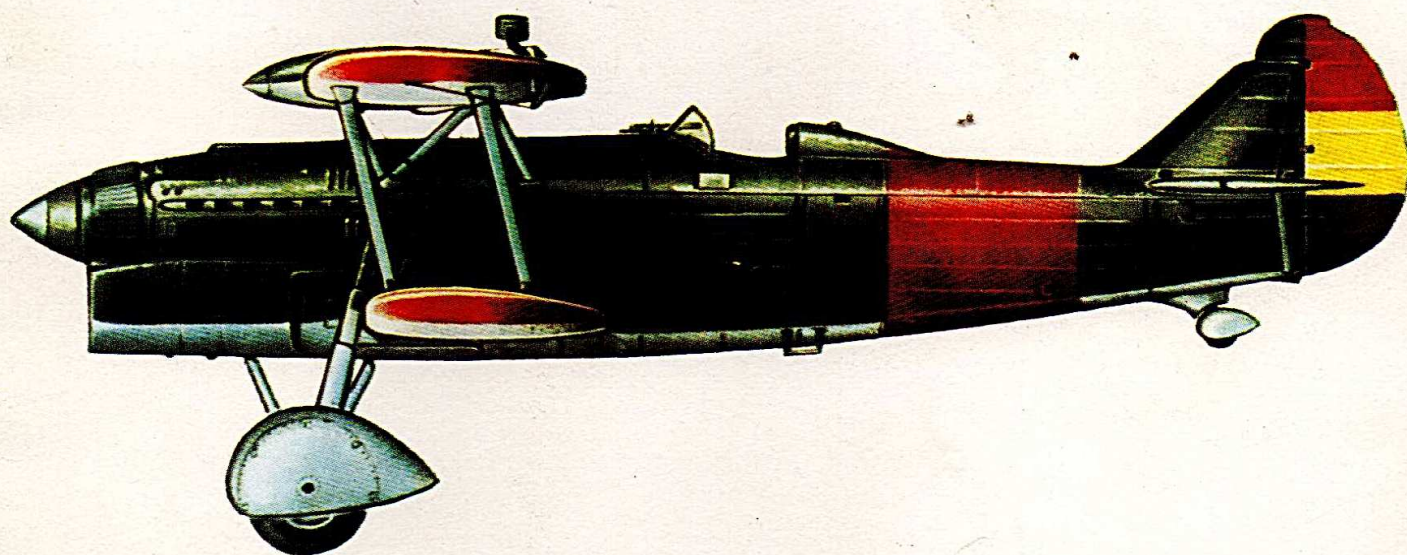


ALAS GLORIOSAS



FIAT C.R.-32

BOLETIN INFORMATIVO 31

ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA A.D.A.R

De los aviones de este tipo que, por despistes, tomaron tierra en campos como Alcalá de Henares, Don Benito, Los Alcázares, etc., algunos con averías o tocados en combates, se formó una patrulla que se encuadró al Grupo 71, protección de costas y otros al Carmolí escuela y reentrenamiento y de entre los pilotos Gubernamentales que volaron con ellos, son Casajust, Aguirre, Balsa, etc.

En el sector de la palanca de mando de gas y en el último tercio del recorrido del sector, este avión llevaba un tope, a fin de que no se diera gas a fondo estando el avión en tierra, (dada su elevada, entonces, relación de compresión, (8), dicho tope se levantaba a partir de los 1.000 mts. de altura.

Donde verdaderamente este Caza Fiat, C.R.-32 (Chirri) demostró sus cualidades de vuelo y combate, fue en la Guerra Civil Española 1936-1939, en cuyo período, Italia, a través de su "AVIAZIONE LEGIONARIA" entregó a la España Nacionalista de 385 a 390 aviones de este tipo, de los cuales quedaban unos 80 al terminar la Guerra.

Estos aviones fueron los primeros que combatieron en España, con pilotos italianos y españoles, contra el otro, también Caza, I-15 (Chato).

Este avión no es BIPLANO como algunos historiadores indican, por lo que hay que hacer la siguiente aclaración:

BIPLANOS: Son los aviones que tienen dos planos, superior e inferior, de la misma superficie alar. Ejem. Avro 504.

SeSquiplanos: lo son los que la superficie alar del plano superior es una vez y media la del plano inferior. Ejem. (Chirri y Chato).

SeXquiplano: Los aviones que la superficie alar del plano inferior es igual a una sexta parte de la superficie alar del plano superior. Ejem. Nieuport—52.

MONOPLANO Ala Alta: Avión de un plano en la parte superior del fuselaje. Ejem. RYAN NYP (Spirit of St. Louis).

MONOPLANO Ala Baja: Avión de un plano en la parte inferior del fuselaje. Ejem. I-16 (Mosca).

MONOPLANO en Parasol: Que el plano está en separación por encima de la parte superior del fuselaje soportado por unos montantes. Ejem. Hispano E-30.

ANECDOTARIO. - En febrero de 1938, la cuarta Escuadrilla del Grupo 26, Escuadra 11.^a, I-15 (Chatos), estábamos operando desde el campo de BARRACAS en el frente de Teruel, con infinidad de servicios diarios que se tenían que hacer. El día 21 de febrero, después de comer, primera hora de la tarde, tuvo que salir la Escuadrilla a un servicio de protección del frente. Haría escasamente 30 minutos que despegó la Escuadrilla cuando llegaron al campo dos coches con unos Sres. acompañados de un Capitán de E.M. y según nos informaron era una Comisión de Supervisores, que el Comité de no Intervención (¿...?) de la SOCIEDAD de NACIONES había mandado a España. Tengo que aclarar que la 4.^a Escuadrilla de Caza (Chatos) desde que se formó, todos éramos Españoles.

Haría una hora y cuarto aproximadamente que la Escuadrilla estaba de servicio, cuando divisamos un avión solo y a relativamente baja altura, que

venía en dirección al Campo y antes de llegar a nuestra vertical ya nos dimos cuenta de que venía sin el plano fijo vertical (Deriva o Quilla), y tampoco el timón de dirección. Uno de aquellos cinco señores, todo excitado me dijo en un castellano chapurreado, *¡Avión sin cola, avión sin cola!*, al tiempo que todos estaban ya, con las máquinas fotográficas, tomando fotos del mismo, tanto en vuelo como después en tierra. (Intenté obtener alguna copia de estas fotos, pero ni entonces, ni después he logrado mi deseo). Con dificultades tomó tierra, ya que según nos contó el piloto, el bueno de Manuel Orozco Rovira, estando en pleno combate con una Escuadrilla de Fiats (Chirri), uno de los Fiats chocó con él, y se encontró con que no podía maniobrar con los timones de profundidad ni con el timón de dirección. —(Al tomar tierra comprobamos que la Deriva junto con el timón de dirección, estaban rotos en su base al fuselaje y quedaron enganchados encima del plano fijo y timón de profundidad derechos, de ahí la gran dificultad en poder maniobrar)—. También nos dijo que los mismos compañeros lo protegieron para alejarlo de la Zona del combate, lo único que sabía era que vio un Fiat que le venía por su izquierda y a su misma altura y notó un golpe en su avión y que se encontró sin mandos de profundidad y dirección, que solamente forzando mucho los de profundidad podía moverlos un poco. Y tampoco sabía lo que le había pasado al Fiat.

Al regresar el resto de la Escuadrilla, nos dijeron que el Fiat había entrado en un picado muy pronunciado, pero que no sabían si el piloto estaba herido o bien si había sido el choque entre los dos aviones.

Al día siguiente y por el Teniente de E.M. de la Escuadrilla, nos enteramos de que, según la radio Nacionalista, en los combates de los Chatos y Fiats habidos en las primeras horas de la tarde anterior, en un choque con un caza enemigo se había matado el Capitán D. Carlos Haya González. En este combate en el que entre Fiats y Chatos superaban los 50 aparatos hubo varias bajas, tanto de uno como de otro bando. Hay que tener en cuenta de que el horario nuestro era de tres horas adelantadas al horario solar y una misma acción no puede coincidir entre el horario Nacionalista y el horario Gubernamental.

Cuando el Teniente Postigo, E.M. de la Escuadrilla, nos notificó la muerte de D. Carlos Haya, y se dio cuenta de que me afectaba mucho, pues según él se me humedecieron los ojos, y que era muy sentimental, le dije que, cuando en los años 30 al 33 todos los de Aviación éramos una familia, Haya era profesor de la Escuela de Mecánicos de Aviación, me había ayudado mucho, me regaló unos libros de dicha Escuela, (que aún conservo) y había volado mucho con él en los vuelos de entrenamiento, de vuelo sin visibilidad, en los atardeceres del campo de Alcalá de Henares.

En todas las Guerras se cometen barbaridades (la Guerra misma lo es) no soy quien para juzgar a nadie, pero ni nosotros teníamos que permitir que el Ingeniero Aeronáutico Gonzáles Gil, tomara un fusil y se fuera a la Sierra, ni Haya en el bando Nacionalista combatiera con el Caza. Dos personas de opuestos ideales pero que podían haber servido mejor con la enseñanza en Escuelas de Capacitación, como ya venían haciendo, en la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos.