

Rafael Peña Dugo

Patricio Hidalgo Luque

Rafael Peña Dugo nació en Fuente Carreteros (Córdoba) el 7 de diciembre de 1906. Perteneciente al reemplazo de 1927 ingresó en Aviación Militar. En octubre de 1930 obtuvo el título de piloto militar de aeroplano y en enero de 1933 el de ametrallador bombardero.

Antes de la guerra estuvo destinado como cabo piloto en la Escuadra nº 1 de Getafe, en el Grupo nº 11 de Caza. El hecho más reseñable en esta etapa es el accidente que sufrió el 9 de marzo de 1932 cuando su Nieuport-52 nº 3-37 colisionó al despegar con el nº 3-56 pilotado por el también cabo piloto Máximo Ricote Juana, que, andando el tiempo, mandaría como capitán una escuadrilla de bombarderos Katiuskas. Los pilotos salieron ilesos pero los aviones quedaron con graves desperfectos, lo que motivó la apertura de una investigación. Tal vez este suceso influyera en que Peña no lograra superar el examen para sargento celebrado en el siguiente mes de mayo.



Al estallar la guerra Rafael Peña quedó con el bando republicano, en Getafe. Sus primeros servicios de guerra se desarrollaron sobre la sierra de Madrid y no fueron muy afortunados, ya que su impetuosidad le llevó a disparar sobre aviones propios en aquellos primeros días en que ambas aviaciones lucían los mismos distintivos. En cierta ocasión disparó contra un Breguet XIX ocasionando la muerte del alférez Luis González Celma, y el 6 de agosto de 1936 se abalanzó sobre unos Ni-52 que resultaron ser de su propio bando pero procedentes de Barajas. El futuro as de la caza republicana Andrés García Lacalle salió del trance con un balazo en una nalga, pero el capitán Méndez Iriarte cayó a tierra con su avión y murió en el acto.

El 21 de agosto de 1936, sobre las 15:30 horas, un Ni-52 escoltaba a unos bombarderos que se dirigían a Córdoba para efectuar el tercer bombardeo del día. Cerca de la ciudad, en la vertical de Las Cumbres, les salieron al paso los Fiat CR-32 tripulados por Vittorino Cecherelli, Angelo Boetti y Sirio Salvadori, que habían despegado del aeródromo de la Electromecánica en su segundo servicio de guerra en España. Según el parte italiano Cecherelli (llamado «Vaccarese» en España) derribó el caza de escolta, identificado erróneamente como un Morane de fabricación francesa, resultando muerto el piloto. Desde hace tiempo se viene cuestionando la autenticidad de este derribo. Rafael A. Permy sostiene que la aviación republicana no perdió ningún caza aquel día. Por su parte, Carlos Saiz Cidoncha niega esa primera victoria italiana y dice que el Ni-52 procedía del aeródromo de Herrera del Duque (Badajoz), y que estaba pilotado

precisamente por Peña Dugo. Éste, que aceptó valientemente el combate contra un enemigo muy superior, consiguió volver a duras penas a su base con el avión maltrecho.

El 31 de agosto de 1936 volaba en Ni-52 desde Talavera de la Reina en el tiempo en que las columnas nacionales al mando de Yagüe marchaban sobre Madrid. Ese día, y en colaboración con Roberto Alonso Santamaría, consiguió derribar un Fiat italiano. Este hecho le valió a ambos pilotos el ascenso a alférez, publicado en la Gaceta de Madrid nº 254 de 10 de septiembre de 1936. Este nombramiento cita a los aviadores como sargentos, por lo que es posible que Peña hubiese sido ascendido previamente «por lealtad».

El 26 de septiembre de 1936 un Ju-52 nacional, pilotado por Eustaquio Ruiz de Alda, fue derribado sobre Toledo con trágicas consecuencias para sus tripulantes, alguno de los cuales fue asesinado ya en tierra y bárbaramente mutilado. Se ha discutido mucho sobre la autoría de este derribo que algunos autores adjudican al italiano Locatelli. Sin embargo, Saiz Cidoncha lo atribuye a Peña, que ese día pilotaba un Dewoitine. Es una lástima que Saiz no cite las fuentes en que se basa para situar a Peña en hechos tan importantes.

Al siguiente día la suerte le volvió la espalda y fue derribado por el italiano Guido Presel («Sanmartano»). Saltó en paracaídas pero con una herida en la pierna. Ingresado en el mismo Toledo se fugó del hospital a tiempo, pues los regulares hicieron una matanza con los heridos al tomar la ciudad el siguiente día, 28 de septiembre. La pierna se le gangrenó y hubo de serle amputada. Fue ascendido a teniente (*Gaceta de la República*, nº 323 de 18-11-1936) y a capitán (*Gaceta de la República*, nº 28 de 28-01-1937). Mientras tanto convalecía en un hospital de Alicante donde aún continuaba en marzo de 1937. Pasó a Francia como inspector de una de las escuelas de vuelo que formaban pilotos para la República, y una carta citada en su expediente personal lo sitúa en París el 31 de octubre de 1937.

En enero de 1938 estaba destinado como jefe de Estado Mayor de la Agrupación de Defensa de Costas. En el mes de marzo fue nombrado jefe del aeródromo de Puigcerdá y en mayo fue destinado al Grupo 71 de las Fuerzas Aéreas. Su expediente personal hace referencia a unas hojas de conceptuación del personal según las cuales se anotó 54 horas de vuelo en los meses de junio, julio y agosto de 1938. También hay citas a su intervención en un bombardeo sobre posiciones nacionales en Huesca el 12-07-1938 pilotando un Natacha, y a su actuación como piloto de caza en agosto de ese mismo año. Recordemos que había perdido una pierna, lo que da idea de su pundonor y destreza como piloto.

Se le concedió el empleo de mayor de Aviación por Orden Circular nº 24.676, publicada en el D. O. nº 326 de 12-12-1938, en atención a los méritos contraídos desde el 27 de enero anterior.

Al terminar la guerra se exilió. En enero de 1940 la Auditoría de la Jurisdicción Aérea ordenó instruirle procedimiento sumarísimo de urgencia «en depuración de su conducta en relación con el Glorioso Movimiento Nacional», procedimiento registrado con el nº 77/1940. Se publicó una requisitoria en el B. O. E. y en prensa de Barcelona, Madrid y Sevilla, y una vez cumplidos los plazos legales fue declarado en rebeldía. Finalmente, con fecha 11 de mayo de 1940 se decretó el archivo provisional del procedimiento y se pierde la pista de Rafael Peña Dugo.

Pero un amable comunicante, Manuel Romero Bolancé, había rastreado a Peña en Internet y dio con una página en la que aparece la lápida de la tumba del piloto cordobés en el cementerio Vagankovskoe de Moscú.

La vista de la lápida nos aporta la única foto que conocemos de Peña y la fecha de su muerte, 7 de enero de 1981. Manuel Romero siguió indagando y contactó con el Consulado General de España en Moscú, donde le informaron que en su exilio soviético Peña trabajó en Rostov, Aktiubinsk, Crimea y Dniepropetrovk.

Estaba casado con la alicantina Elvira Blasco Poqui, a la que sobrevivió tres años, y en el momento de su muerte era pensionista.

Sirvan estas líneas como recuerdo de este valiente aviador cordobés.



Bibliografía consultada:

1. Salas Larrazábal, Jesús: *“La guerra de España desde el aire. Dos ejércitos y sus cazas frente a frente”*. Ed. Ariel. Esplugues de Llobregat, Barcelona, 1972.
2. Permuy López, Rafael A.: *“Los pilotos de caza de la aviación republicana”*. Histórica 36/39. Quirón ediciones. Valladolid, 2001.
3. Saiz Cidoncha, Carlos: *“Aviación Republicana. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939)”*. Tomo I. Desde el Alzamiento hasta la primavera de 1937.” Ed. Almena. Madrid, 2006.
4. Documentación de Rafael Peña Dugo existente en el Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón). Signaturas P87208 y C2431.
5. Encinas Moral, Ángel Luis: *Fuentes históricas para el estudio de la emigración española a la URSS (1936-2007)”*. Exterior XXI. Madrid, 2008.

Agradecimientos: a Manuel Romero Bolancé y a Victoria Pokryvailo.

Fuente: http://www.laguerracivilencordoba.es/bio_rafaelpena.htm