Escuela de Caza, en Reus, en la cual permanecieron hasta abril de 1940, aunque debieron volar en contadas ocasiones, puesto que casi siempre estaban en talleres.

A principios de junio de 1939 tuvo lugar una nueva organización de las unidades de vuelo, y entre las que fueron creadas estaba la denominada Patrulla

Finalizada la contienda, durante la segunda quincena de junio de 1939 se llevó a cabo el traslado de los aviones republicanos que había en La Senia, entre los cuales estaban cinco aviones Grumman «Delfín».





Instantánea del R.6-2, tomada en Sania Ramel en enero de 1954. El indicativo 2-10 correspondió con anterioridad a un Heinkel 112.

Hs 126, que quedó desplegada en Sania Ramel, Tetuán, con una plantilla de tres "superpavas". El 1 de septiembre pasó a ser la 41 Patrulla, y al crearse el Regimiento Mixto n° 2 el 29 de febrero de 1940 quedó incluida en el mismo.

Prácticamente desde el primer momento de su existencia tuvo agregado el "Delfín" matriculado 5W-2 - al que durante buena parte de 1941, entre julio y noviembre, se unió el Savoia S-81 matriculado 21-82 -, el cual no quedó destinado sino en marzo de 1944, que fue cuando, después de ser reparados en la Maestranza de Marruecos se incorporaron por destino los dos primeros.

En agosto y septiembre de 1944 se incorporaron otros dos "Delfín", los cuales, al igual que los anteriores, habían permanecido almacenados en Reus y Tablada. Curiosamente, en el inventario de efectivos de aeronaves del Ejército del Aire correspondiente al 1 de febrero de 1941 la existencia de aviones de este tipo se cifra en solo dos, mientras que en el del 30 de junio de 1942 ya son seis (uno de ellos en vuelo y cinco en Maestranza), lo que nos lleva a pensar que estuvieron sometidos a un largo proceso de reconstrucción, en el que a buen seguro se emplearon los fuselajes intactos recuperados en Tortellá.

En mayo de 1941 fue dado de baja el

5W-3, del que no hemos constatado ningún vuelo y sí su estancia en talleres durante buena parte de 1940 y 1941.

Ya en 1945, el 4 de abril, el 5W-8 resultó accidentado cuando era tripulado por el teniente José Luis Álvarez de Villaverde, que salió ileso del percance, y tuvo que ser dado de baja en el mes de diciembre por la Maestranza de Marruecos, quedando así cinco ejemplares en servicio. En este mismo año, de acuerdo con la Instrucción General n°1, que fue emitida el 2 de noviembre y entró en vigor el 1 de diciembre, la designación militar R.6 sustituyó al indicativo de tipo 5W, correspondiendo a los aviones las matrículas R.6-2, R.6-5, R.6-6, R.6-7 y R.6-9 y los números de orden, dentro del Regimiento, 2-11 a 2-15, que en años posteriores serían modificados.

En agosto de 1946 fue dado de baja el R.6-5 "por irreparable". Desde entonces hasta enero de 1949 el material de la 41 Patrulla no sufrió variaciones, permaneciendo en la misma los cuatro Grumman restantes, los tres Hs 126 que quedaban en servicio (R.4-3, 5 y 6) y una Bu 131 (la EE.3-18) que causó alta por destino en dicho mes. Posteriormente, en junio de 1950, cuando ninguno de los Hs 126 estaba en vuelo, recibió el T.2-168, procedente de la Escuadrilla 106, del Estado Mayor de la Zona de Marruecos.

Pocos meses después, la composición del Regimiento Mixto n° 2 varió sustancialmente al pasar a Sania Ramel el 43 Grupo de Auámara, que como material de vuelo solo tenía ya una EE.3, y recibir los Grumman. La 41 Patrulla siguió subsistiendo hasta que finalmente fue disuelta en el mes de noviembre. Por otro lado, en el mes de agosto, los Hs 126 fueron destinados a la mencionada 106 Escuadrilla, que también tenía su base en el aeródromo de Tetuán.

Poco a poco la escasez de repuestos ya existentes se fue agudizando, y en 1952, en un postrer esfuerzo por mantener en vuelo a los "Delfín" se tomó la decisión de dotarlos de motores M-25 procedentes de "Chatos", amén de otros equipos e instalaciones de las más diversas procedencias, gracias a los cuales todavía pudieron realizar algún que otro vuelo, aunque la suerte ya estaba echada.

Finalmente, los R.6-6 y R.6-9 fueron propuestos de baja por la Maestranza de Sevilla el 18 de mayo de 1953 y el R.6-7 el 13 de abril, bajas que fueron aprobadas en septiembre y octubre del mismo año, respectivamente, mientras que el R.6-2 duró un poco más, puesto que se propuso su baja definitiva el 30 de enero de 1954, y fue aprobada en mayo.