

ÍNDICE

Prólogo	7
1. Así empezó la aventura.....	13
2. «Nací el 27 de septiembre de 1916 en Barcelona...»	21
3. Los cuernos de oro	29
4. Piloto de Chato.....	41
5. Primera victoria.....	49
6. Cazador nocturno	53
7. Frente a los Messerschmitt.....	65
8. Una falange en el bolsillo.....	73
9. Jefe de la escuadrilla de vuelo nocturno	79
10. El último combate.....	87
11. Dos victorias, una estela y el misterio Nirminger	95
12. La hospitalidad francesa.....	103
13. Argelia.....	109
14. Toulouse, de mecánico a coronel	121
15. Amnesia en el museo	125
Anexos	131
Bibliografía	133
La aviación republicana.....	135
La aviación legionaria.....	139
La Legión Cóndor	140
Adversarios encontrados y combatidos por José Falcó en los cielos de Cataluña.....	142
La canción de Falcó	143

PRÓLOGO

Era cerca del mediodía del 25 de abril en la Casa de España de Toulouse. Banderas con los colores rojo, amarillo y morado saludadas por la enseña francesa y un estandarte con los colores italianos de los garibaldistas, los hijos del exilio alineados en silencio... Eran unas decenas, celebrando el 80 aniversario de la proclamación de la II República española y la abolición de la monarquía, el 14 de abril de 1931.

Ochenta años después, los discursos tenían resonancias actuales. El presidente de la delegación de Haute-Garonne de la Asociación de Antiguos Guerrilleros, Jacques Galvan, recordaba las conquistas sociales de la República con la misma energía que dedicaba a denunciar la creciente amnesia de los tiempos actuales. «Los herederos del fascismo vuelven a levantar la cabeza y recuperan una inquietante base electoral...» A continuación un hombre fue invitado a hablar. Era José Falcó, presentado con unas pocas palabras. «El piloto que libró el último combate aéreo de la República española en los cielos de Cataluña y abatió dos Messerschmitt ese mismo día.»

Detrás de José Falcó se alzaba una bandera republicana con un avión, un Polikarpov I-16 Mosca, uno de los cazas de La Gloriosa, mote de las fuerzas aéreas de la República. Pero Falcó era piloto de Chato, el otro modelo de Polikarpov, el I-15, un biplano con el plano superior de forma característica, de ala de gaviota. Y a los 22 años había terminado la guerra con ocho victorias aéreas en su haber. A partir de cinco ya se consideraba un as.

¡Derribar dos Messerschmitt 109 con un Polikarpov I-15 en plena retirada, nada menos! Toda una hazaña recién descubierta. Una hazaña que, sin duda, pocos valorarían hoy en día... El duelo entre los aparatos de aquella época, el ultramoderno Me-109 y el tosco Polikarpov I-15, las proezas de los pilotos, la sangre fría a pesar de la debacle que se estaba produciendo, la violencia del enfrenta-

miento en el cielo de aquel invierno de 1939... Durante el banquete José Falcó me contó por primera vez el combate de Vilajuïga y el enigma que lo ha envuelto durante tanto tiempo.

Tras este encuentro, un artículo en las páginas de *La Dépêche du Midi* y también las ganas de saber más cosas de los pilotos de la República española, desconocidos para el gran público francés. Esos jóvenes veinteañeros que se enfrentaron los primeros no sólo a los nacionalistas, sino sobre todo a la *Luftwaffe* y su Legión Cóndor, ya que los alemanes habían tomado su país como banco de pruebas. Esos jóvenes pilotos de caza que combatían también de manera cotidiana contra la Aviación Legionaria de Mussolini, la primera que llegó a España para luchar contra los rojos y especialmente para convertir en realidad los sueños imperiales de su amo: garantizar la supremacía fascista romana en el Mediterráneo occidental.

José Falcó me recibió regularmente en su casa durante varios meses, apeló a su memoria para las entrevistas y me abrió sus archivos personales y su biblioteca sobre la guerra de España. Nunca le oí vanagloriarse ni mostrarse como uno de esos vencidos orgullosos. No iba en absoluto de sobrado, como dicen los jóvenes de hoy en día. No había ningún lirismo cuando recordaba los combates con los Fiat CR-32, los Heinkel 59 y los Me-109 de los nacionalistas. Ninguna reivindicación a cualquier precio, ni acrobacias verbales para aparecer como un héroe en cualquiera de esos duelos en que triunfaba el mejor acróbata —cuando no vencía el más afortunado— y se llevaba una victoria efímera siendo perfectamente consciente de que mañana el derribado podía ser él... El carácter de José Falcó era más propenso a atribuirse más bien menos que más. Hasta el punto de haber tenido que encontrar la confirmación de haber abatido a algunos de sus enemigos en libros alemanes o italianos dedicados a la Legión Cóndor y a la Aviación Legionaria. Y cuando no está seguro, lo dice sin ambages... Y cuando tuvo miedo, también. A sus 96 años cumplidos sabía igualmente que la memoria nos juega a veces malas pasadas. El cuaderno de vuelo estaba siempre a mano para comprobar datos, y todas las anotaciones estaban escrupulosamente clasificadas.

José Falcó no es ningún desconocido para los especialistas en aviación y en la guerra de España. Tanto Patrick Laureau, fuente ineludible sobre este período, como David Méchin (*Avions*, nº 154, noviembre-diciembre de 2006) han escrito sobre él. También es citado regularmente en las publicaciones españolas. Por ello las páginas que siguen no pretenden rivalizar con la obra de los historiadores.

A partir de una mezcla entre relato y recuerdos, lo que pretenden es narrar las memorias de un joven piloto de caza y el trayecto de un hombre a quien he intentado situar lo mejor que he podido dentro del contexto histórico de su época.

En lo que respecta a la guerra de España hay que decir que, 75 años después de los primeros vuelos realizados por José Falcó en la escuela de pilotos y a pesar de todos los libros consultados, todas las notas tomadas y todas las precauciones posibles, en estas páginas habrá forzosamente datos inexactos, imprecisiones y detalles discutibles. El episodio del combate final sobre Vilajuïga todavía encuentra detractores en el bando de los fans de la Legión Cóndor. Para algunos, la muerte de Nirminger siempre será objeto de debate. Qué le vamos a hacer... El objetivo de este libro no es avivar la polémica ni analizar los ángulos de tiro. El propósito era meterse por un instante en la carlinga de un Polikarpov I-15 al lado de un muchacho de 20 años, de un chico de Barcelona que se jugaba la vida cada vez que abría la palanca de gases para despegar y envejecía diez años en diez meses. Era imaginarse la soledad allá arriba, los olores del motor y de pólvora cuando disparaba para tratar de salvar la República española y su propia piel. Era intentar meterse en la piel de un niño nacido a dos pasos del Barrio Chino que soñaba con volar y que, por culpa de su origen humilde, no tenía acceso a los aeroclubes reservados a los ricos. Un joven recluta que no tuvo otro medio que la guerra para acceder finalmente a la aviación y tomar los mandos de un aeroplano. Un chico de 20 años que sobrevolaba España y contemplaba la guerra desde lo alto, efectivamente, aunque era muy consciente de no tener acceso a toda la extensión del conflicto ni a las circunstancias del campo de batalla en toda su complejidad. Un chico de 20 años que cumplía con su deber y lo hacía por su patria frente a los nacionalistas, los fascistas y los nazis. Sin embargo, no tenía ninguna cámara acoplada a sus ametralladoras para filmarlo.

Setenta y cinco, ochenta años después, parece de buen tono entre algunos poner en duda el número de victorias logradas por los pilotos de aquella época. Porque los soviéticos, por ejemplo, en nombre del colectivo atribuían las victorias a la eficacia del grupo. Porque un avión derribado puede no haber sido destruido o simplemente haber simulado el giro mortal, como hizo el mismo Falcó para zafarse de un italiano. Porque los archivos italianos, bastante incompletos, no permitían identificar todas las pérdidas. Y porque los archivos alemanes, en un país donde reinaba tanto la propaganda

como la mentira, merecen sin duda ser cuestionados también, como lo demuestra el caso Nirminger.

Personalmente, esos debates no me interesan. Incluso los encuentro obscenos a veces, como si redujeran la guerra a una simple competición que sólo interesa a los pilotos de salón aficionados a los videojuegos. Lo único que digo es: había que estar ahí. Daba igual el resultado. Hacía falta un coraje fenomenal para colocarse el arnés conscientemente y encender el motor sabiendo que en cada salida uno se arriesgaba a morir acribillado por las balas y los estallidos de obús, o quemado vivo, o destrozado contra el suelo por no haber podido saltar a tiempo por culpa de sus heridas, o ametrallado por el enemigo cuando descendía en paracaídas. Incluso sin victoria, un piloto merece respeto.

El mismo respeto que estaba presente en cada frase de José Falcó cuando hablaba. Jamás le oí tratar a los alemanes de boches ni a los italianos de macarrón, y jamás le escuché un solo comentario ofensivo contra sus adversarios. Durante años se detuvo al borde de la carretera de Garriguella para limpiar la estela colocada a la memoria de Windemuth, uno de los dos pilotos que derribó el 6 de febrero de 1939. Por desgracia, sólo hay que fijarse en el espacio dedicado a los aviadores republicanos por el Museo del Aire de Madrid para darse cuenta de lo mucho que queda por recorrer en sentido contrario. A los ojos de algunos nostálgicos aún son el enemigo, los rojos. Un calificativo cuyo sentido habitual flaquea al oír contar a Falcó que rezaba antes de despegar y lo poco politizado que estaba... La realidad siempre es más complicada que las etiquetas que le cuelgan, especialmente en una guerra civil. La República tampoco estuvo exenta de fallos, y algunos también cometieron crímenes en su nombre. Sin embargo, uno no se convierte en estalinista por el mero hecho de pilotar un avión soviético por los cielos de España. Y Falcó es un buen ejemplo de ello.

En cambio, cuando uno pilotaba un aparato alemán o italiano con la insignia negra era porque obedecía a unos dirigentes que soñaban con una Europa sin democracias. Y que, más allá de las operaciones militares, aprovechaban la ocasión para perfeccionar sus tácticas en el bombardeo y ametrallamiento de civiles en nombre del odio y de un terror cuidadosamente planificado, o de un dios vengador, o de una raza superior. «Cruzados de un ideal», los llamó Mussolini. Lo ideal, para aquellas águilas italianas, alemanas y españolas, era exterminar al enemigo.

Con el valor intacto a pesar de la inferioridad de medios, los pilotos republicanos resistieron hasta el fin, y luego desaparecieron del mapa. Quienes consiguieron llegar a Francia fueron encerrados inmediatamente en el campo de Gurs. Fueron vergonzosamente desarmados y condenados a pesar suyo a la inacción. Y sin embargo ellos habían sido los primeros a luchar contra la moderna Luftwaffe y a enfrentarse a los mismos Messerschmitt y Heinkel que pronto asolarían Europa... Pero Francia, evidentemente, no necesitaba para nada la experiencia de aquellos aguerridos pilotos. En marzo de 1939, «invencible» frente a Alemania e Italia, «el mejor ejército del mundo» tenía algo mejor: sus viejos generales de infantería, algunos de los cuales ya murmuraban «mejor Hitler que el Frente Popular». Lo urgente en aquellos momentos, para la agonizante III República francesa, era enviar un embajador a Franco. Se llamaba Philippe Pétain.

I. ASÍ EMPEZÓ LA AVENTURA

Bien sujeto al asiento de su Chato, el sargento Falcó tenía un nudo en la garganta. Aquel 15 de abril de 1938 el entrenamiento ya había finalizado. Lejos quedaban los cinco vuelos que había realizado a principios de febrero en el aeródromo de Celrà, cerca de Gerona, cuando recién llegado de la escuela de pilotos de Alcantarilla había tomado contacto con su avión de caza, el Polikarpov I-15.

Cinco, solamente cinco vuelos el más largo de los cuales no había durado más de 22 minutos. En total, tan sólo una hora y 37 minutos para pasar del Tiger Moth y el Morane de la escuela a una verdadera máquina de guerra. Y aún así era mejor que nada para poder trasladarse a continuación a Sabadell como piloto operativo de la 5ª Escuadrilla que acababa de constituirse. Sabadell, donde obtuvo sus primeras misiones. Éstas ahora también parecían algo lejano y, sin embargo, si lo pensaba, parecía que había sucedido ayer... El 10 de marzo, apenas un poco más de un mes. Y allí las cosas también habían sucedido deprisa.

El 19 de marzo, menos de 20 minutos a solas para repasar sus conocimientos acrobáticos en tierra y Falcó despegó para realizar vuelos de protección encima de Barcelona y del litoral contra las mortíferas incursiones de los bombarderos italianos procedentes de Mallorca. Tres mil muertos en tres días en la capital catalana, millares de heridos y su ciudad natal destrozada por los fascistas que apoyaban la ofensiva de los nacionales tras haber hecho saltar el cerrojo de Teruel. «Reconocimiento y observación», decían no obstante sus instrucciones de vuelo. No era cuestión de dejarse abatir tontamente. Dado que el arma de caza se encontraba dramáticamente faltada de pilotos, los mandos dejaron que el novato se fogueara un poco. Así, gracias a las patrullas de entrenamiento un poco más largas, Falcó pudo familiarizarse con su aparato y acumular en su libreta de vuelo unas horas suplementarias, que nunca están de más si se

tiene en cuenta la esperanza de vida de un joven piloto de caza a la espera de un nuevo destino.

El balance de la batalla de Teruel, durante aquel invierno glacial, había sido muy duro. En tierra los franquistas habían arrebatado finalmente la ciudad a los republicanos el 22 de febrero. En el cielo los efectivos de la Gloriosa, el arma aérea republicana, habían tenido que enfrentarse a los Fiat CR-32, los Chirri italianos que equipaban la Aviación Legionaria de Mussolini y los rebeldes de Franco, y también a la Legión Cóndor, encargada de machacar aquel saliente estratégico para abrir el acceso al Mediterráneo. Ensayada por los alemanes por primera vez en Asturias el año anterior, la técnica del tapiz de bombas puesta en práctica por los Heinkel He-111 de la base de Zaragoza había causado estragos en Aragón, lo mismo que habían hecho los Messerschmitt Bf-109 encargados de la protección de los bombardeos contra los Polikarpov I-15 e I-16, los Chato y los Mosca con el timón tricolor rojo, amarillo y morado de la bandera republicana y una banda escarlata en el ala.

En Sabadell José Falcó tampoco tuvo tiempo para foguearse. Apenas formada, la 5ª Escuadrilla fue disuelta para compensar las pérdidas sufridas por otras formaciones que habían participado en los combates ya que, mientras tanto, los nacionales habían lanzado la ofensiva de Aragón el 7 de marzo y habían recuperado Belchite unos días más tarde. El 25 de marzo las tropas del general Yagüe, el carnicero de Badajoz, entraban en Cataluña. Los republicanos resistieron en Lérida, pero tras duros combates la ciudad cayó el 3 de abril.

El 10 de abril José Falcó se unió a la 3ª Escuadrilla de Chatos basada en Sarrión, al sudeste de Teruel, y se presentó a su nuevo jefe, el capitán Juan Comas Borrás, uno de los ases de la aviación republicana. Falcó no viajó de vacío. Dado que una de las dos fábricas donde se construían y reparaban los Polikarpov estaba en Sabadell, se aprovechó la oportunidad para mandarle a su nuevo destino con un avión. Falcó, asignado a la segunda patrulla, tuvo la alegría de que le entregaran su propio Polikarpov I-15, el CA-058. Una primera misión, y luego la segunda... De pronto se encontraba en pleno jaleo: había que hostigar el avance de los nacionales al norte de Cataluña. Pont de Suert, Tremp, Camarasa, Balaguer... Era esencial proteger las instalaciones hidráulicas que todavía proporcionaban electricidad, pero fue en vano. Por primera vez Falcó veía la caballería mora de Franco. Aviones contra caballos.

Aquel 15 de abril, la quinta misión. La base estaba situada ahora cerca de Vilafranca del Penedès, en el aeródromo de Els Monjos. Tras llegar de madrugada, el joven piloto de caza de 21 años asistió al briefing. Falcó sabía perfectamente lo que se esperaba de él aquella tarde: lo mismo que los días anteriores. Protección de las líneas republicanas y hostigamiento de las posiciones nacionales, el programa diario de la 3ª Escuadrilla de Chatos del Grupo nº 26, 11ª Escuadra. Tenían una tarea enorme sobre sus espaldas, como todos los soldados republicanos, ya que la situación era extremadamente grave. Los nacionales no cesaban de ampliar la cuña entre Cataluña y la región valenciana para dividir en dos el territorio que le quedaba a la República, separando así Madrid, el centro y el sur de España del potencial industrial de Barcelona al norte. Era la ofensiva de Levante. Apuntaban a Vinaroz. El mismo destino que la 3ª Escuadrilla, aquella tarde.

En tiempos normales la 3ª de Chatos habría contado con doce aviones; doce Polikarpov I-15 como el de Falcó. Tres de ellos se mantenían en reserva para proteger la base. Era la patrulla de alerta por si eran atacados. Más tres patrullas operativas. Sin embargo, entre las averías y las pérdidas, raramente se hallaban al completo de efectivos. Los tres I-15 de alerta vuelven al ralentí. Llega la camioneta para arrancar el motor del Chato, un apodo inspirado en el morro plano que le confería el enorme nueve cilindros en estrella. Atrás habían quedado los tiempos en que los mecánicos lo hacían a mano, pero el aparato no tenía motor de arranque para ahorrar peso. Y había un monstruo de 715 caballos tras la hélice bipala. Tenían que arrancarlo con una camioneta Ford o Hispano-Suiza, con la ayuda de un estárter Hucks.

El conductor y su mecánico ayudante se sitúan delante del avión con el sistema formado por una barra conectada al motor de la camioneta, que debe transmitir la energía necesaria para el arranque. El mecánico baja para fijar el cardán al eje de la hélice y se retira en el momento de la puesta en marcha, cuando el piloto da el punto justo de gas para arrancar. Se oye un rugido. Falcó ajusta los magnetos en avance para que el motor rinda al máximo en el despegue.

Botas forradas, pantalón y cazadora de cuero de estilo francés, casco y un bigote a lo Errol Flynn. En las fotos Falcó siempre aparece sonriendo con elegancia y una auténtica alegría de vivir. No obstante, en ese momento se halla lejos de esa clase de consideraciones. Está atento al cohete rojo que lanzará un oficial desde el puesto de

mando para advertirles de que se preparen para alzar el vuelo. Y especialmente al siguiente, de color verde, que autoriza el despegue, un momento siempre crítico. El momento en que los cazas se alinean de forma escalonada para evitar entorpecerse mutuamente y a continuación aceleran uno tras otro.

Los cinco primeros ruedan por la pista y despegan. Es su turno. Falcó empuja la palanca y abre los gases. ¿Cómo es el Chato? Su figura no sólo es roma, sino también rechoncha. Se trata de un biplano con el fuselaje corto y algo panzón, y una silueta característica gracias al plano superior en forma de ala de gaviota. Ésta forma una uve delante del habitáculo del piloto, despejando el campo para el visor, una mira telescópica en forma de catalejo. Pero sobre todo es un avión de 1.400 kilos con un tren de aterrizaje clásico: dos grandes patas delante y una ruedecilla detrás. En resumen, un aparato inestable que hay que controlar constantemente mientras evoluciona de forma torpe por el suelo.

Ahora que el avión rueda a toda potencia, Falcó debe incorporarse a la línea de vuelo jugando con los pedales y apretando progresivamente con el pie derecho para contrarrestar el par de la hélice, cuyo rebufa golpea el timón y hace perder la trayectoria rectilínea al aparato. Falcó empuja la palanca para levantar la rueda de cola. Dos mil quinientas revoluciones en trescientos metros deben ofrecer la velocidad correcta. El menor despiste puede significar una catástrofe: el aparato podría cabecear, plantarse sobre un ala y efectuar un trompo quedando con la cola en el aire. Peor aún, el combustible podría encenderse y estallar junto con las municiones. Mirar hacia delante, mirar hacia delante, mirar hacia delante... Ni siquiera una triste ojeada para comprobar la velocidad. Falcó siente que debe tirar de la palanca y ya está en el aire, permaneciendo el máximo tiempo posible a ras del suelo para dejar que el aparato acelere lo suficiente. Perfecto, ahora ya puede ascender. Presión del aceite, combustible, temperatura del motor: todo es correcto. Falcó sigue a sus camaradas y se une a ellos en su puesto, el flanco derecho.

¿Qué significó para él la primera vez que estuvo en el frente? Ante todo una lección, cuando lo piensa en este 15 de abril de 1938. Sucedió unos días atrás y casi se sintió pasivo. Se limitó a seguir a los camaradas lleno de aprensión. Sin saber nada. Como ellos, en realidad. Con aquella angustia de no saber si volvería vivo o muerto. Ignorando a ciencia cierta qué iban a encontrarse. Si serían los antiaéreos o los cazas enemigos, si los italianos serían superiores en número, si él estaría a la altura de las circunstancias. En defini-

tiva, era un salto hacia lo desconocido. Siempre había soñado con convertirse en piloto, pero de ahí a partir alegre hacia la guerra había una inconsciencia y una jactancia que José Falcó no tiene.

Sabe que le faltan tablas para pilotar el Chato. Siete horas y 19 minutos de perfeccionamiento en Sabadell y luego aquí, en Els Monjos, el otro aeródromo catalán que se desvanece rápidamente tras él. Claro está que no es un principiante: su libreta de vuelo acumula casi 120 horas. Sin embargo, ahora ya no pilota un avión de entrenamiento sino un aparato potente y veloz, capaz de alcanzar más de 300 kilómetros por hora. Para estar realmente compenetrado con su Polikarpov harían falta por lo menos quince horas de vuelo, y no llega a la mitad. Sí, Falcó recuerda las primeras misiones de días atrás en el norte de Cataluña...

Ahora, tras agruparse, la escuadrilla gana altitud hasta llegar a los 3.500 metros. Es el techo de patrulla de los Chatos. Con un ojo puesto en su compañero de ala, José Falcó piensa en su familia y en la novia que dejó en Barcelona. Sin dejar de mirar por encima suyo y a los lados, puesto que el enemigo puede aparecer en cualquier momento y lugar, y caerles desde arriba. Los Fiat CR-32 italianos son más potentes y vuelan más alto, aunque no tanto como los ultramodernos Messerschmitt Bf-109 que Alemania ha enviado con la Legión Cóndor. Éstos vuelan aún más alto, fuera de su alcance, en grupos de cuatro o seis aparatos que van por parejas. Vuelan con el sol detrás, localizan al enemigo y pican sobre él. Una pasada, una ráfaga y estás muerto. Y luego desaparecen. El Polikarpov I-15 y su pariente monoplano, el I-16, han perdido la supremacía aérea de que disfrutaron al inicio del conflicto. El dominio del aire ha cambiado de bando. Con todo, los dos pequeños cazas soviéticos aún resultan temibles una vez enzarzados en combates cerrados cuando están en buenas manos.

El combate aéreo no es lo que más teme José Falcó cuando se dirige al objetivo. El ataque al suelo es lo más peligroso para él, especialmente cuando va en quinta o sexta posición. En esas circunstancias uno sistemáticamente regresa con el aparato dañado, si no ha sido derribado. Él va armado con cuatro ametralladoras PV1 del calibre 7,62 sincronizadas con el motor y 3.000 cartuchos repartidos en cuatro contenedores, pero sabe que en tierra le espera el correspondiente comité de bienvenida integrado por ametralladoras, cañones antiaéreos y la misma infantería, que no vacila a disparar cuando surge la oportunidad. El primer avión y el segundo pasan sin problemas, pero el tercero ya es esperado. Por lo tanto, el sexto...