

CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS DE LA DEFENSA NACIONAL



**MONOGRAFÍAS
del
CESEDEN**

39

V JORNADAS DE HISTORIA MILITAR

**LA AVIACIÓN
EN LA GUERRA ESPAÑOLA**

MINISTERIO DE DEFENSA



CENTRO SUPERIOR DE ESTUDIOS DE LA DEFENSA NACIONAL



**MONOGRAFÍAS
del
CESEDEN**

39

V JORNADAS DE HISTORIA MILITAR

**LA AVIACIÓN
EN LA GUERRA ESPAÑOLA**

Junio, 2000



LA AVIACIÓN EN LA GUERRA ESPAÑOLA

SUMARIO

Página

PRESENTACIÓN..... 9

Primera conferencia

IMPULSO INICIAL DE LA AVIACIÓN NACIONAL..... 13

Por José Ramón Marteles López

Segunda conferencia

LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO REPUBLICANA..... 49

Por Rafael de Madariaga Fernández

Tercera conferencia

HÉROES DE LA GUERRA AÉREA..... 69

Por Emilio Herrera Alonso

Cuarta conferencia

LA CAZA REPUBLICANA EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA..... 91

Por Jesús Salas Larrazábal

Quinta conferencia

BATALLAS AÉREAS DE LA GUERRA CIVIL..... 119

Por Juan M. Riesgo Pérez-Dueño

Sexta conferencia

Página

EL PENSAMIENTO AERONÁUTICO DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN
LA GUERRA CIVIL 1936-1939..... 179

Por José Sánchez Méndez

ÍNDICE..... 203

PRESENTACIÓN

PRESENTACIÓN

Con el propósito de poner en práctica una de las finalidades de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), la de promover y desarrollar las actividades relacionadas con nuestra historia dentro del ámbito militar que afecten a más de un Ejército o a la Guardia Civil, se organizaron y se llevaron a cabo en el mes de noviembre de 1999 en el Centro Superior de Estudios de la Defensa Nacional (CESEDEN) las V Jornadas de Historia Militar.

En el transcurso de las seis conferencias que se impartieron durante tres días que duraron las Jornadas, los ponentes nos dieron una visión amplia y profunda de la actuación del arma aérea durante la guerra española 1936-1939.

Se analizó minuciosamente el material empleado por ambos bandos, las batallas aéreas más destacadas de la contienda y se rememoraron a los hombres más valerosos que participaron en ella, tanto del lado republicano como nacional, todo ello tratado con la más absoluta imparcialidad. También se hizo un estudio de cómo había evolucionado la doctrina aérea desde principios de siglo hasta la conclusión de esta guerra.

La importancia del tema, la calidad de los ponentes, el deseo de dar a conocer a todos los interesados en nuestra historia militar y que no han podido estar presentes en la exposición, nos ha movido a publicar la presente Monografía.

Aprovechamos gustosamente este espacio para agradecer, su esfuerzo y dedicación en el desarrollo de las disertaciones, a los conferenciantes que amable y generosamente han participado en las V Jornadas de Historia Militar.

A los señores don José Ramón Marteles López y don Rafael de Madariaga Fernández que disertaron respectivamente el primer día sobre los temas: «Impulso inicial de la Aviación nacional» y «La Aviación de bombardeo republicana».

Al Ilustrísimo señor coronel del Ejército del Aire don Emilio Herrera Alonso que durante el segundo día habló sobre los «Héroes de la guerra aérea» y también el excelentísimo señor don Jesús Salas Larrazábal, general de división (ingeniero aeronáutico) que expuso la conferencia: «La caza republicana en la guerra civil española».

Al profesor don Juan M. Riesgo Pérez-Dueño que el tercer día expuso su trabajo sobre el tema: «Batallas aéreas de la guerra civil» y al excelentísimo señor don José Sánchez Méndez que cerró las V Jornadas de Historia Militar con su estudio de: «El pensamiento aeronáutico de la Aviación nacional en la guerra civil 1936-1939».

PRIMERA CONFERENCIA

**IMPULSO INICIAL
DE LA AVIACIÓN NACIONAL**

IMPULSO INICIAL DE LA AVIACIÓN NACIONAL

Por JOSÉ RAMÓN MARTELES LÓPEZ

Preámbulo

Si «la Historia la escriben los vencedores» y «los árboles no dejan ver el bosque», la ejecutoria aérea de 1936 a 1939 no sería más que una gran colección de mitos y verdades. Como apuntó Kindelán en: *Mis cuadernos de guerra*, (que no pudieron ver la luz hasta 1959) «escribir la historia de nuestra guerra civil está especialmente vedado a cuantos fuimos actores en el drama cruento»... La rendición incondicional, propició una especie de conspiración de silencio —triumfalismos aparte— sobre los vencidos. La «gloriosa» fue, sencillamente, borrada. Hubo que esperar otra década para que Jesús Salas Larrazábal le abriera un portillo en: *La guerra de España desde el aire*, 30 años después: 1969. Fue el primer intento totalizador «con datos diseminados y fragmentarios, escasísima bibliografía y 15 años de investigaciones casi detectivescas».

El panorama, calificado entonces de «desolador», es hoy totalmente distinto. Los grandes árboles iniciales (Sanchís, 1956 y Gomá, 1958) recibieron una nutrida tala testimonial (1) y en la estela de Salas aparecieron

(1) En este sentido, cabe recordar que el libro de Morato, así como los de Bonomi *Viva la muerte* y Mattioli sobre la Aviación Legionaria aparecidos en el año 1940, apenas tuvieron continuadores individuales hasta finales de los años cincuenta: Tarazona, 1958; Hidalgo, 1964; Larios, 1966; Bolín, 1967; Milany (Sayós), 1970; García Lacalle, Lario y Jiménez Arenas, 1973; Maluquer 1977 y un largo etcétera.

numerosas monografías y estudios especializados, tanto nacionales (2) como extranjeros (3), que repoblaron sistemáticamente el panorama. Publicaciones en revistas (4) y boletines (5), con la desclasificación y accesibilidad de los archivos permiten ya que toda una pléyade de investigadores jóvenes —y no tan jóvenes— dispongan de la información y el aparato crítico necesarios para desbaratar mitos y relativizar verdades en largo tiempo irreconciliables.

Lo que sigue no es más que una visión de conjunto sobre los factores —organización, personal y material— de cada bando. Sin pretender en absoluto un ajuste de cifras definitivo, sólo trata de facilitar comparaciones ponderadas donde enmarcar las actuaciones, los protagonistas y la doctrina que expondrán posteriormente reconocidos especialistas y la gran autoridad en la materia, el general Jesús Salas Larrazábal.

Despliegue y organización en julio de 1936

El Servicio de Aviación Militar se remonta a febrero de 1913. En el año 1926, el ya coronel Kindelán fue nombrado jefe superior de la Aeronáutica Militar, cuyos componentes —mayoritariamente de Artillería e Ingenieros— constituían la Escala del Aire, supernumerarios en la de origen (Real Decreto de 23 de marzo de 1926). Esta reorganización, muy movida y poco alterada, perduró hasta 1931 (6).

Independientemente de los bandazos administrativos y de mando, según el color de los gobiernos de turno, el material aéreo clamaba por su renovación y el personal del Arma estaba radicalmente dividido.

Con la enésima reorganización (Decreto de 11 de enero de 1936), bajo el mando del general de Caballería, Miguel Núñez de Prado, se estructuran

(2) Acofar, 1971; Rello, 1972; Viñas, 1974, etc.

(3) Elstob, 1973; Coverdale, 1975; Laureau, 1978; Hogdson, 1979, etc.

(4) *Aeronáutica, Aviación, Aeroplano, Air Entusiast, Icare*, etc.

(5) *Alas Gloriosas*, de la ADAR, aporta interesantes notas de los vencidos.

(6) Fue una época turbulenta, de *Águilas y garras*, —más garras que águilas— en cuyas postrimerías aparece el Cuerpo General de Aviación, que cubre la Aviación independiente y la divisionaria o de cooperación. Época también de «asonadas» que involucraron a numerosos aviadores y en las que los más «progres» pasaban de procesados o disponibles a jefaturas superiores. Una ley de Azaña (12 de diciembre de 1932) sobre reclutamiento de la oficialidad integró a los aviadores en la quinta Arma, aunque la Dirección General de Aeronáutica no se constituyó hasta el año siguiente (*Diario* de 5 de marzo de 1933).

una Secretaría Técnica y las Jefaturas de la Aviación Militar, Aviación Naval y Aviación Civil. La Aviación Militar disponía de tres escuadras, regiones aéreas (Decreto del 25 de julio de 1936), la llamada Escuadra de África, y los Servicios de Instrucción. En la Aeronáutica Naval operaban: flotillas de reconocimiento y bombardeo y escuadrillas torpederas, de combate e instrucción. La Aviación Civil contaba con las líneas-trabajos aéreos, —Líneas Aeropostales Española (LAPE), básicamente— y los aeroclubes. Las formaciones y reparticiones orgánicas de los elementos aéreos se mantienen: patrulla (tres bombarderos, tres a seis cazas), escuadrilla (dos o tres patrullas), grupo (dos o tres Ellas, equiparable al batallón de Infantería) y escuadra (regimiento, varios grupos homogéneos o mixtos).

Los aeródromos de base (sí disponían de medios para un grupo o escuadrón) y eventuales (de trabajo, auxiliares y de socorro), figura 1 y 2, pp. 18-19:

- Los Estados Mayores de las escuadras en Madrid, Sevilla y Barcelona, con grupos destacados en León, Logroño y Granada (suprimido). Cada una de las ocho divisiones orgánicas y de Caballería debían tener afecta una unidad aérea.
- La Aeronáutica Naval, concentrada en San Javier/Los Alcázares y Barcelona, se desplegaba también en Galicia, Cádiz, Menorca, etc.
- El Parque Central (y Laboratorio), en Cuatro Vientos. Regionales: León, Sevilla y Los Alcázares.
- Instrucción. Pilotaje: Alcalá. (CEA, Guadalajara, cerrada). Transformación: Los Llanos (cerrada). Observadores: Cuatro Vientos. Tiro y bombardeo: Los Alcázares.
- Factorías. CASA: Getafe y Cádiz (Breguet, Donier-Wal, etc.). Hispano: Guadalajara. (Nieuport-52, etc.). Elizalde: motores Castan, etc.
- En la zona gubernamental se habilitaron más de 400 A/D (200, en la nacional).
- CASA se trasladó a Reus (Saf-3, entregaba un *chato* diario).
- Hispano/Loring a Rabasa (proyecto construir 100 *ratas* Saf-15/50 GP-1).
- Los parques regionales revisaron-repararon 350 aviones y 550 motores por año.
- Escuelas nacionales: Tablada, Copero, Bardocas (Tetuán, León, Málaga, etc.).
- Escuelas republicanas: Alcantarilla, La Rivera, Los Alcázares, Carmolí, Archena, Lorca, Totana, etc.

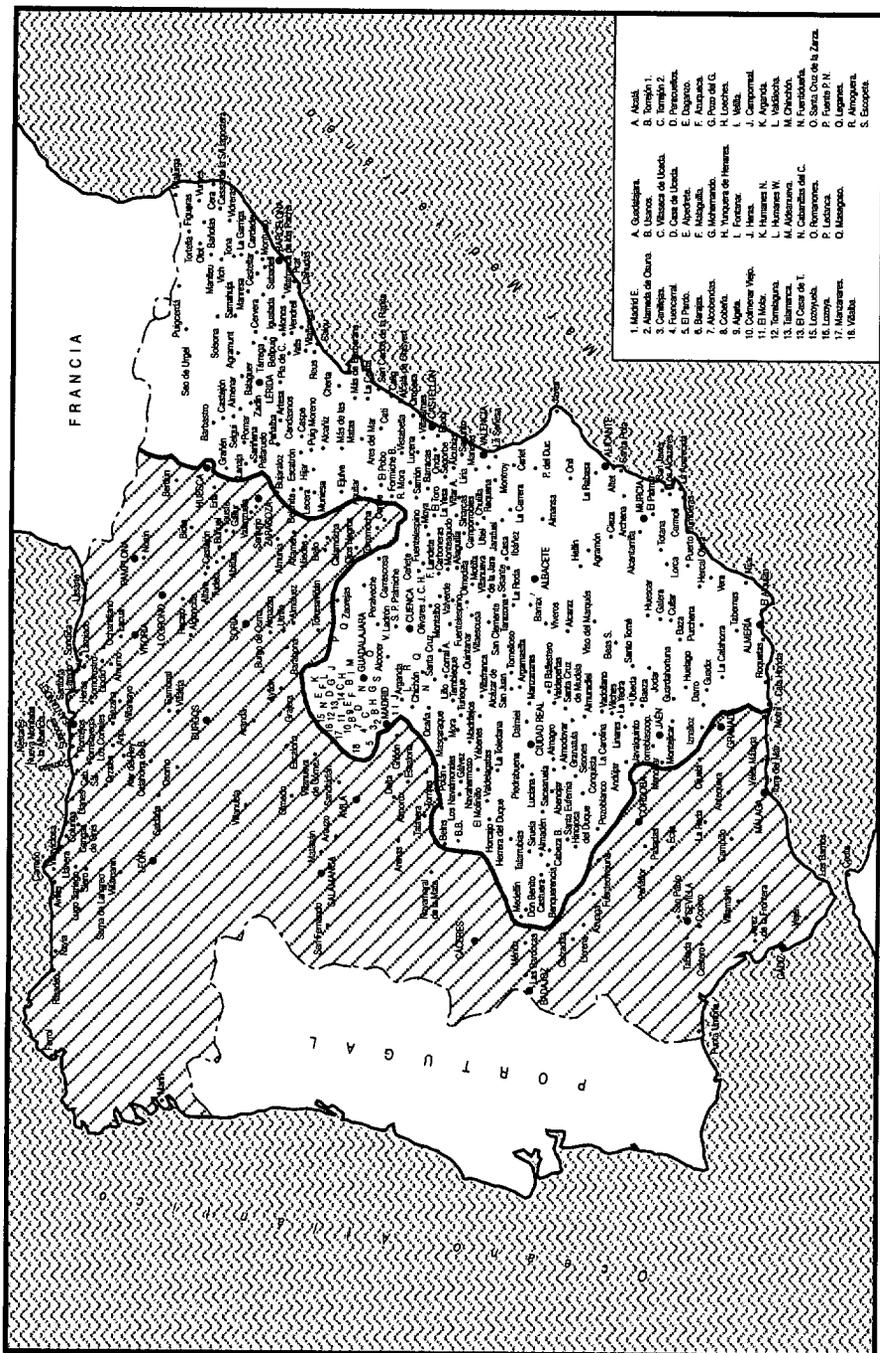


Figura 2.- Aeródromos en servicio, 1 de marzo de 1938.

Evolución

En la zona alzada habían quedado aislados tres núcleos aeronáuticos, dependientes de los generales que controlaban los respectivos territorios. Así, podía hablarse de la aviación de Mola (Fuerzas Aéreas del Norte), la aviación de Queipo de Llano (Fuerzas Aéreas del Sur) y la aviación de Franco (Fuerzas Aéreas de África), que constituyeron la Aviación de Burgos, al establecerse allí la Junta de Defensa.

El *Diario* número 16 del día 29 de julio, nombró al general Kindelán «jefe del Aire» —título antes sólo por Eolo poseído—, que se había trasladado a Marruecos y siguió al cuartel general de Franco en sus desplazamientos a Sevilla, Cáceres y Salamanca. El *Diario* número 52, que organizó la Jefatura del Aire con un Estado Mayor (Sáenz de Buruaga) de cuatro secciones, mantuvo la separación clásica de Aviación de Ejército e independiente, con los medios aéreos —regiones— desplegados en el Norte (comandante Rubio), Oeste (comandante Lecea) y Sur (comandante White). Los aviones, «subían y bajaban» a reforzar o mantenimiento, lo que hace a veces difícil evaluar exactamente su condición.

Cuando la Junta de Defensa se traslada a Salamanca y se convierte en Junta Técnica del Estado, nace la Secretaría de Guerra agrupando Tierra, Mar y Aire, ésta con la Sección de Personal (general Lombarte) y Material (Jefatura del Aire, Kindelán). Esta Jefatura, ya Aviación de Salamanca, coordinó el despliegue italo-alemán, autodenominándose Aviación nacional, luego hizo fortuna la expresión «Aviación de Kindelán», así como Aviación Hispana para referirse a la nacional-nacional. (Es curiosa la denominación de «Aviación Marcial» con que la *Revista Aeronáutica* de 1940 se refiere a ésta última) (7). Aquí podría cuestionarse la verdadera autoridad, (mando técnico y administrativo, no táctico), del jefe del Aire sobre la Aviación italiana y alemana. Tema vidrioso que habría que matizar, pues ni Yakob Smuschkevich, *general Douglas*, ni Sperrle, *Sander* (8), hacían excesivo caso ni a Hidalgo ni a Kindelán (9).

(7) Eran «hispanos» en enero de 1937, tres grupos de Ju-52 (16), cinco de Breguet XIX (30), dos de He-46 (16), uno de Donier-Wal (cinco), una escuadrilla de Ro-37 (seis) y cuatro patrullas (nueve): seis He-51, tres Fiat y un Sa-81.

(8) Estaban bajo la dependencia directa de Franco y puenteaban al jefe del Aire unas veces —iniciativas despliegue norte— y otras actuaron «por libre» —cazas en Jarama, bombardeos Guernica y Barcelona—, al menos en determinadas fases.

(9) El general Valle, SS de la Reggia Aeronáutica y responsable de la Aviación Legionaria durante toda la guerra, recalcó a Bonomi su «subordinación a mandos españoles». Éste se presentó a

Respecto a los alemanes, la fuerza de Von Scheele acudió no subordinada a mando español, y tuvo prohibida la implicación en combate hasta la llegada de Warlimont como representante directo de la *Whermacht* ante el cuartel general (13 agosto). La Legión Cóndor todavía tuvo más autonomía, pues una de las condiciones pactadas con el almirante Canaris suponía mando alemán bajo jefatura nominal española cara al exterior (10).

Al faltar Núñez de Prado, en el lado gubernamental, el coronel Pastor (8 de agosto) intentó coordinar la actuación de los diferentes mandos leales, muchas veces sobrepasados por comités y solicitudes extemporáneas, cuando no viscerales, de cooperación y despliegue (11).

Las importaciones de las primeras semanas (96/134, cifras de Ramón Salas) permitieron alcanzar la superioridad aérea nacionalista. La actividad en ambos bandos fue impresionante y hace decir a Lacalle: «Llevamos de guerra ¿tres meses o tres años?» Algunos pilotos sobrepasaron las 100 horas mensuales y tuvieron que darse de baja por agotamiento (Salas) o depresión (Cascón Briega).

Había que poner orden... A primeros de septiembre el gobierno de Largo Caballero crea para Prieto, el Ministerio de Marina y Aire, organizado éste a través de una Subsecretaría (Pastor) y una Jefatura de Fuerzas Aéreas (Hidalgo, ya teniente coronel, pues los «leales» o «indiferentes» fueron ascendidos un grado) con tres escuadras-regiones-aéreas (12).

Con esta estructura llegan los rusos (y la Legión Cóndor), mientras la Aviación del Tercio pasa a ser «legionaria», distinta de la de Baleares, también italiana, que dependía orgánicamente de Ramón Franco.

Franco como un legionario más –XXII Bandera del Tercio–. Fue nombrado jefe de la Fuerzas Aéreas de Marruecos, luego del sur y tuvo que acudir a Salamanca para coordinar directrices de empleo, muy cuestionadas, tras el derribo de Monico hasta la llegada de Velardi, su sucesor. Cuando los bombardeos de Barcelona, Franco tuvo que mediar con Mussolini para frenar indeseables iniciativas.

- (10) Hay informes del segundo Boureau francés (9 de junio de 1938) recalcando que Kindelán no tiene ninguna autoridad directa sobre los mandos alemanes e italianos y que éstos se daban cuenta (julio de 1938) que no podían mantener por más tiempo la aviación de Franco en manos exclusivamente extranjeras.
- (11) Cabe puntualizar que las famosas *Alas Rojas* no fueron más que un destacamento de Barcelona en Sariñena, reforzado por Getafe y otros aviones –la *balumba*– y que al igual que la escuadrilla Malraux y la segunda Lafayette desplegaron tanto valor como incompetencia.
- (12) Camacho, Ortiz y Sandino, los tres más antiguos que él (escuadra 11 –Grupos 21 y 26– escuadra 5 –Grupos 24 y 30– escuadra 7 –Grupos 71, 72 y 73.

La organización del Ejército Popular, trae consigo la creación del Arma de Aviación de la República (FARE), con éstas siglas, no existieron nunca, —ni en la *Gaceta*, ni en disposiciones oficiales— por Decreto de 30 de marzo de 1937. A las tres regiones iniciales se añaden otras cuatro (13) y se unifican la Aviación Militar, Naval y Civil (14).

Cuando el Ministerio de Marina y Aire desaparece, Prieto continúa como cabeza del nuevo Ministerio de Defensa Nacional, con Vicente Rojo como jefe de Estado Mayor y Núñez Maza en la Subsecretaría del Aire.

Las diversas unidades propiamente españolas de la Aviación de Kindelán agrupan cada vez más tripulaciones y material, creándose en octubre de 1937, la I Brigada Hispana (Sáenz de Buruaga, con tres escuadras: primera de Ju, Gallarza; segunda de Sa-79, Lacalle; quinta mixta Sa-79/He-70, Manzanque, y los Grupos 2-G3 y 3-G3 de caza, además de los autónomos de asalto y reconocimiento) (15).

En enero del año 1938, el gobierno de Valencia crea el Cuerpo General de Aviación, devolviendo la DECA al Ejército de Tierra y estableciendo la VIII Región Aérea (al desaparecer la VI y la Aviación de Euzkadi, con los sectores de Granada y Guadix). Fue la penúltima reorganización, pues tras la destitución de Prieto —por derrotismo, en el segundo gobierno de Negrín— sólo se mantuvo la Región Oriental, Cataluña (Hidalgo de Cisneros) y la Central (Camacho) con Núñez Maza en la Subsecretaría y Martín Luna como Jefe del Estado Mayor del Aire (JEMA).

El día 30 de enero de 1939, el primer gobierno civil de Franco crea su propio Ministerio de Defensa Nacional (16).

(13) Valencia cuarta, Ciudad Real quinta, norte sexta e interior Albacete séptima, divididas todas en sectores y aeródromos

(14) Orgánicamente, tres aviones forman la patrulla, cinco de éstas una escuadrilla y siete escuadrillas un grupo. (El Grupo 21 de caza I-15 llegó a tener seis, los otros, menos: Grupo 24 de bombardeo *katiuskas*, Grupo 25 de reconocimiento *natachas*, Grupo 31 de caza I-16).

(15) Al principio, las escuadrillas nacionales operaron sin estructurarse en grandes unidades, cuyo Reglamento se publicó en 1938. La famosa escuadra B no pasó de tres grupos con sólo nueve aviones de la primera remesa; la A, una momentánea asociación de Nieuport-52 y avionetas del aeroclub en Tablada; la escuadrilla Rambaud, primeros He-51 hasta su pronto reclamo por los alemanes.

(16) Con la Jefatura del Aire dependiente del cuartel general (SS, Lombarte; Moreno Abella, JEMA, con siete secciones).

Tras la batalla del Ebro nace la II Brigada Hispana (17) y la Instrucción General de 20 de febrero de 1939 contemplaba una III Brigada Hispana (18), que no llegó a materializarse por el cese de las hostilidades.

Finalmente la Ley de Reorganización de la Administración del Estado (8 de agosto de 1939) establecía, como uno de los 12, el Ministerio del Aire. Su titular, contra todo lo esperado, fue el general Yagüe.

Personal, Arma de Aviación

En el Arma de Aviación, los soldados y la mayoría de la oficialidad permanecieron leales a la República. Los núcleos conspiradores habían sido oportunamente desmontados gracias a la diligencia del director general de Aeronáutica, Núñez de Prado, del comandante Hidalgo de Cisneros y de otros jefes republicanos. (*Guerra y revolución en España*, 1967).

También de fuente soviética más próxima a los hechos (junio de 1937, recogido en *Láerophile*), aproximadamente las tres cuartas partes de los pilotos se pusieron al lado de Franco, mientras que la mayoría de los cuadros sedentarios quedó al lado de los republicanos. Lo primero porque los destinos de la Aviación Militar y Naval se hicieron «de libre elección», con lo que se colocaron mandos «seguros» en la mayoría de las unidades y lo segundo por el descontento general ante esa y otras medidas.

El número de aviadores con que contó inicialmente cada bando, no dice gran cosa respecto a la potencial eficacia operativa, de ahí las necesarias salvedades, pues ni quedaron sin cuadros los alzados, ni sin pilotos el Gobierno, cuadro 1, p. 24.

La partición de Gomá, —88 pilotos sublevados frente a 155 progubernamentales— sería muy aproximada si se incluyen en éstos los 105 que, como el mismo autor indica, se negaron a volar. Pero en las Escalillas de 1936 figuran más de 1.000 aviadores. Se han hecho estudios detallados de las ordenaciones de la época que permiten separar los pilotos propiamente dichos y tripulantes «activos» de otros títulos aeronáuticos, bajas en vuelo y otras situaciones. Referido a pilotos, incluyendo los navales, mantendrían la aptitud de vuelo alrededor de 600, de los que 250 apoya-

(17) (Infante Orleans) con la escuadra tercera; (Arranz) con la cuarta; (Palacios, Sa-79) y la sexta (Ansaldó-Capronis); séptima de caza (Morato) y octava (Frutos, Donier-Wal-17).

(18) Con los grupos seis Grupo 6, cuatro Grupo 2 y seis Grupo 5.

Cuadro 1.- Personal.

Personal				
<i>En activo 1 de julio de 1936</i>				155/88 (105)
<i>Aviación Militar: 51 jefes, 354 oficiales, 78 suboficiales y tropa:</i>				483
<i>Aviación Naval: Cuerpo General, 66 y Cuerpo Auxiliar: 45</i>				111
				<u>594</u>
 <i>Marzo 1936</i>				
<u>Destinados</u>	<u>Adictos</u>	<u>Nuetrales</u>	<u>Aviación</u>	
			<u>Naval</u>	
275	162	144	53	$215 + 100 = 315 + 163 = 478$ (+ rusos)
195	160	31	14	$174 + 95 = 260 + 87 + 55 = 402$ (+ legionarios)
 <i>Jefes, oficiales, y personal volante 31 de marzo de 1937</i>				
(324) + 61 inc. + 318 nf. + 500 mecánicos			1.205	705
<i>(152 mecánicos/@200 pilotos/93 bombarderos/261 unidades)</i>				
(282) + 87 + 194 + 133			696	696

rían al Gobierno, 150 se unirían al Alzamiento y alrededor de 200 se ocultaron, fueron encarcelados o ejecutados.

Salas los ha precisado, por unidades, teniendo en cuenta los destinados, los presentes y las bajas: en la zona alzada, de los casi dos centenares en plantilla, secundaron el Movimiento 160, prácticamente igualados a los 162 leales al Gobierno en cuyo territorio fue neutralizado un número elevadísimo (fugas, ejecuciones, etc.) y en el que quedaron las instalaciones mayores de Marina, por lo que contó con 53 pilotos navales adicionales, frente a los 14 rebeldes. En total, se puede aceptar 215 por 174, relación muy equilibrada si tenemos en cuenta que los empleos más preparados y eficaces se alzaron casi masivamente y las reincorporaciones y cambios de bando favorecieron a la zona nacionalista, salvo contadísimas excepciones (Urtubi, Ananías Sanjuán y otros). Hay que admitir que el balance teórico, pese a las cifras favorables, pudo perjudicar, cualitativamente y por sedentarismo, a la República.

Los efectivos se incrementaron a marchas forzadas. A la Aviación gubernamental se incorporaron 20, fueron militarizados 11 (gran parte de la

plantilla de LAPE) y, entre contratados y voluntarios extranjeros, casi 70 (19). Aproximadamente un centenar, frente a unos 95 contrarios (complemento y civiles transformados, principalmente), por lo que la correlación de fuerzas siguió manteniendo la ventaja cuantitativa gubernamental: 315/260 (20).

Hasta marzo del año 1937, consta la formación en las escuelas de Alcalá y Levante (republicanas) de 163 pilotos, mientras que los incrementos nacionales totalizan 90 reincorporaciones, más una veintena del primer curso extraordinario de pilotos y los tres de tripulantes en Tablada, 84.

Comenzamos a perdernos,... no sabemos si se contabilizan los formados en escuelas francesas y la cuantía de no pilotos. Con todo, no es aventurado asumir que en el mes de marzo de 1937 los pilotos de la Junta de Defensa rondarían los 400, frente a escasos 500 republicanos.

Si incluimos otros operativos, las cifras de Salas, que parecen incontestables, totalizan 1.205 frente a 696, donde descontando los mecánicos de tierra podríamos hablar de 705/563, favorable a los republicanos.

A partir de ahí, la polémica respecto a la proporción puede estar servida. No vamos a entrar en ella, pues ambos contendientes están ya reforzados por los expedicionarios rusos e italo-alemanes, cuyas rotaciones y entidad inclinaron la balanza, puntualmente, a uno u otro lado con independencia de que algunas cifras puedan ser minoradas (21), cuadro 2, p. 26.

La tardía política republicana de «sólo españoles» hizo que los pilotos rusos desaparecieran de sus unidades en el mes de noviembre de 1938, cuando ya todo era irreversible. Pero la consigna «resistir es vencer» —por la posible Segunda Guerra Mundial— podría justificar lo de «gloriosa» para los mermados efectivos de la machacada Aviación republicana.

(19) Los contratos mercenarios se suprimieron en el mes de noviembre, aunque algunos continuaron. Lacalle dice al respecto que, referido a los pilotos de caza en la batalla de Madrid, sumando los pilotos españoles de la zona facciosa y gubernamental, no llegaríamos al 10%.

(20) En el lado republicano siempre hubo una fijación excesiva sobre el predominio extranjero en los oponentes. Así, Álvarez del Bayo: aviadores prisioneros en el curso de 12 meses: 98 (60%) italianos, 49 (30%) alemanes y 16 (10%) españoles, esa era la Aviación llamada nacionalista. Olvida que el Grupo 12, escuadra mixta con 117 aviones era exclusivamente rusa.

(21) En la batalla de Teruel, por ejemplo, (dos meses y medio) Hidalgo tuvo 37 bajas, (nueve extranjeros), frente a las 28 de Kindelán, (15 italo-alemanes), proporción que indica la relación en ese momento.

Cuadro 2.— Noviembre 1938.

Noviembre-1938			
162 (I-16) + 158 (I-15) + 79 (SB) + 51 (RZ)			450
600 Rusia 100 Francia @ 300 Levante		@ 1.000	
(120 + 85 + 3.º Rusia 70 Francia)			
400 Escuela nacional + 80 Italia + 20 Alemania			@ 500
Totales 36-39			
Titular Gaceta desde 18 de julio de 1936		Aviación nacional	
Pilotos	1.078		620 (13 promoción pilotos)
Observadores	184	1.612	1.303 331 (9 promoción navegantes)
Especialistas en vuelo	350		352 (especialistas en vuelo)
<i>Bajas por acción de guerra</i>			
Aviación nacional	172		
Aviación Legionaria	175	(160-193)	
Legión Cóndor		(150 totales)	
Cuerpo Expedicionario soviético		(157 a 220)	(772 aviadores + 52 técnicos)
Aviación republicana		(155 sólo caza, incluido extranjero)	

Lacalle, basado en los estadillos de su Jefatura, contabiliza los siguientes pilotos: 162 de *moscas*, 158 de *chatos*, 79 de *katiuskas* y 51 de *natachas*, total 450. (Salas eleva la cifra al millar, con 600 de Rusia, muchos no pilotos). Para esas fechas, la Aviación Hispana había formado casi 400 en escuelas nacionales, 80 en Italia y 20 en Alemania. Este contingente, más los iniciales, la Aviación Legionaria y la Legión Cóndor nos obligan a admirar el coraje —no en vano eran también españoles— con que los ya prácticamente vencidos afrontaron su tragedia final.

Los aviones

En la publicación del año 1937 antes citada (recurso a esas antiguallas porque su desmentido sería verificable, por proximidad, y no se hizo podía leerse: «al estallar la insurrección, la Aviación republicana se componía de un pequeño número de Nieuport y Breguet que no hacían más que rellenar los hangares, inutilizables por falta de pilotos...» (Y, sobre todo, de mantenimiento, habría que añadir).

Cuadro 3.- Aviones operativos julio 1936.

Aviones operativos julio 1936			
277 S. (214/63)	224 G. (174/50)		@ 300 (200/95)
15 escuadrillas Breguet XIX	141	65	65 (5)
5 escuadrillas Nieuport-52	48	50	10 (3)
2 escuadrillas Donier-Wal	18	20 hidroavión	15
3 escuadrillas Sa-62	35	15	0
3 escuadrillas Vickers Vildebeest	27	27	0
Polimotores	10	1 (FVII)	(3)
Polimotores civiles	14	3 (DC-2)	(1)
		3 (DH)	(1)
Otros cazas	4	4	0
	297	<u>188</u>	<u>95</u>
(Breguet/Vickers Vildebeest)		107	70 cooperación
(Nieuport/Msyde/Fury)		62	12 caza
(Fokk/Dragones/DC-2)		19	5 t. bombardeo
(Donier-Wal/Sa-62)		42	17 hidros
		<u>230</u>	<u>104</u>
<i>Segunda línea</i>		200	15

En cualquier caso, como dice Shores, en el año 1936 la Fuerza Aérea española era pequeña y obsoleta y pese a las adquisiciones proyectadas, mínimamente lista para combate. Sanchis relacionó 277 aparatos de 18 tipos diferentes, que Gomá redujo a 224 y los primeros trabajos de Salas elevaron a 300. Cifras no manipuladas, pero dispares porque no aclaran el estado de vuelo y no reflejan, o reflejan mal, los efectivos de la llamada segunda línea.

¿De cuántos aviones realmente «operativos» disponía la Aviación española en 1936? En base a los adquiridos, las plantillas y los inventarios de unidades la cifra en 300 sería muy aproximada. Agrupados por tipos y empleo táctico resultan más, lo que no es sorprendente si tenemos en cuenta que, por citar inexactitudes, los Sa-62 no pasaban de 20 y la fábrica de Guadalajara seguía entregando Nieuport, cuadro 3.

A la hora del reparto, nos parece más realista la relación 188/95 que la 230/104, pero en cualquier caso, la proporción es casi exacta de 2 a 1, superioridad nominal gubernamental ampliamente reforzada con los aviones de segunda línea, casi todos en su zona (200 frente a 15).

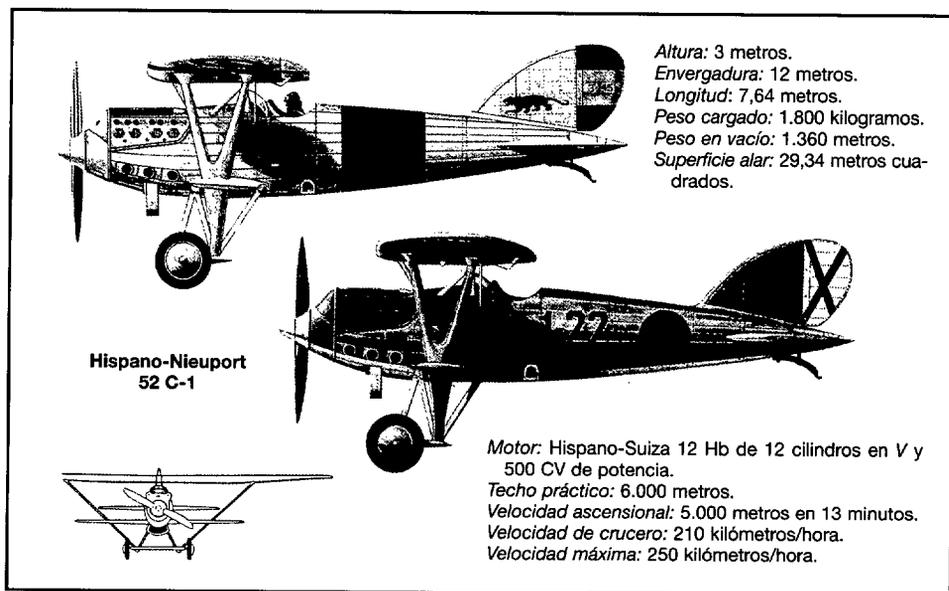


Figura 3.- Hispano-Nieuport 52 C-1.

Los aparatos que se implicaron inmediatamente fueron:

- El Hispano-Nieuport-52 como caza (figura 3). Concurso año 1927. Dos Vickers Vildebeest 7,7. (CN) 26 despliegue Lérida, Sariñena, sierra de Madrid, sur, etc. Fiat G-50: 13 (tres Granada, uno Burgos, sur, etc.).
- El CASA-Breguet XIX como apoyo y bombardeo ligero (figura 4). Licencia del año 1923. (RZ) (10) repartidos. Elstob 47/64 e Infame (Gomá). 1-G-10 a 5-G-10; Vitoria, Logroño, Zaragoza, etc., año 1937: 1 y 2-G-10. Fueron sustituidos por Romeo-37 y rasantes: «El enfrentamiento Breguet-Nieuport era casi un asesinato» (Lacalle).

Los Vickers Vildebeest, diseño en el año 1930, 230 kph, estuvieron todos (20 ruedas, siete hidros) en manos del Gobierno, así como los MartinSyde y Macchi (*currinchis*), que fueron diseños de los años veinte. Los Sa-62 y Donier-Wal actuaron en ambos bandos y los tres *fury* de preserie —con mucho, el mejor caza— quedaron en Getafe, con un Boeing.

Respecto a los polimotores, lo más moderno era el DC-2, civil, y se dispuso de Fokkers y Dragones, unos militares y otros militarizados. Estos aviones protagonizaron notables operaciones bélicas de enlace, transporte, bombardeo e interdicción en los primeros momentos. Pasaron

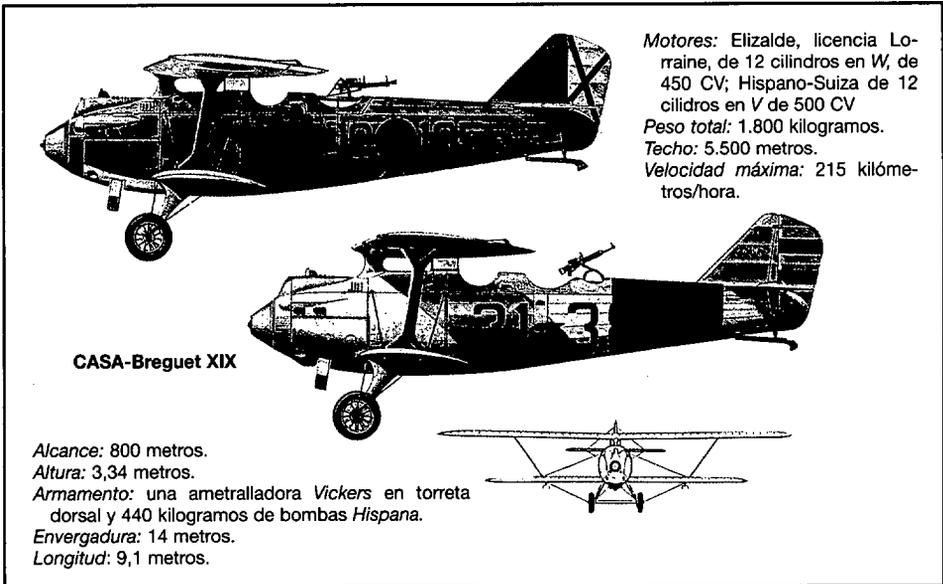


Figura 4.- CASA-Breguet XIX.

pronto a segunda línea, pero se adquirieron en diversos mercados un número importante (hasta 18 Fokkers y 26 DH), figura 5, p. 30:

- Veintiuno polimotores civiles registrados. (LH, LE y LR) 40, dos LAPE y un aerotaxi (22-1, Núñez de Prado; 22-2 *Alas Rojas*; 22-3 accidentes diciembre del año 1936). Comprados: total 26. (Grupo Ansaldo: cinco y cuatro F-VII).
- (RB y BF) 20, Servicio Colonial y cesión civiles. Con importaciones y variantes: 18. (20-4, *anciano, veterano, abuelo, etc. (carlanco era un monomotor comprado en Tánger)*).
- (TD) 42, cinco (cuatro LAPE 42 y un Vara del Rey, *panadero*, 22 vuelos Haya, en el mes de octubre del año 1936 y abril del año 1937). Aparte del DC-1 y Ford trimotor, intervinieron en ambos bandos, varios Lockheed (Orión, Vega, etc.), Northrop (Delta y Gamma), Vultee (American A) y otros multiplazas, como la Airspeed Envoy en la que murió el general Mola con el capitán Chamorro.

El material de anteguerra pasó a segunda línea y pronto quedaron sólo muestras (22).

(22) A primeros del año 1937 todavía estaban «dando guerra» una cincuentena de Breguet (repartidos), 15 Nieuport (casi todos republicanos) y 10 Donier-Wal (repartidos) que desaparecieron enseguida. (A la revista de Barajas el 12 de mayo de 1939 todavía consiguieron llegar seis —ya históricos— Breguet).

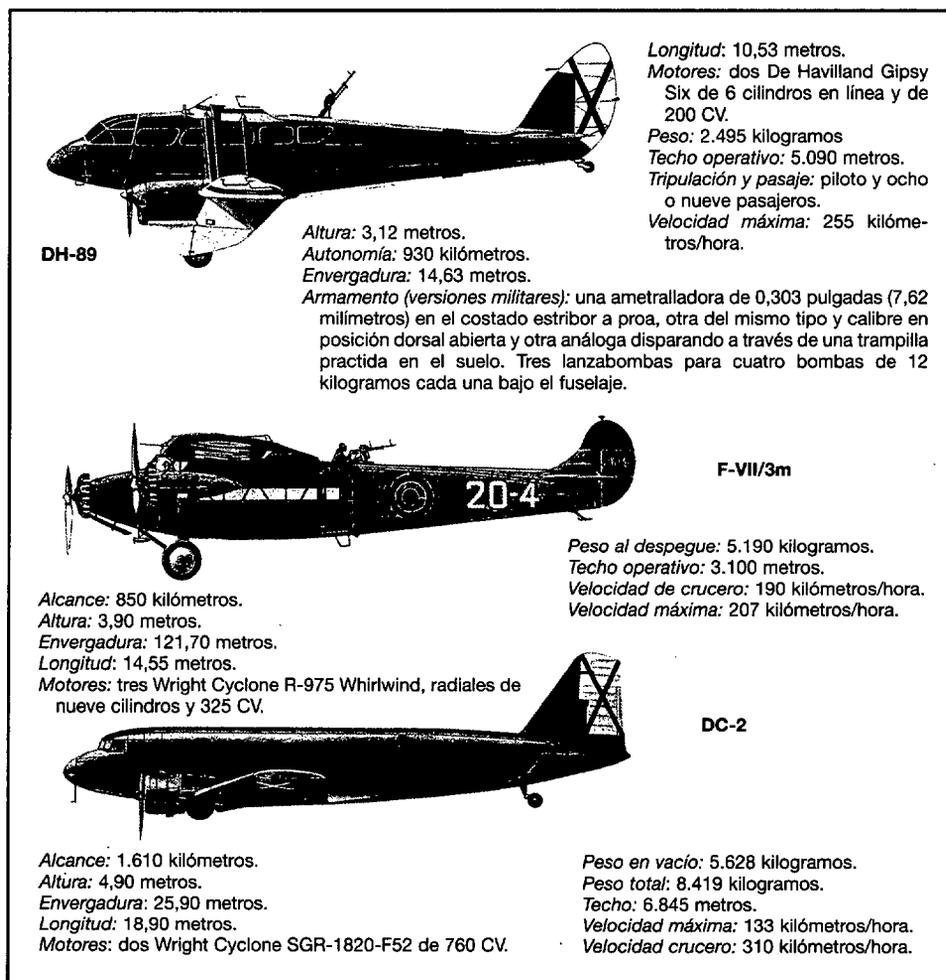


Figura 5.- DH-89, F-VII/3m y DC-2.

La carrera por la adquisición de aviones comenzó inmediatamente, propiciando el claro intervencionismo posterior que, según Kindelán, fue iniciativa de los «rojos» y no nuestra. Eso admitiría discusión, pero lo cierto y verdad es que el telegrama más madrugador fue el de Giral al gobierno frentepopulista francés el mismo día 19 de julio (23).

(23) La misión del D-APOL -(Arranz)- no vio a Hitler hasta el día 26 y la del G-ACYR -(Bolin)- no obtuvo el sí de Mussolini hasta el día 27, fecha en que Malraux se desplazó a Madrid, tras la llegada a París de Warletta y Aboal el 21 o 22 de julio.

La Office Général de l'Air, el Ufficio Spagna (CTV, Roatta) y el Estado Mayor W (general Wilberg, luego Jaenecke) iniciaron los primeros envíos, alegando la iniciativa de los otros. Antes de entrar en vigor el acuerdo de no intervención —día 8 de septiembre, que nadie respetó— ambas Avia-ciones casi doblaban los efectivos iniciales (24).

En Londres actuó eficazmente don Juan de la Cierva para los nacionales y el comandante Pastor para los republicanos. (Las gestiones que también realizaron estos en Berlín fracasaron por la no devolución del Ju-52 retenido y luego destruido en Barajas en un bombardeo).

A México y Estados Unidos se desplazó el teniente coronel Trejo, donde a pesar del «embargo moral» pudo adquirir un variopinto material, en parte capturado por los nacionales (25).

En el mercado civil europeo, pronto esquilado, se produjeron especulaciones y auténticas estafas, lo que hace que se contabilicen aviones que jamás llegaron. Sí lo hicieron, a Vigo, en el mes de diciembre, 15 PWS-10 polacos, con los que se quería equilibrar la superioridad gubernamental en Nieuport.

El primer avión extranjero que participó en operaciones propiamente dichas debió ser el D-APOL del Flugkapitán Henkel (26), que el 29 de julio se incorporó al «puente aéreo» en un primer salto con 22 legionarios de Tetuán a Sevilla, pilotado por Guerrero

Los primeros en llegar fueron nueve Savoia-81, a Nador, cortos de combustible, el día 30 (27), figura 6, p. 32:

(24) Están documentadas las fechas, cuantías, comisiones y sociedades instrumentadas para la materialización del transporte y financiación, con ciertas lagunas. La HISMA-Rowack y la Safni se constituyeron sobre la marcha, mientras que las primeras toneladas de oro del Banco de España volaron a París —Coterillo, en DC-2— a partir del día 30 de julio.

(25) *Mar Cantábrico*, interceptado por el Canarias el día 10 de febrero de 1937, con 31 aparatos a bordo. A destacar, también el *Hordena*, de Gydnia, con 22 Aero-101, por el *Almirante Cervera* el día 6 de marzo de 1937. ambas flotas contendientes intentaron cerrar los puertos de aprovisionamiento, con desigual fortuna e incidentes con las flotas de vigilancia del Comité de no intervención, hasta que a finales del año 1937 el almirante Moreno cortó la vía marítima a los suministros de la Unión Soviética desde Palma.

(26) Requisado a Lufthansa en Las Palmas por Orgaz el día 19, llevó la carta de Franco a Hitler y regresó en vuelo directo Stuttgart-Tetuán el día 28.

(27) La petición de Franco, vía Luccardi, fue la «cesión de ocho transportes», luego aumentada. Mandados por Bonomi, salieron 12 de Cagliari, militares, sin pintar, con la cobertura de que Mussolini había conocido por su agregado militar en Madrid la presencia de aviones franceses en Barcelona. Como se sabe, tres agotaron la autonomía y se accidentaron, uno en el mar y dos en Marruecos francés.

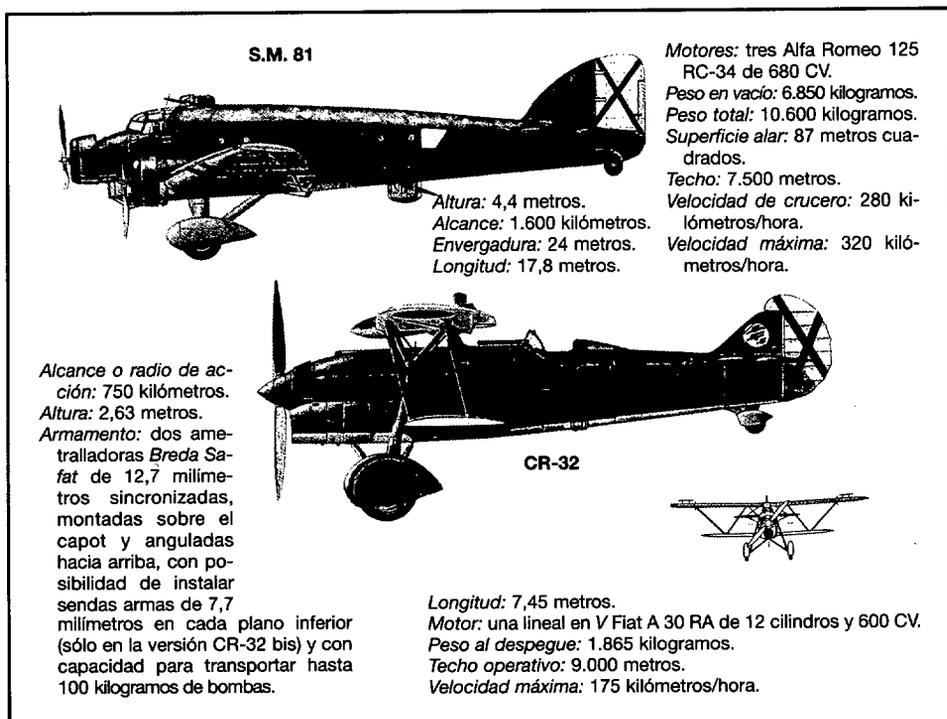


Figura 6.— S.M. 81 y CR-32.

- Pipistrello (*murciélago*).
- Grupo 29, bombardeo «pesado», Aviación Legionaria.
- Grupos españoles 15, 16, 17 y 18 G-21, más de 60 aviones.
- Tren fijo, seis ametralladoras 7,7 milímetros, 1.200 kilogramos en bodega.
- 47 sobrevivieron, XVI Regimiento, Villanubla.
- 1 capturado 1938. (Voló en la segunda Ella del Grupo 72, con Vultee).

Los Sa-81 no pudieron volar, por carecer de gasolina adecuada, hasta el día 4 de agosto:

- Celestino (caza) Rosatelli CR-32 Falco.
- Totales 380 (Elstob y Abellán). Otros 300.
- Perdidos en combate 43.
- Numeración hasta 394, pero incluye recuperados y posguerra.
- Escuadra de caza legionaria (*cucaracha, Asso di Bastone, Gamba de Ferro*).
- Primeros españoles 3-51 (noviembre de 1936) 3-61 y 3-63 (diciembre), dos G-3, mayo de 1937, utilizaron más de 100 y cedidos por disolución 126.

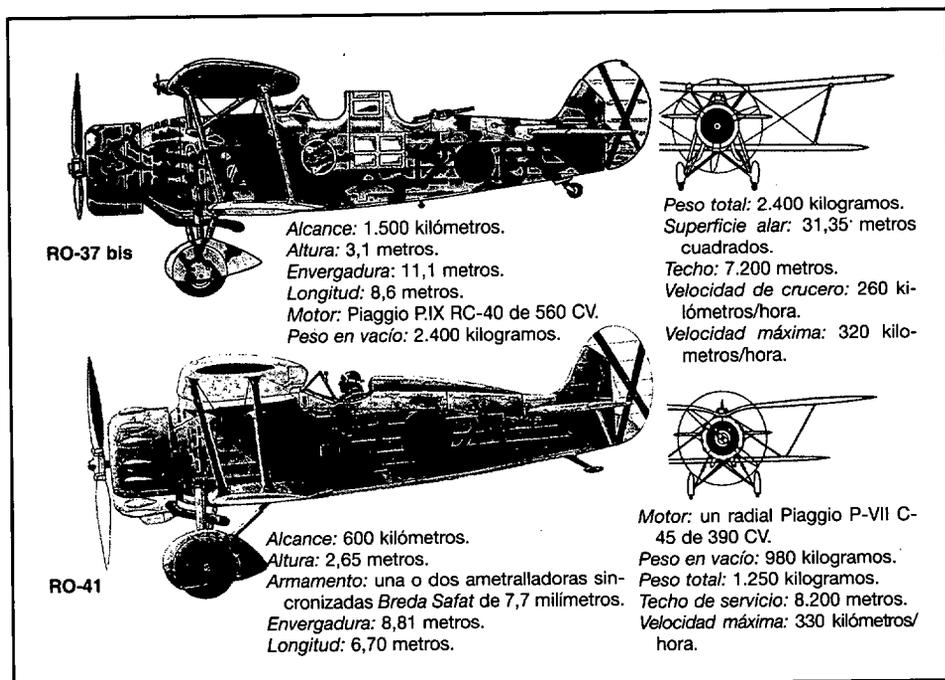


Figura 7.— RO-37 bis y RO-41.

— Capturados (despistes Alcalá, Don Benito, etc.). Patrulla Grupo 71 (con Dewoitine, Gourdou y Aero).

Diez días más tarde llegó a Melilla el *Nereida* con la primera escuadrilla de Fiat. Se montaron en Nador y a partir del día 18 volaron a Sevilla: 12 CR-32 mandados por el capitán Dequal (*Limonesi*).

Vigo recibió en el mes de septiembre los Ro-37, figura 7:

- Ferro da Stiro (plancha).
- A Vigo —por bloqueo— septiembre del año 1936. Grupo (una Ella española). Un G-12.
- Cuatro G-12, reconocimiento. Hasta 38 aviones, cinco al fin de la guerra.
- Probado en Abisinia. Campos no preparados. Acompañó Ju-52 simulando caza.
- RO-41. Llegaron 13 para caza. No podía competir con los rusos. A escuelas de transformación. Al acabar la guerra quedaban 25 en vuelo.

En Francia, tras la autorización inicial y su veto en un Consejo de Ministros extraordinario —día 25—, se levantó la prohibición al tener cono-

cimiento de las emergencias de los Savoias. Oficialmente se concedieron tres licencias de exportación para 26 aviones, Potez y Dewoitine, en base a acuerdos de preguerra, pero como mínimo, se triplicó este número con otros tipos. Está comprobado el vuelo Toulouse-Barcelona de 13 cazas y seis bombarderos el día 8 de agosto (voluntarios franceses y pilotos de LAPE), aunque también está documentada la presencia en España, ya en el mes de julio, de diversos aviones. (Dos Bloch, desde el día 24, varios Laté, un Morane, etc.).

Los Dewoitine se llevaron, para armar a Cuatro Vientos y operaron desde Barajas, Getafe y Guadix. En Barajas se constituyó un Grupo Potez, que el día 16 de agosto intervino en los frentes de Córdoba y Extremadura, figuras 8 y 9.

La «ayuda» francesa es la más controvertida en número y calidad:

— Los Marcel Bloch 200 y 210 (BCR concepto francés desfasado) no eran tan malos como se ha dicho —«ataúd volante», al igual que el Potez—

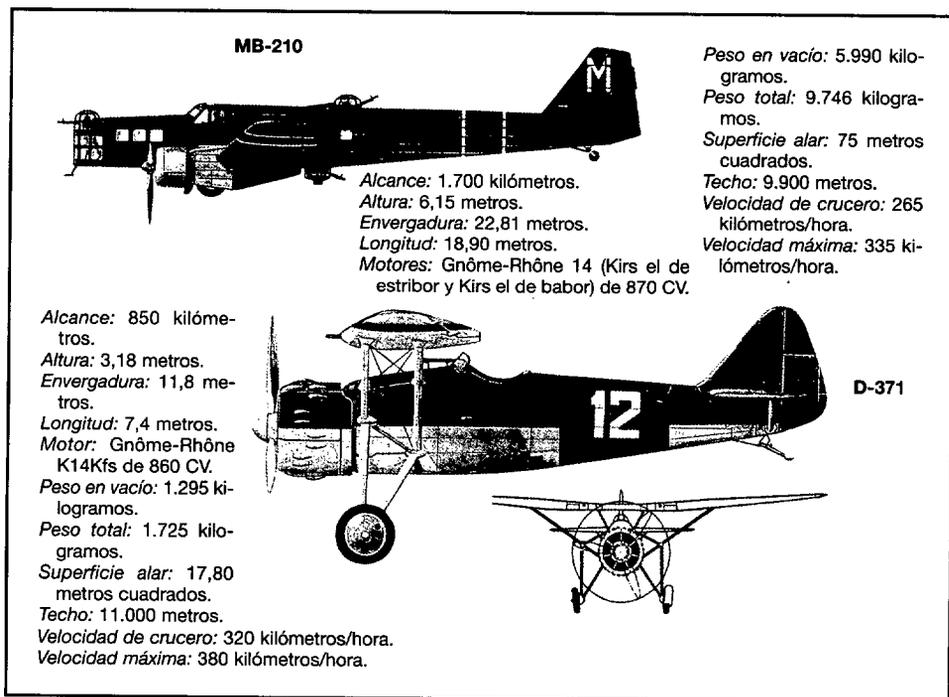
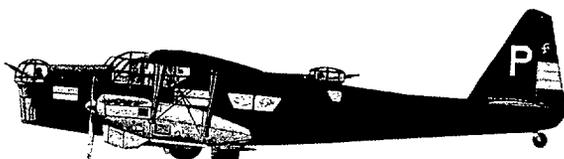


Figura 8.- MB-210 y D-371.

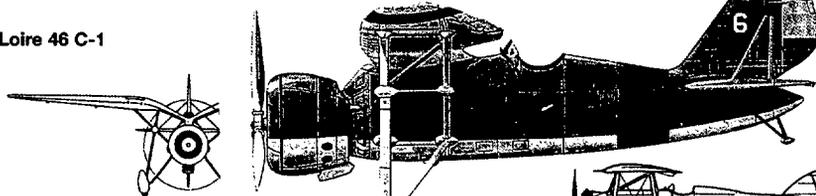


Potez 540

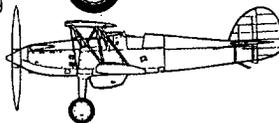
Alcance: 240 kilómetros/hora
Altura: 3,88 metros.
Autonomía: 1.200 kilómetros.
Carga máxima: 78,80 kilogramos/
 metro cuadrado.
Elevación: 10.000 metros.
Envergadura: 22,10 metros.
Longitud: 16,20 metros.

Motores: 540, dos Hispano-Suiza 12 Xirs de 690 CV y 542, dos
 Lorraine Hfrs de 780 CV.
Peso en vacío: 3.785 kilogramos.
Peso cargado: 5.950 kilogramos.
Superficie alar: 76 metros cuadrados.
Velocidad de ascensión: 4.000 metros en nueve minutos.
Velocidad máxima: 310 kilómetros/hora.

Loire 46 C-1



Letov S-231



Gourdou Lesseure GL-32

Altura: 4,18 metros.
Armamento: cuatro ametralladoras 7,7 milímetros.
Autonomía: 450 kilómetros.
Envergadura: 11,8 metros.

Longitud: 7,76 metros.
Motor: GR 14 KFS 930 CV.
Peso al despegue: 1.985 kilogramos.
Velocidad máxima: 410 kilómetros/hora.

Figura 9.— Potez 540, Loire 46 C-1, Letov S-231 y Gourdou Lesseure GL-32.

pero vinieron menos de los que se citan (P. Laureau, cuatro Icare). Llevaba cinco/seis tripulantes —menos, en Francia— y tres montajes de 7,5 milímetros, con una capacidad de bombas de 1.000 kilogramos (1.600 el 210, con tren retráctil).

— Los Dewoitine-371 de una serie de 20 para Lituania, fueron rechazados —por su estado— 14 y los seis restantes fueron los primeros en llegar. Al reemplazar el Ejército del Aire francés sus Dewoitine-372, 10 de este segundo tipo vinieron a España. Del monoplano 510 —400 kph cañón— sólo llegaron dos, desarmados como los anteriores. En total, unos 26 de los tres tipos (cifra conservadora ya que varias fuentes apuntan entre 40 y 54, que son excesivos).

- Los Bloch actuaron junto a los Potez en las formaciones de bombardeo y los Dewoitine se integraron con algunos Nieuport en la escuadrilla *España* (A. Guidez) y, solos en la escuadrilla *Malraux* y la segunda *Lafayette* (Martín Luna con americanos) en Barajas. Acabaron postergados a la defensa de costas (Grupo 71) y se citan 20 derribados. Los últimos, destruidos en Bañolas.
- El Potez 540/541 fue el caballo de batalla de Malraux en *L'espoir*. Llegaron alrededor de 20 (testimonio de V. Veniel, de los no entregados al Ejército del Aire francés) (Sanchís, 50 y Elstob, 40). En agosto se formó el Grupo Potez en Cuatro Vientos, con un Ju de preguerra, tres Potez y dos Bloch; la escuadrilla séptima del Grupo 72 y el Grupo 11 de bombardeo nocturno.
- El contrato de adquisición de 20 Loire, llamado el *ferrari* de los cazas, no se cumplió. (V. Veniel, que trajo uno, comentó que llegaron cinco o seis como máximo).

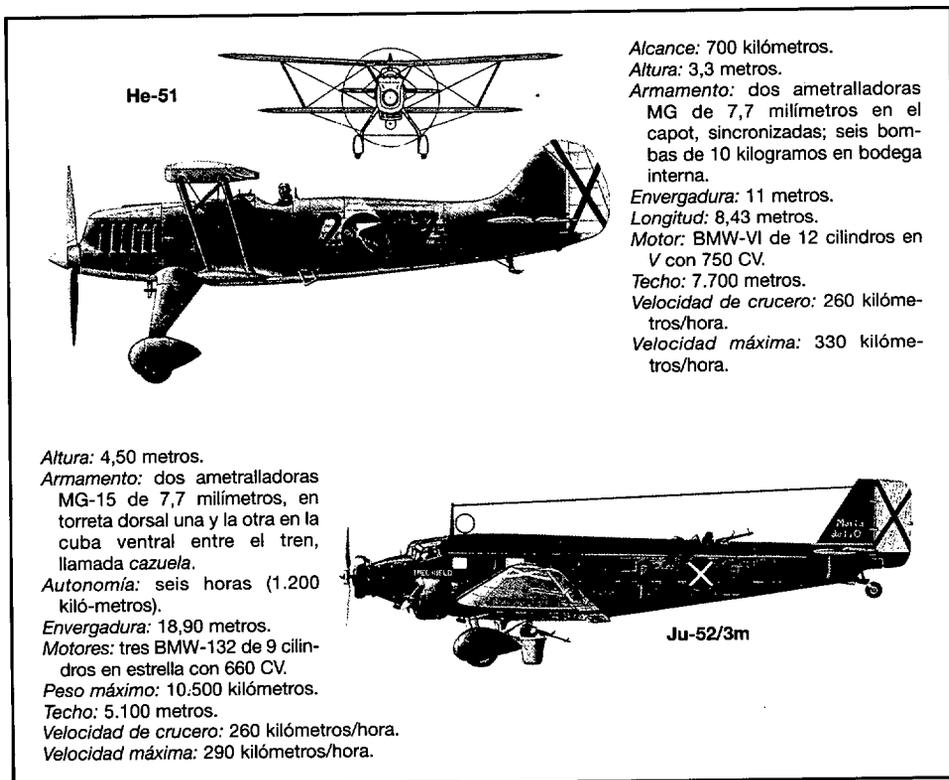


Figura 10.— He-51 y Ju-52/3m.

- En la caza republicana volaron otros modelos entre los que cabe destacar el Gourdou GL-32 (con el que Zambudio atacó al *España*) de los que se citan 20 (muchos menos), más útil para enlace y apoyo. Letov-231: llegaron inicialmente ocho desde Gdynia (Polonia) y nueve más a Cataluña, que con algún Kooloven y Bristol *Bull-Dog* (siete) se incluyeron en las escuadrillas *Krone* —apelativo de las mixtas y no rusas— que, en general fueron pasando a misiones de retaguardia. Sí actuó brillantemente el *fury*, del que se habían montado tres, comprados en Inglaterra como anticipo de la serie a construir bajo licencia. Un único Boeing 289 fue volado por Puparelli, jefe de caza en Getafe, con el que fue derribado.

La llegada a Cádiz del *Usaramo* con el primer envío de la operación *Fuego mágico* se produjo, burlando el bloqueo, la madrugada del día 7 de agosto: 11 Ju-52 (quizá menos) y seis He-51, con sus dotaciones. Los Junkers restantes fueron llegando en vuelo hasta totalizar 20, excepto el D-Amyr, que tras tomar y despegar corrigiendo su error en Barajas, se quedó en Azuaga, donde fue capturado, figura 10:

- Los seis primeros He-51 del *Usaramo* constituyeron la efímera Ella. Rambaud, pues los alemanes no podían entrar en combate y los reclamaron de nuevo al quitarse la restricción. Dotación de la J-88 de la Legión Cóndor (cuatro Ellas de 12), luego sustituidos por Bf-109 y pasaron a españoles (uno G-2, León recibió los 37 cedidos). Conservó la clave dos, pero se destinó a asalto (*cadena*). Elstob dice que intervinieron 135. Se les concedió la Medalla Militar el 15 octubre de 1937, por su actuación en la batalla de Teruel.
- Del primer envío Ju-52, se armaron nueve para constituir la escuadra B, que empezó a actuar el día 8 de agosto. (El resto, tras volar el puente, también armados para *Pedros y Pablos* —Moreau y Henke—). Nuevos envíos dotaron el K-88 de la Legión Cóndor y pasó a frentes secundarios y nocturno. Operaron alrededor de 100. «Lo más destacado y admirable de la batalla del Jarama fue el increíble tesón y verdadero espíritu de sacrificio de los Ju-52» (Lacalle). «Mañana, nuestro grupo bombardeará caiga quien caiga» (Calderón Gaztelu, 15 de febrero de 1937). Se les concedió la Medalla Militar el 12 junio 1938.

Las compras civiles, a través de compañías holandesas, inglesas y traficantes diversos, llevaron a Burgos y Cataluña, con pilotos de fortuna, casi una docena de polimotores a cada bando.

Los incrementos respectivos serían, en julio y agosto, 65 nacionales y 67 republicanos. (Viñas cita 80 italo-alemanes y 60 franceses, como Sch-

Cuadro 4.- Importaciones.

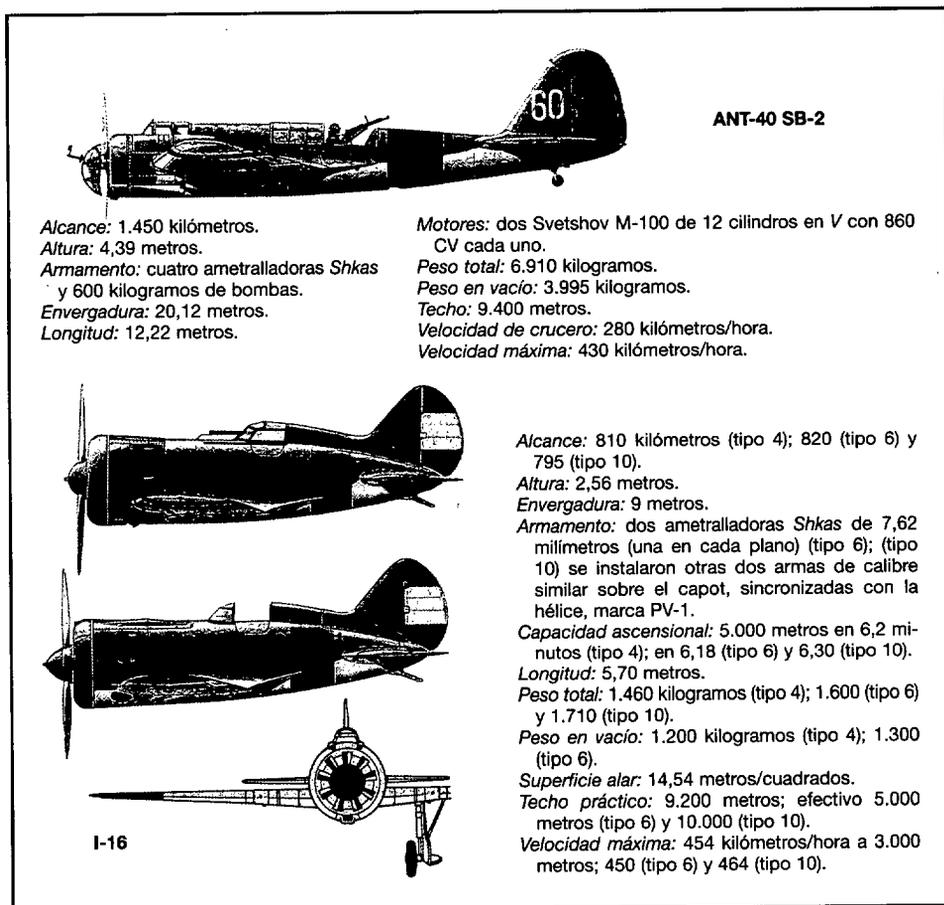
Importaciones	
Importaciones julio-agosto: 67/65 (s.), 60/80 (Viñas)	
Importados y en vuelo el 9 de septiembre: 64 (+17) = 81 67 (+18) = 85	
(Iniciales) +	188 + 95
	<u>269</u> <u>180</u>
(Octubre)	30 104
Antes de los rusos	<u>299</u> <u>284</u>

wartz). Lo que sí es seguro es el número de los que estaban en vuelo el día 9 de septiembre, a saber: 67 (más 18 en fase de montaje) y 64 (más otros 17 franceses). Como en octubre llegaron 52 italianos, otros tantos alemanes y un número difícil de evaluar al otro bando (entre 20 y 50 —los Potez M, N, O, P, Q, R y S, algunos Bloch, una decena de Loire-46—) el balance antes de la llegada de los rusos, un 300/285 sigue equilibrado. En calidad, favorece netamente a los nacionales, cuadro 4.

Aunque hubo «avanzadillas» de pilotos rusos en Getafe a primeros de agosto (algunos en el enorme séquito del embajador Rosenberg), el primer escalón del Cuerpo Expedicionario no llegó a Cartagena, —Rostok, hasta el día 10 de septiembre (33 técnicos aeronáuticos que se desplazaron inmediatamente a Carmolí y Los Alcázares. Los primeros aviones llegaron a mediados de octubre (el día 13, también a Cartagena, el *Bolshevik* con 18 cazas, seguido inmediatamente por otros cinco barcos —que, a su vuelta, trasladaron en depósito 7.800 cajas de oro— con más chatos, algunos moscas y 31 *katiuskas* para Los Llanos y Tomelloso. Los I-15, que entraron en acción en Madrid el día 4 de noviembre, fueron precedidos por la actuación de los *katiuskas* el 28 de octubre (bombardeos de Sevilla, Cáceres, etc.), figuras 11, 12 y 13:

- Skorosnoi Bombardirovsho.
- *Martin Bomberg, sofía y katiuska.*

- Octubre de 1936, Grupo 12. Pilotos soviéticos hasta la llegada de los formados en Rusia. Excelente visor. Sin ángulos muertos, tres cabinas separadas. Gran velocidad, poca carga.
- Fuentes rusas citan el envío de 210 (llegaron *Alas Gloriosas* 93).
- Derribados 40 (más 10, tierra y DCA). 18 recuperados, (20 W) a Los Llanos.
- *El Circo Krone*, por traslados para dispersión.
- (CM) Istrebitel (caza) I-16 *mosca*, *yastubok* (aguilucho) e *ishak* (burrito).
- Primeras dos Ellas, 31 a Cartagena. *Rata* —Boeing— por parecido con el P-26.
- Primera actuación el día 15 de noviembre.



ANT-40 SB-2

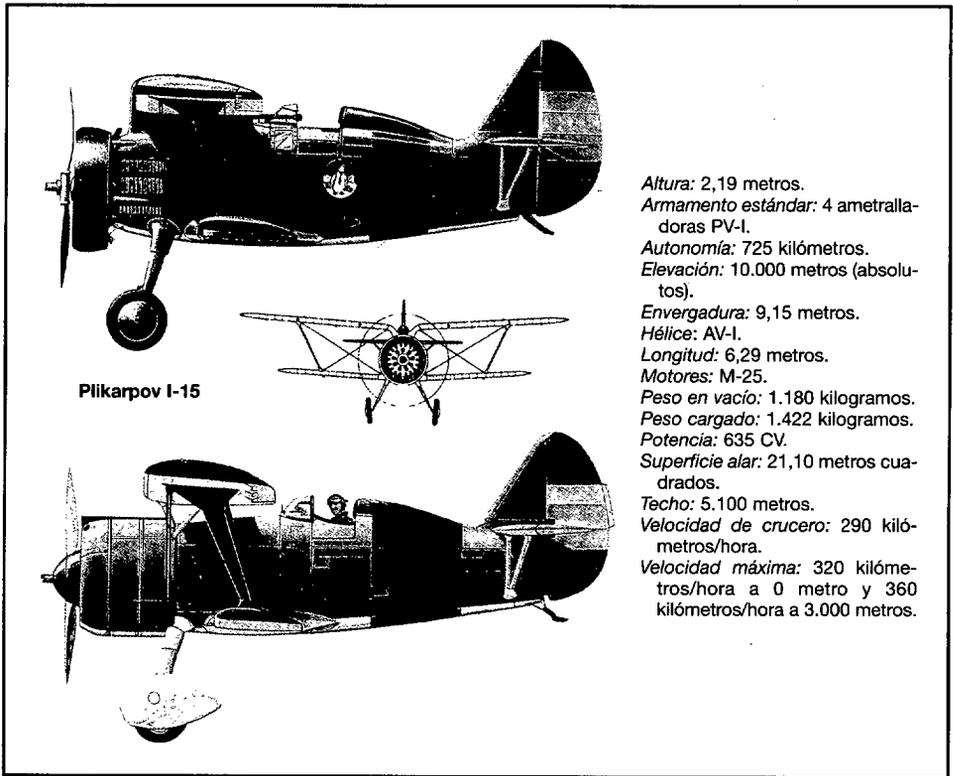
Alcance: 1.450 kilómetros.
Altura: 4,39 metros.
Armamento: cuatro ametralladoras Shkas y 600 kilogramos de bombas.
Envergadura: 20,12 metros.
Longitud: 12,22 metros.

Motores: dos Svetshev M-100 de 12 cilindros en V con 860 CV cada uno.
Peso total: 6.910 kilogramos.
Peso en vacío: 3.995 kilogramos.
Techo: 9.400 metros.
Velocidad de crucero: 280 kilómetros/hora.
Velocidad máxima: 430 kilómetros/hora.

I-16

Alcance: 810 kilómetros (tipo 4); 820 (tipo 6) y 795 (tipo 10).
Altura: 2,56 metros.
Envergadura: 9 metros.
Armamento: dos ametralladoras Shkas de 7,62 milímetros (una en cada plano) (tipo 6); (tipo 10) se instalaron otras dos armas de calibre similar sobre el capot, sincronizadas con la hélice, marca PV-1.
Capacidad ascensional: 5.000 metros en 6,2 minutos (tipo 4); en 6,18 (tipo 6) y 6,30 (tipo 10).
Longitud: 5,70 metros.
Peso total: 1.460 kilogramos (tipo 4); 1.600 (tipo 6) y 1.710 (tipo 10).
Peso en vacío: 1.200 kilogramos (tipo 4); 1.300 (tipo 6).
Superficie alar: 14,54 metros/cuadrados.
Techo práctico: 9.200 metros; efectivo 5.000 metros (tipo 6) y 10.000 (tipo 10).
Velocidad máxima: 454 kilómetros/hora a 3.000 metros; 450 (tipo 6) y 464 (tipo 10).

Figura 11.— ANT-40 SB-2 y I-16.



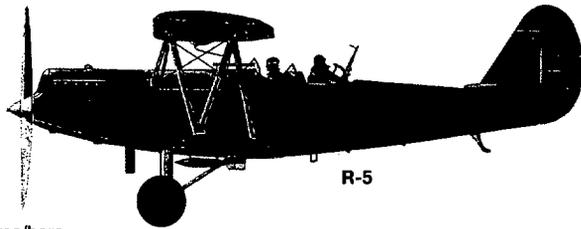
Polikarpov I-15

Altura: 2,19 metros.
 Armamento estándar: 4 ametralladoras PV-1.
 Autonomía: 725 kilómetros.
 Elevación: 10.000 metros (absolutos).
 Envergadura: 9,15 metros.
 Hélice: AV-1.
 Longitud: 6,29 metros.
 Motores: M-25.
 Peso en vacío: 1.180 kilogramos.
 Peso cargado: 1.422 kilogramos.
 Potencia: 635 CV.
 Superficie alar: 21,10 metros cuadrados.
 Techo: 5.100 metros.
 Velocidad de crucero: 290 kilómetros/hora.
 Velocidad máxima: 320 kilómetros/hora a 0 metro y 360 kilómetros/hora a 3.000 metros.

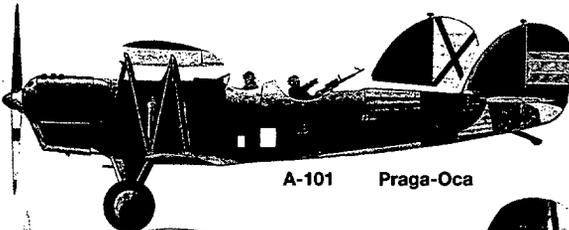
Figura 12.- Polikarpov I-15.

- Fuentes rusas citan 221. (Hay fotos del número 260, no correlativos) Barbeta: seis Grupos, 183; más los devueltos sin desembalar. Previsiónes fabricar 100 en Saf-15.
- *Supermosca*, motores sobrecomprimidos. (*Nariz fría*, cuatro Ellas, *del chupete*).
- Primer caza tren retráctil del mundo. (El jefe de la seis Ellas derribó a Morato).
- Posguerra, 15 montados en Jerez. (El día 5 de febrero de 1939, el capitán Galera voló 29 a Franczal).
- (CC y CA) I-15 *chato* (rusos, *cangrejo*. Ala gaviota (*chaika*). *Curtis*).
- Octubre de 1936, dos Ellas de 31. (Primera Los Alcázares/Algete *Palancar* y segunda Alcalá *Antonio* y *Casimiro*, todos rusos excepto Lacalle y Darry). Primera actuación, el día 4 de noviembre.
- *Superchato*, plano recto (I-152 o bis), 31 por tierra, marzo de 1938.

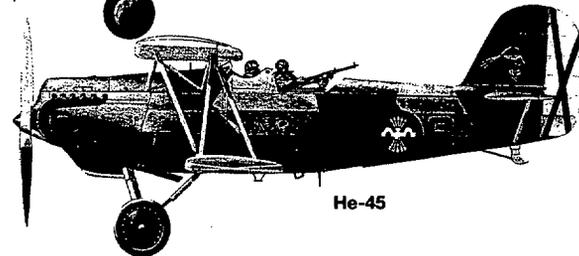
Altura: 3,6 metros.
Autonomía: 800 kilómetros.
Armamento: tres ametralladoras
Shkas y hasta 250 kilogramos
 de bombas.
Envergadura: 15,5 metros.
Longitud: 105 metros.
Motor: Svetshov M-17 de 12 ci-
 lindros en V con potencia de
 680 CV.
Techo: 6.400 metros.
Velocidad de crucero: 280 kilómetros/hora.
Velocidad máxima: 430 kilómetros/hora.



R-5



A-101 Praga-Oca



He-45

Altura: 3,6 metros.
Armamento: una ametralladora
 MG de 7,7 milímetros sincro-
 nizada, en la parte delantera del
 capot, asimétricamente colo-
 cada; y otra de similares carac-
 terísticas en soporte anular
 giratorio, inmediatamente des-
 trás de la cabina del piloto,
 servida por el observador; 200
 kilogramos de bombas en
 bodega interna.

Envergadura: 1,50 metros.
Longitud: 10 metros.
Peso cargado: 2.745 kilogramos.
Peso en vacío: 2.105 kilogramos
Superficie: 14,54 metros cuadra-
 dos.
Techo: 5.500 metros.
Velocidad de crucero: 210 kiló-
 metros/hora.
Velocidad máxima: 290 kilóme-
 tros/hora.

Figura 13.- R-5, A-101 (Praga-Oca) y He-45.

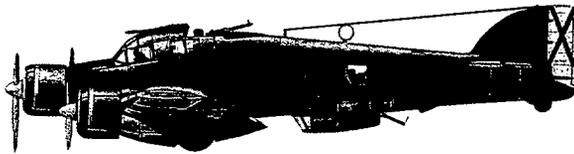
- Barbata: cuatro Grupos, 124 (Elstob, 500), envíos rusos 186.
- Fabricación en Reus, Sabadell, Rubí. Saf-3/16 fabricó 237 a partir del mes de agosto.
- De los 287 «construidos», muchos sin armamento pero en depósito, 200 motores.
- De los 77 recuperados, 27 volables. Dotaron, como A-4, Rabasa y Villanubla.
- (RR y RN) R-5 rasante, diseño Polikarpov 1928.
- R-Z *natacha*, 1935, 290 kph.
- Confusión con Letovs y Aeros. Funciones Ro-37 y pavos.
- Noviembre del año 1936, 31, versiones bombardero ligero de reconocimiento. (*Radvedchik*) y asalto (*Shtormovitch*). Otros 31 (enero de 1937), sólo españoles. En la batalla Guadalajara, 31 sólo rusos, devueltos.

- RZ, febrero de 1937, primer contingente de 31 a Rabasa (sustituir Vickers Vildebeest y R-5).
- Grupo 20, con pilotos expertos de Marina mes de junio de 1937, otros 31 (tres Ellas. Grupo 25).
- Nueve R-5 y (36 ?) RZ supervivientes dotaron el dos G-48 en Marruecos.
- (LL), 17 A-101, voló en ambas zonas. 256 kph, dos ametralladoras 7,9 milímetros más dos observador.
- Se compraron 56 a Checoslovaquia en diciembre de 1936. Los 22 capturados a bordo del *Hordena* fueron al Grupo Breguet de León en mayo, cinco G-17.
- 16 sobrevivieron a la guerra (12 en desfile de la victoria, con *natachas*).
- Quince He-45 *pavo*, dotación del A-88 a la Legión Cóndor, donde fueron sustituidos por Donier-Wal-17 y pasaron a unidades españolas: seis G-15 asalto (uno y dos Breguet; tres He-46; cuatro Ro-37; cinco Aeros). Denominación por parecido a *pava*, He-46, llegado antes.
- (*Superpava* fue el Henschel-126, del que llegaron seis en otoño del año 1938).

La sorpresiva intervención soviética en plena batalla de Madrid, precipitó la mayor implicación alemana —por cierto no solicitada por Franco, que aceptó las condiciones—. Así, los primeros efectivos de la Legión Cóndor desembarcaron en Cádiz el día 7 de noviembre, acelerándose su dotación, por barco y en vuelo, durante el resto del año.

A finales del año 1936, la totalidad de aviones importados refuerza más a los nacionales, 358 frente a 299, aunque se invierte la relación cualitativa (*katuskas*-Junkers/*chatos*-Heinkel). Alemanes e italianos reforzaron con prototipos y aviones cada vez más avanzados, figuras 14 y 15:

- *Settantanove Sparviero (gavilán)*. Plusmarca mundial de velocidad.
- Primera patrulla a Palma, en 1937. Grupo 29, bombardeo veloz (Falchi).
- 65 en Aviación Legionaria, más 34 españoles. Los ocho primeros llegados (12 de agosto de 1937) a Tablada: tres G-28, *camellos* (Pardo Ansaldo). El cuatro G-28 (N. Garnica) y cinco G-28 (Gomá) con los 14 siguientes y en junio del año 1938, el seis G-28 (Vives). Los 25 entregados en Zaragoza más 31 hispanos, al XI Regimiento.
- En el GEM, el 28-122, versión transporte (años 44 a 51).
- *Pedro* primeros 30 en febrero de 1937, versión B. En noviembre de 1938, 40 B-1.
- Dotación del J-88 a la Legión Cóndor. Tripulaciones mixtas y exclusivamente hispanas: 10 G-28.



SM-79

Altura: 431 metros.

Armamento: una ametralladora Breda Scotti o Breda Safat de 7,7 o 12,7 milímetros sobre el techo de la cabina, tirando hacia adelante; otra similar en posición dorsal; otra de 7,7 milímetros sobre afuste deslizante para tirar por cualquiera de las dos troneras laterales y una cuarta posición caudal; carga lanzable igual a 1.250 kilogramos o dos torpedos.

Envergadura: 21,20 metros.

Longitud: 15,80 metros.

Motor: tres radiales Alfa Romeo 126 RC-34 de 780 CV.

Peso en vacío: 6.930 kilogramos.

Peso cargado: 10.480 kilogramos.

Techo de servicio: 6.500 metros.

Velocidad de crucero: 375 kilómetros/hora.

Velocidad máxima: 423 kilómetros/hora.



He-111

Alcance: 3.500 kilómetros.

Altura: 5,70 metros.

Armamento: tres ametralladoras Rheinmetal-Borsig MG 15 de 7,7 milímetros en posiciones proel, dorsal y ventral.

Carga lanzable: 1.500 kilogramos.

Envergadura: 22,50 metros.

Longitud: 17,60 metros.

Motores: Jumo 211-A de 1.000 CV.

Peso total: 11.200 kilogramos.

Peso en vacío: 6.500 kilogramos.

Techo de servicio: 7.350 metros.

Velocidad de crucero: 350 kilómetros/hora.

Velocidad máxima: 430 kilómetros/hora.

Figura 14.- SM-79 y He-111.

- 25 en agosto del año 1938 y 11 G-25 en febrero del año 1939. Totales, versiones B y E, 75.
- Uno, capturado en Guadalajara, a Rusia para estudio.
- Los 58 supervivientes pasaron a los Regimientos XIV y XV de posguerra.
- CASA/Sevilla, construyó 200 con motor Merlin de 1.600 Hp.
- 136 Bf-109 de tipos B y C (52 a la Legión Cóndor, fin 37, luego al cinco G-5 Molders, julio del año 1938).
- Del tipo E (con cañón) 45. Quedaron 40, E y B, que pasaron a Agoncillo como C-4
- Rayo, 26 recibidos (18 A-88 a la Legión Cóndor) siete G-14, tres y cuatro E-14. Quedaron 10.
- Bacalao, primavera del año 1937, 15 A-88. Totales 35. Ocho G-27.
- BR-20 Cicogna Sevilla, julio del año 1937. Dotaciones 20. Se quedaron nueve.

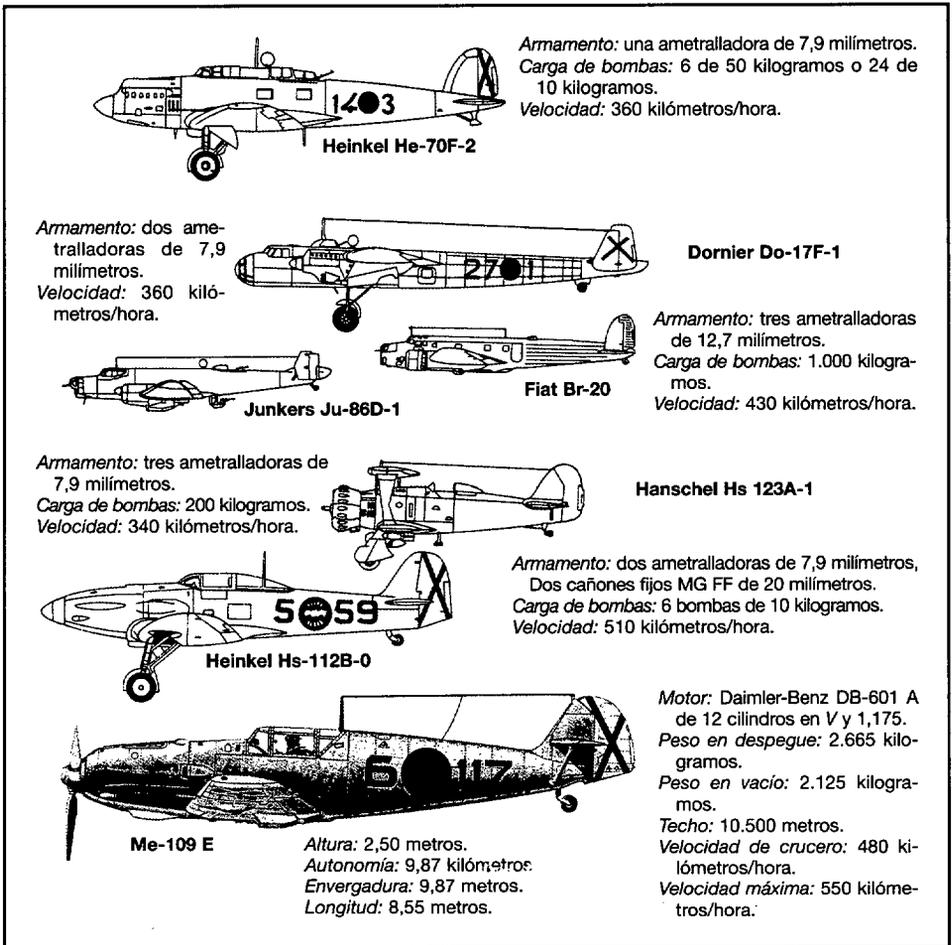


Figura 15.- Heinkel He-70F-2, Dornier Do-17F-1, Junkers Ju-86D-1, Fiat Br-20, Hanschel Hs-123A-1, Heinkel He-112B-0 y Me-109 E.

- Ju-88 Fumo. Finales del año 1937, K-88 a la Legión Cóndor.
- He-123 Angelito. Participaron 16, bombardeo picado. (Stukas, sólo tres más 5).
- He-112 Canonvogel 35, 15 pasaron al cinco G-5 (Muñoz), con Bf-109 E.

Por parte soviética, importantes cargamentos intentaron equilibrar la relación en la primavera del año 1937. (Entre el 15 de marzo y el 8 de julio se contabilizan 144/231 refuerzos. En agosto, más de 400 rusos —378 identificados con sus precios— llegando puntualmente a un 669/758, rápidamente compensado por las aviaciones legionarias, cuadro 5.

Con todo, parece claro que con las bajas y accidentes, después del hundimiento de las Fuerzas Aéreas del Norte, los aviones republicanos de primera línea alcanzaron escasamente los 300, cifra no superada después, aunque pudieron reponer pérdidas con los fabricados en España y algunas importaciones (dos Ellas de Grumman, 31 o 32, y motores sobrecomprimidos para poder inquietar a los Mess).

Hay que citar, porque algo llegó, el pedido «de extrema urgencia» (Núñez Maza a finales del año 1938: nada menos que 300 cazas, 110 bombarderos y 27 transportes. Tras el aval de Negrín, Hidalgo fue a Moscú. («Nos va a dejar usted sin aviones»). Aunque Stalin estaba ya en otra onda, inició el envío. Llegaron a montarse 30, I-15 bis y algunos SB-2 e I-16, pero expediciones completas fueron devueltas a la frontera francesa sin desembalar.

Después de la liquidación de la «bolsa» del Ebro, para la batalla de Cataluña, Kindelán podía alinear más de 500 aparatos (180 hispanos, 205

Cuadro 5.- Años 1936-1939.

Años 1936-1939		
<i>Fin año 1936 (importaciones totales)</i>	299	358
Hasta 31 de marzo de 1937	(551/516)	
Primer semestre de 1937	+ 459	+ 311
	758	669
Hasta octubre de 1937	(915/726)	
<i>Importaciones totales años 1936-1939</i>	<u>1.499</u>	<u>1.498</u>
Desfile 19 de mayo de 1939	451	
227 españoles, 148 italianos y 76 alemanes		
172 cazas, 164 bombárdeos y 82 asaltos + capturados		
51 + 36 + 77 + (1.311)	1.475	

legionarios y 119 de la Legión Cóndor) mientras que Hidalgo sólo disponía de 300 (Salas), posiblemente menos (Martínez Bande: 120 en Cataluña), escasamente 100 en el testimonio de Tarazona.

Como balance final, ya metidos en números, se totalizan 1.498 adquisiciones nacionales por 1.499 (i) republicanas (28).

Intentar ajustar a base de los derribos reclamados por las cazas, la artillería antiaérea y los numerosísimos accidentes resultaría aún más engañoso, tanto por la ambigüedad del sistema (derribo era fuera de combate, aunque el avión pudiera recuperarse enseguida) como por lo fantástico de los partes oficiales (29). (De hecho, se ha afinado bastante por unidades y acciones aisladas, pero habrá que esperar el estudio definitivo) (30).

Sin entrar en más detalles, se admite generalmente —copia de una publicación francesa— que intervinieron alrededor de 3.300 aviones de 11 países y 287 modelos. (Las claves de los Estados Mayores relacionan 73 tipos nacionales y 70 republicanos).

En todo caso, en la reunión final de Barajas el día 12 de mayo, se alinearon, según Gomá, 850 aviones (cifra que parece excesiva) pero en el desfile aéreo de la victoria sí que volaron 450 (31).

La inmensa mayoría se quedaron en España al marchar los expedicionarios. 450 aviones que se distribuyeron en las ocho escuadras y nueve grupos independientes de la primera posguerra. Efectivos que propiciaron la afirmación de Kindelán:

«Empezamos en julio de 1936 sin aviones y en abril de 1939 habíamos forjado el mejor Ejército del Aire existente en el mundo de aquella época.»

(28) Cifras acumuladas, bastante fiables, trimestre a trimestre, aunque los albaranes de entrega, archivos del Banco de España, relaciones de expediciones marítimas y nacionales, no tienen correspondencia documental paralela en los vencidos, dada la quema de archivos en Barcelona y la casi destrucción de la documentación portuaria de Alicante y Cartagena.

(29) A título de ejemplo, en el mes de noviembre de 1936: victorias reclamadas por Madrid, 52 (pérdidas identificadas 15). Por Salamanca, 33 y 18 respectivamente.

(30) Shores cita, y a título indicativo lo transcribimos, 703 reclamados por la Aviación Legionaria, 314 la Legión Cóndor y 294 hispanos: 1.311 totales. Y otra curiosidad: como consta la entrega en Barajas de 51, la recuperación en Orán de 36 y otros 77 en Francia y abandonados, tendríamos 1.475, *cuasi* coincidencia que no es de recibo, pero indicativa de la verosimilitud de lo antedicho.

(31) Doscientos veintisiete con tripulación española, 148 italianos y 76 alemanes: 172 cazas, 166 bombarderos, 82 de asalto con algunos capturados.

Un poco «excesivo», pero si tenemos en cuenta que el día 5 de agosto de 1936, el flamante jefe del Aire sólo disponía de 24 aviones (13 de preguerra, siete Savoias y cuatro Junkers) podemos disculpar el triunfalismo.

A modo de conclusión

El enfrentamiento español 1936-1939 no fue el primer acto de la Segunda Guerra Mundial, aunque fuera su prolegómeno, campo de experimentación y «ensayo general con todo».

La guerra fue larga, como todas las que son ganadas por el más débil, inexactitud lógica de Kindelán cuyo fundamento hemos revisado, siquiera superficialmente. Hemos intentado puntualizar los efectivos humanos y materiales en los que caben matices pero que permiten desmitificar tanto la inanidad de unos como la prepotencia de los otros. La falta de pilotos cuando había aviones —y lo contrario— se dio en los dos bandos, muy igualados en principio. La verdad, como siempre, estará en un justo medio, que no quiere decir paridad. Muchos testimonios personales deben contemplarse con lupa para no aducir, por antiparras políticas o falta de perspectiva, clamorosas desigualdades. Sobran ciertas asunciones heroicas y algunas jeremiadas victimistas que devalúan, al mitificarlo, el valor derrochado por ambos bandos.

Se dice que la Historia es cruel haciendo resúmenes, pero suele ser exacta. Creo que ya estamos bastante cerca de conciliar, del todo, los dos cielos hostiles. En éste sentido, me permito citar aquello de:

«Vinieron los sarracenos
y nos molieron a palos...
Pues Dios ayuda a los malos
cuando son más que los buenos.»

Será verdad, pero creo que, tras todo lo dicho sobre personal y material, cabe alguna rebaja al maniqueísmo sarraceno y resulta más «políticamente correcto» afirmar que «ni buenos ni malos y ni tanto, ni tan calvo».

SEGUNDA CONFERENCIA

**LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO
REPUBLICANA**

LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO REPUBLICANA

Por RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ

Introducción

Durante las primeras semanas de la guerra civil se practicaron unas técnicas primitivas y muy anticuadas de bombardeo con los medios obsoletos con los que se contaba en los dos bandos en presencia. Divididos entre las dos zonas contendientes con diferente fortuna, intensidad y grado de eficacia en su empleo, los tipos de aviones existentes en el país hasta ese momento fueron utilizados por los contrincantes de la mejor forma posible y a veces de una única e imaginativa manera. Las misiones para las cuales estaban concebidos tanto los relativamente abundantes Breguet XIX como los Fokkers y los DC-2 de las Líneas Aerópostales Españolas (LAPE) y los Dragones de distintos tipos fueron inmediatamente reformadas para convertirse en rudimentarios aviones de bombardeo dotados de algún tipo de protección a base de carabinas, fusiles o ametralladoras de uso terrestre e individual. Las bombas pequeñas y medianas eran lanzadas con la mano por una puerta o ventanilla y en casos ya más sofisticados se dejaban deslizar por una tabla de lavar encerada o enjabonada colocada con la parte lisa hacia arriba, situada en forma de plano inclinado y medianamente adosada y fija sobre el zócalo de una puerta o ventanilla abierta a la corriente de aire exterior.

En resumen, se practicó un modelo de bombardeo muy elemental y de muy escasos resultados prácticos, tanto por la dispersión y lo rudimentario de los medios de lanzamiento y precisión, como por el calibre y el peso

del armamento y de las cargas empleadas. Este tipo de prácticas se producen en los dos bandos y continúan su utilización con mayor énfasis en la zona de la República debido a las enormes diferencias de tipos de aviones que comienzan a llegar a las unidades gubernamentales, como resultado de las dispersas y múltiples compras de diferentes tipos de aviones, tanto de uso civil como militar.

Los bombarderos franceses

Los meses de septiembre y octubre del año 1936 contemplan el empleo de varios tipos de aviones de bombardeo franceses encuadrados dentro de unidades completas y en números importantes como para poder ser considerados los primeros episodios de actuación de una aviación de bombardeo relativamente moderna enmarcada en unos planes de operaciones y con una filosofía de utilización propia.

Se trata de la llegada y posterior empleo de los aviones Potez-54, 540 o 542 bimotores de tren retráctil que se alinearon en la primera escuadrilla *Malraux* y en la primitiva *Lafayette*, tomando parte en bombardeos y combates importantes durante los meses de septiembre y octubre del primer semestre de guerra. Parece ser —porque los datos de estos primeros seis meses de las hostilidades no son nada de fiar— que los seis primeros aviones Potez llamados de forma un tanto eufemística por los galos «multiplazas de bombardeo», llegaron a España formando parte de la escuadrilla *España* de André Malraux, seguidos por otros seis de la escuadrilla *Lafayette* a los cuales siguieron otros siete más para la primera y otros siete últimos para la segunda entrega destinada a la unidad citada en segundo lugar.

Estas cantidades sumarían 26 aviones pero se supone que nunca llegó a haber tal número de bimotores franceses, avalado por las letras de sus matrículas que nunca pasaron desde la «A» hasta la «T». Algunos mecánicos que volaron y trabajaron durante muchos meses en ellos insisten en que jamás hubo más de 16 aviones operativos, lo cual podría extender la cifra total de los existentes hasta 20. En estos bombarderos volaron algunos de los más famosos aviadores franceses entre los que vinieron a España, como Abel Guidez, Jean Darry, Victor Veniel y el propio André Malraux que no era piloto. Al mismo tiempo llegaron los aviones de caza Dewoitine D-372 que se supone debían actuar protegiendo a los bombarderos de origen francés.

También arribaron por estas fechas uno o dos Marcel Bloch-210 y un MB-200, de los cuales uno terminó operando como avión de transporte y enlace para el grupo y la primera escuadrilla de *katiuskas* en fechas muy posteriores. Los Potez en general no cumplían las expectativas que los franceses esperaban de ellos, tanto por potencia de fuego como por sus performances y en cuanto a su capacidad de absorber el fuego de los cazas sobreviviendo a sus ataques, su comportamiento era errático; un avión podía ser derribado a las primeras pasadas como en el caso del avión en el cual murió Primo Gibelli, derribado entre Toledo y Madrid y otro como el pilotado por Ivan Proskúrov algo más tarde podía aguantar el convertirse en un colador y todavía llegar a tierra entero.

El famoso *Aquí te espero*, cuya matrícula era probablemente la «P» de la palabra *España*, —aunque hay diferentes versiones de este hecho— volado por el capitán Mellado, fue derribado el 25 de septiembre por el capitán Salas con el resultado conocido de suicidarse sus tripulantes supervivientes al creer que la unidad de Infantería que avanzaba hacia ellos era de moros regulares. Otro Potez-54 fue derribado en la sierra al oeste de Madrid. El día 12 de septiembre llegaron los anticuadísimos Gordou-Lesserre 33 que se integraron en las unidades del norte.

Los bombarderos republicanos en el norte

En la zona norte de la Península actuaban como bombarderos ligeros y medios los agrupados en la unidad conocida como *El Circo Krone*, una amálgama de aviones de diversas procedencias y diferentes tipos, que doblaban como aeroplanos de apoyo táctico, caza-bombarderos y reconocimiento. En un año y medio 15 de ellos fueron derribados y algunos recuperados y reconstruidos. La escuadrilla vasca de los comienzos de la guerra estaba compuesta por tres Koolhoven FK-51, algún Caudron, un Beech-17, un Lockheed Vega y un Lockheed Orión. Además en Santander operaban los cuatro Savoia S-62 supervivientes del famoso cruce de la cordillera Pirenáica por seis de estos hidroaviones puros desde Barcelona al Cantábrico, hazaña llevada a cabo por los pilotos de la Aeronáutica Naval: Casals, Pereira, Orte y Baró.

En Málaga actúan desde Murcia y basados en Veladas algunos Potez-54 de Malraux. Pero ya en febrero de 1937 se consideraba que estos aviones estaban muy anticuados y la escuadrilla es disuelta ya que no tiene aviones en vuelo. Los últimos en servicio son el «B» y el «P» —aunque esto se contradice con la matrícula citada para el *Aquí te espero*, del cual hay una

fotografía con la «F» en el timón de dirección— que permanecen en servicio con la Arma de Aviación de la República (FARE).

A partir de finales de octubre del año 1936 han llegado los *katiuskas* SB-2 y desde ese momento, operando encuadrados en unidades perfectamente constituidas y a base de formaciones operativas compactas actuarán ya en todos los frentes como la Aviación de bombardeo de medio y largo alcance de la República.

Llegada de los aviones rusos

Los Polikarpov R-5 rasantes llegaron en noviembre del año 1936 en un número de 31, demostrándose en pocos meses de actuación que estos biplanos eran ya demasiado lentos, vulnerables y poco manejables. Mandados por el mayor ruso Vochev se formó con ellos el Grupo 15 con una mayoría de pilotos soviéticos. Actuaron primero en el sector central por Talavera donde el día 2 de diciembre tuvieron su mejor operación al dañar parcialmente tres Savoia SM-81, siendo no obstante derribado el teniente Túpikov que luego sería brillante piloto en los *katiuskas*. A partir de ese momento se les busca otra misión menos vulnerable, teniendo su última actuación en el sector central sobre el Jarama. En febrero del año 1937 llegan otros 31 aviones, que operan en parte sobre concentraciones de tropas en San Martín de la Vega. A primeros de marzo repiten ametrallamiento sobre concentraciones de tropas en la carretera de Pinto. Durante la batalla de Guadalajara actúa un grupo de rasantes equipados con cuatro ametralladoras debajo de los planos inferiores inclinadas con un ángulo hacia el suelo y al parecer todos ellos pilotados por rusos. Esta actuación y el modelo de ataque se conocería como R-5 Sht y sería en Rusia el precursor del IL-2 Shtormovik. Al terminar estas actuaciones los aviones fueron desmontados y volvieron a Rusia junto con un grupo de pilotos venidos en primer lugar. Este número de rasantes se confunde con la remesa llegada anteriormente.

El día 27 de mayo de 1937, 21 aviones R-5 de Vochev actúan en Segovia y el día 30 los rasantes lo hacen sobre trincheras en el sector de Segovia de nuevo, realizando otras dos misiones el 31 protegidos por *moscas* de Lakeiev, perdiendo en combate el avión del teniente americano Eugene Finick que actuaba como ametrallador y resulto herido. En mayo de 1937 se forma la tercera escuadrilla independiente. El día 4 de junio se pierde otro R-5 y se toma la decisión de retirar los rasantes de la operación

diurna y crear una unidad de vuelo nocturno, la primera escuadrilla mandada por el ruso Stepanov con los españoles Walter Katz, Celdrán y Gómez Castresana, contando con 12 aviones que se destinan a Los Llanos. Los pilotos que forman esta unidad son Barreiro, Curta, Garcimartín, León, Nogal, Puentes, Rubio, Grau y Sánchez, además de los citados. La decisión de retirar estos aviones a misiones menos arriesgadas y un sector menos crítico es paralela a la de los nacionales, que paulatinamente retiran los Junkers-52 para dedicarlos al bombardeo nocturno y al retiro de los Heinkel-46 y los Breguet XIX a otros frentes menos activos y protegerlos fuertemente cuando tienen que actuar o finalmente dedicarlos a misiones de escuela. Los republicanos también retiran los Potez-540 formando el Grupo 11 incluyendo en la misma unidad algunos Fokkers supervivientes y Marcel Bloch-200-210, estableciéndolos en Lérida al mando de Armario.

La escuadrilla de vuelo nocturno

La unidad acometió su entrenamiento en Albacete y luego se trasladó para su actuación a La Cenia y posteriormente a Caspe. A mediados de julio de 1937 contaba con 15 aviones operando en la batalla de Belchite y siendo su primera misión sobre la estación de ferrocarril de Zaragoza. Su forma especial de operación consistía en volar al objetivo separados por intervalos de unos 15 o 20 minutos y bombardear con cargas de unos 500 kilogramos en un ligero descenso con el motor cortado. Después de que Walter Katz, el siguiente jefe que sustituyó a Stepanov, pasara a los I-15, la jefatura recayó en Santiago Capillas, con Garcimartín como segundo jefe en septiembre de 1937, estacionándose en Levante encuadrada en el Grupo 72 como primera escuadrilla. Continúan practicando sus ataques nocturnos desde 2.500 o 3.000 metros con una secuencia rotatoria de forma que un avión despega cuando otro toma tierra, con intervalos de 15 minutos entre cada avión. En el mes de septiembre y octubre de 1937 operan sobre objetivos en la zona de Zaragoza, con base en Alcañiz y luego en Bujaraloz. En esta época al llegar al objetivo a baja cota describen un gran círculo hacia territorio enemigo y atacan por sorpresa desde el interior ya de regreso a líneas propias. En diciembre de 1937 se encuentra en Manises operando sobre Teruel, alternando misiones de defensa de costas con las de ataques al interior. Sufren algunos despistes, sobre todo a la vuelta de algunos servicios de noche ya que carecían de cualquier medio de navegación así como de instrumentos, iluminación y balizas.

Los últimos rasantes

En enero de 1938 quedaban siete aviones operativos y tres en reparación estacionados en Aragón, Bujaraloz. Los manda el capitán Juan Macho siendo su último jefe al final de la guerra Miguel Garcimartín. Durante el mandato de Santiago Capillas, la unidad no perdió ni un solo avión. En abril del año 1938 están algún tiempo en Alcalá de Henares y en mayo vuelven a la misión de vigilancia de costas como primera escuadrilla del Grupo 72 con seis aviones y estacionada en Carmolí. En el verano de 1938 está temporalmente a las órdenes del capitán Lázaro Casajust. Se produce el amaraje de noche de Ibarreche y Trillo que finalmente son recogidos en el mar.

A primeros de septiembre del año 1938 estaban estacionados en Manises y en octubre pasan a Albacete donde quedan hasta marzo de 1939, realizando varias misiones cada noche. En marzo regresan a Carmolí. El día 30 de marzo de 1939 despegaron hacia Orán-La Cenia siete aviones rasantes junto a cinco Grumman mandados por José Riverola desde La Aparecida.

Los rusos operaron en la Segunda Guerra Mundial varios regimientos de este tipo de avión contra los alemanes en misiones nocturnas de la misma forma y con iguales tácticas e incluso con aviones más antiguos como los U-2 biplanos de entrenamiento. El Polikarpov R-5 rasante era un biplano de fuselaje de madera reforzado con aluminio y entelado, con alerones únicamente en planos superiores y dotado de un motor M-17 o 17B de 12 cilindros en «V» que le proporcionaba una potencia de 680 CV. Otros tipos de motores ofrecían entre 500 y 715 CV según las versiones montadas. Podían portar ocho bombas de 50 kilogramos bajo las alas y en otra configuración cuatro de 50 y otras cuatro de 25.

Su armamento consistía en una ametralladora PV-1 de 7,62 milímetros montada al costado izquierdo del fuselaje y sincronizada con la hélice. En el puesto trasero del ametrallador-bombardero montaba una ametralladora en una torreta primero mecánica y luego eléctrica *Shkas* de 7,62 milímetros, que luego fue doblada. La versión especial *Shtormovik Sht* montaba cuatro ametralladoras PV-1 bajo el plano inferior, con un cierto ángulo de depresión para poder ametrallar a tierra en pasada rasante. Se fabricaron 6.000 aviones de este tipo entre los años 1931 y 1937, para servir de dotación a regimientos rusos de asalto.

La llegada de los *natachas*

La arribada en febrero de 1937 de los Polikarpov R-Z *natachas* era el resultado de los intentos por parte de los rusos de mejorar la resistencia y las prestaciones de los rasantes. Los 31 aviones llegados se montaron en La Rabasa, Alicante y con ellos se creó el Grupo 20 con objeto de sustituir a los Vickers Vildebeest y los R-5, empleando para ello a los pilotos y tripulantes de la Aeronáutica Naval, que ya tenían mucha experiencia con aviones de asalto. Se entrenaron concienzudamente durante varias semanas en Carmolí, cercano a Los Alcázares, al mando del que iba a ser su jefe de grupo, el mayor Luis Alonso Vega procedente como la mayoría de ellos de la Naval, comenzando a actuar entre marzo y abril de 1937, inicialmente con dos escuadrillas de 12 aviones cada una, creándose en mayo una tercera escuadrilla independiente número 50.

Su primera actuación fue en la batalla de Guadalajara y en ella se demostraron más rápidos y mejores que los rasantes. Las dos primeras escuadrillas estuvieron en esa fase estacionadas en Madridejos y Tembleque, lugar este último donde Pereira con su segunda escuadrilla de *katiuskas* coincidiría por pocas horas con su amigo José María del Romero, activo jefe de *natachas* durante el resto de la guerra. La primera mandada por el capitán Ramos Pérez actuó en Andalucía en marzo, abril y mayo de 1937. La segunda como hemos visto actúa en la batalla de Guadalajara desde los campos citados al igual que la tercera, que hacia el final de esta acción estaba mandada por el capitán Juan Vargas.

Los R-Z *natachas* en Guadalajara

El día 12 de marzo las dos escuadrillas de *natachas* actúan bombardeando y ametrallando a las fuerzas del general Roatta, causando el conocido desastre entre los italianos. El día 13 hubo un nuevo ataque de los R-Z y el relatado de los rasantes con sus ametralladoras de disparo hacia abajo. Los biplanos de ambos modelos regresaron a sus aeródromos sin pérdidas, actuando de nuevo el día 16, el 17 sobre Brihuega y el 20, último día de la ofensiva, atacando Almadrones, Algora y Navalpotro y los *katiuskas* la estación de Sigüenza, causando un verdadero caos. El día 27 de abril los *natachas* atacan un tren que se dirige a Jadraque, actuando hasta mayo sobre las tropas italianas. En el mes de mayo se producen los diferentes intentos de paso de distintos grupos de *natachas* desde la zona central hasta la zona norte de la Península atravesando la cordillera Pire-

náica a todo lo largo y penetrando en algunos puntos en Francia. El día 8 la primera tentativa de nueve *natachas* al norte desde Reus tuvo que volverse al aterrizar en Toulouse y ser desarmados y reenviados a su lugar de origen. El día 17 se produce la segunda tentativa por parte de 15 *chatos* y *natachas* que son devueltos otra vez. Algo más tarde los *chatos* mandados por Riverola conseguirían pasar el día 24 de mayo de 1937.

El día 27 de mayo actúan sobre Segovia, junto a los rasantes de Vochev, 28 *natachas* de las tres escuadrillas del grupo mandado por el mayor Abelardo Moreno Miro con las escuadrillas mandadas por José María del Romero, Luis Alonso Vega y Antonio Salueña. En el mes de junio operan sobre La Granja y Guadarrama, siendo el día 11 de ese mes derribados dos R-Z pilotados por Alonso Vega y Mateo, del Grupo 20. Se nombra jefe de escuadrilla a Santiago Capillas. Este último forma el Grupo 50 a base de los aviones de reserva, actuando desde Lérida algo más tarde de que Isidoro Giménez actuara como jefe de escuadrilla.

La primera reorganización

Aparentemente en junio del año 1937 llegó otra remesa de 31 *natachas* y se procede a una reorganización que tiene lugar en dos fases y se presta a alguna confusión. En la batalla de Brunete intervienen tres escuadrillas del Grupo llamado ahora número 25 a las órdenes de Moreno Miro con los jefes de escuadrillas Sabaté, Pelayo e Isidoro Giménez. Durante todo el mes de julio actúan y tienen algunos derribos. El día 9 de julio se perdieron cuatro aviones que reclamaron los cazas germanos. Hasta el día 14 les habían derribado entre siete y ocho aeroplanos. Los números de aviones recibidos hasta ese momento se ajustan a las siguientes cuentas: o de una parte ha habido 62 rasantes y 93 *natachas*, en el caso de que se devolvieran a Rusia los R-5 empleados en la batalla de Guadalajara o bien los recibidos fueron 31 rasantes y 124 *natachas*.

En el mes de agosto opera una denominada escuadrilla 50 desde Castejón del Puente sobre los objetivos en Belchite. Durante algunas semanas se confunden las denominaciones del Grupo 25 con tres escuadrillas, los restos del Grupo 20 con dos y la independiente número 50.

A finales de septiembre del año 1937 se forma el gran Grupo 30 llamado en algunas referencias *El Colosal*, sin duda debido a que lo formaban cuatro escuadrillas con aviones de reserva. En agosto durante la batalla de Belchite ya había actuado la cuarta escuadrilla de este Grupo 30. En esta

ofensiva habían actuado los *natachas* sobre Candasnos, carretera de Lérida a Zaragoza y el día 24 se llevo a cabo uno de los ataques relatados por diferentes fuentes y con distintas fechas sobre Garrapinillos-Sanjurjo que parece se repitió el 15 de octubre ya por el Grupo 30. El jefe de este Grupo 30 inicialmente fue Luis Alonso Vega y con posterioridad lo fueron también José María del Romero, Vicente Pelayo y Hernández Chacón. Los jefes de escuadrillas eran ahora Vargas, Garrido y Montalbán.

La cuarta escuadrilla al frente de Hernández Chacón desarrolla y practica su táctica de fuego cruzado entre los ametralladores de cada patrulla de tres o cuatro aviones, consiguiendo ofrecer una barrera bastante peligrosa como para que un avión de caza se lo pensara antes de permanecer a su alcance por algún tiempo. En una formación de tres o cuatro patrullas así formadas y volando a muy baja cota, donde un atacante no podía permanecer por debajo de la formación, el resultado defensivo para los *natachas* era muy aceptable. Operan en la batalla de Teruel en diciembre de 1937 estando basados los aproximadamente 30 aviones en Liria con las escuadrillas mandadas por Salueña, Pelayo y Villimar. El día 8 de enero de 1938 pierden dos aviones, quedando en ese momento 40 aviones totales. El día 7 de febrero el alemán Balthasar se anota cinco *katiuskas* derribados sobre el Alfambra, que realmente sólo fueron tres y un *mosca*. El ametrallador de SB-2, Martínez Cortés, reporta haber tocado al Messerschmitt.

En la batalla del Ebro

De enero a junio de 1938 se producen muy poca actividad de los *natachas* que aparecen estacionados en Valencia y el día 15 de mayo de ese año se encontraban en Vich. El día 2 de junio derriban en La Cenia cinco *katiuskas* y el 15 les derriban a los *natachas* dos aeroplanos más sobre Teruel. A finales de la Batalla del Ebro el 21 de diciembre cae otro R-Z pero los resultados del conjunto de las actuaciones de los *natachas* no puede ser más positivo: desde julio de 1937 hasta julio del año siguiente el Grupo 30 ha efectuado 275 misiones, totalizando 2.233 salidas y cambiando de base 23 veces en ese lapso de tiempo. El día más doloroso para los *natachas* se da el día 23 de diciembre de 1938, vísperas de Nochebuena, cuando de una formación de aviones del Grupo 30 operando desde Cataluña, casi todos de la segunda escuadrilla, son derribados nueve, aunque cuatro fueron recuperados. De los tripulantes fallecieron varios, otros se lanzaron en paracaídas y otros fueron hechos prisioneros. Fue el resultado, aparentemente, de haber abandonado aquella táctica patrocinada

por Hernández Chacón de apoyo a base de fuego cruzado y mantener las posiciones de forma férrea.

Los nacionales confundían los biplanos de asalto republicanos, tanto los rasantes como los *natachas* y los Aero-101, Praga u Ocas, llamándoles a todos *papagayos*.

A comienzos de 1939 quedaban 25 aviones. En Figueras tres Katis son bombardeados en el suelo el día 3 de febrero. El día 4 en Villajuiga se incendia un avión Spartan Executive de LAPE donde viajan varios pilotos y la valija con importantes documentos, entre ellos la concesión de la Laureada de Madrid al jefe de los *katiuskas*, Leocadio Mendiola. El día 5 hay acumulados 43 aviones en el aeródromo de Villajuiga, entre ellos ocho *natachas* siendo la desbandada general el día 6 con la llegada de las tropas nacionales a la frontera.

Al término de la campaña de Cataluña los R-Z se concentran en la zona central y sur. Los días 7 al 12 de marzo bombardean los barrios del norte de Madrid por orden de la Junta de Casado, las mismas órdenes que los *katiuskas* recibieron y se negaron de una u otra forma a realizar. El día 29 de marzo de 1939 13 *natachas* vuelan a Orán y dos escuadrillas con 20 aviones se dirigen a Barajas. El avión de Bartolomé Munuera y Mulet sufre un grave accidente, muriendo el piloto y quedando gravemente herido el ametrallador, Miguel Mulet Alomar, que había actuado brillantemente en *katiuskas* durante la primera parte de la guerra. En marzo del año 1939 el Grupo 30 todavía contaba con 62 aviones estacionados en la zona sur y centro. Era un avión de mantenimiento poco costoso, con una estructura sólida aunque con cierta propensión al «caballito», que sólo podía evitar el bajar la cola pronto en las tomas para clavar la reja de su patín trasero. El código de fuselaje era el de ligero *natacha*. Los nacionales recuperaron 36 *natachas* con los cuales formaron el Grupo 2-G-43 posicionado en Larache, aeródromo de Ahuamara.

Como se cito en principio, el *natacha* R-Z era una variante mejorada del rasante R-5. Poseía un fuselaje de madera y aluminio, recubierto con tela en algunos superficies, con una cabina acristalada de corredera. El motor era un M-34 de 820 caballos con 12 cilindros en «V». Las alas eran de madera recubiertas con tela y alerones sólo en planos superiores. La ametralladora lateral izquierda era la misma PV-1 de 7,62 milímetros sincronizada con la hélice y la de atrás era una *Shkas* con torreta eléctrica. Cargaba ocho bombas de 50 kilogramos bajo las alas o cuatro de 50 y cuatro de 25 kilogramos.

El mejor bombardero de la República

Cuando en el mes de octubre de 1936 apareció la primera formación de *katiuskas* sobre Tablada, los aviadores nacionales así como los italianos que presenciaron su actuación quedaron impresionados por sus prestaciones. No podían imaginar que la República contara con un avión tan avanzado de procedencia rusa, pero los hechos demostraban la evidencia. A pesar de ello, continuaron durante años denominando al avión *Martin Bomber* en un intento vano de suprimir o negar la evidente presencia de aquellos modernos bimotores metálicos, que operaban a velocidades muy elevadas sin protección de cazas en misiones de gran profundidad dentro del territorio nacional.

El Tupolev SB-2 denominado inicialmente en Rusia *soffa*, pero que en España se ganó desde el comienzo el airoso nombre de *katiuska*, como la protagonista de una zarzuela española de las mismas fechas, era un modelo de bombardero medio, bimotor, totalmente metálico, con tren de aterrizaje retráctil y unas prestaciones relevantes para su época de presentación, cuando comenzó su empleo en masa. Estaba basado su diseño en un modelo previo que pretendía ser un avión de caza pesado, bimotor y que paso a convertirse en un rapidísimo bombardero. De alas totalmente metálicas, cantilever, fabricadas en dural en tres secciones, albergaba en la central los flaps actuados por aire comprimido y los motores, además de dos tanques de combustible, dos de aceite y el tren retráctil que se ocultaba parcialmente en las góndolas inferiores de los motores.

Los planos exteriores montados con seis grados de diedro contenían otros dos tanque de combustible, los alerones partidos así como los compensadores aerodinámicos. El fuselaje era monocasco de sección oval conteniendo una cabina acristalada en el morro para el observador con escotillas superior e inferior, el puesto del piloto con una cúpula deslizante y un asiento blindado y detrás de éste el compartimento de bombas, acristalado en la parte inferior para permitir la operación de una cámara fotográfica. La cabina del ametrallador venía a continuación cubierta con una cúpula deslizante, que luego se sustituyó con un cono deflector, y dotada con una ametralladora *Shkas* de 7,62 milímetros con una cadencia de 1.800 disparos por minuto, en un montaje eléctrico excepcional. El observador operaba dos ametralladoras gemelas a través del morro acristalado completamente, aunque desafortunadamente sólo podía operarlas de arriba hacia abajo sin apenas movimiento lateral. Otra posible ametralladora en montaje ventral no llegó a operarse en España.

Avanzadas características

Los motores eran dos M-100 fabricados en Rusia con licencia de Hispano-Suiza Y-12 montando 12 cilindros en «V», capaces de proporcionar 860 caballos al despegue, con compresor incorporado, hélices de paso regable en tierra y refrigerados por agua. El arranque de emergencia era por aire comprimido efectuándose habitualmente mediante los camiones de puesta en marcha tipo Hacks. Los tanques de gasolina de duraluminio fueron a mitad de la guerra forrados interiormente con caucho. La velocidad del avión, muy notable para la época en un aeroplano de fabricación masiva, no experimental, era de 430 kilómetros/hora a unos 3.300 metros de altitud y de 280 kilómetros/hora como velocidad de crucero a 4.300 metros, con un techo máximo de 9.400 metros y un techo máximo operativo de 8.500. Tenía una autonomía de cinco horas de vuelo, pesando en vacío 4.000 kilogramos y cargado 6.100 kilogramos, pudiendo llevar una carga operativa total de 1.555 kilogramos en conjunto. En ese peso desplazable podían incluirse diferentes cargas de bombas hasta unos 600 kilogramos, los cartuchos para las tres ametralladoras así como el peso de los tres tripulantes y la carga de combustible y aceite.

Durante su actuación en la guerra civil, la Oficina de Experimentación Rusa OCEA, que funcionaba en Cataluña para adaptar y modificar diferentes mejoras en todos los aviones de origen soviético operando en España fue en el transcurso del conflicto añadiendo modificaciones a los *katiuskas*, tales como sobrealimentadores en los motores, montados en los aviones de la cuarta escuadrilla, el oxígeno para los tripulantes por encima de 6.000 metros, la calefacción eléctrica mediante batería de 24 voltios a «los monos de vuelo» de origen americano, la radio y el interfono entre los tripulantes así como las chapas de protección y los tanques de combustible con sellado interno citados anteriormente. Como es natural a la mitad de la guerra ya había operando en el bando nacional aviones de características iguales o superiores a los Katis, como los Heinkel He-111 o los *bacalao*s Dornier Do-17, pero la sorpresa inicial de la presencia de los rápidos bimotores republicanos sobre los cielos de la Península, causó un gran efecto entre los aviadores de ambos bandos.

A mediados de octubre de 1936 llegaron a los puertos de Levante español las cajas conteniendo la primera remesa de 31 aviones. Fueron montados a gran velocidad en Los Alcázares y distribuidos a sus aeródromos en La Mancha, desde donde operaron por primera vez sobre Tablada en la tarde del día 28, causando esa sorpresa inicial de la cual se hacen eco

muchos cronistas y testigos de la época. A partir de ese momento operan en los frentes centrales y ante el avance nacionalista en dirección norte y este hacia Toledo y Madrid, efectuando también operaciones de largo alcance sobre capitales bastante alejadas de los teatros de operaciones. Se organizaron en tres escuadrillas de nueve aviones cada una con algunos reservas, encuadradas en el Grupo 12, denominación que inicialmente se asignó a todos los contingentes de aviones rusos en España. Los jefes de escuadrilla iniciales así como los tripulantes y personal de Estado Mayor eran rusos aunque desde el comienzo se intentó sustituir poco a poco a una parte del personal con españoles. Los primeros jefes fueron Ernest Schacht, Víctor Jalzunov y Pablo Nesmeyanov al mando del coronel Arkadi Zhatotsvietov, quedando desplegadas en los aeródromos manchegos de Tomelloso la primera escuadrilla, La Torrecica o aeródromo segundo de Los Llanos la segunda y Sisante aunque posteriormente San Clemente la tercera.

Durante el resto del año 1936 operaron intensamente en todos los escenarios al alcance de su radio de acción operativo, aprovechando el impacto de su sorpresa inicial y su gran velocidad en crucero o con un ligero ángulo de descenso, lo cual le permitía librarse de los Fiat o de cualquier otro de los cazas atacantes en esos días. Tan sólo cuando los cazas nacionales establecían una patrulla estática sobre un punto o una zona vigilando continuamente un objetivo o zona, podían con la ayuda de la altura conseguida previamente, sorprender y alcanzar a los rápidos bimotores.

En los meses restantes del año 1936 comenzaron a perder su fama de inviolables perdiendo cinco aviones totalmente entre los cuales los aviones que volaban el teniente Alejandro Ramos, los rusos Bazkhenov y Fiodorov así como otros dos volados por rusos. También operan los Katis desde San Javier para defender el tráfico marítimo de la República en aguas del Mediterráneo, atacando a las unidades navales nacionales y despejando el camino a los buques que arribaban a los puertos levantinos trayendo el material soviético tan imprescindible para el esfuerzo bélico gubernamental. El día 1 de marzo de 1937, después de este esfuerzo continuado, quedaban en vuelo 15 aviones y algunos otros en reparación, reorganizándose las escuadrillas y suprimiendo la tercera se repartieron sus efectivos tanto humanos como materiales entre las otras dos.

Por esas fechas ya había numerosos españoles volando los SB-2, tanto pilotos como especialmente observadores y en menor cantidad ametra-

lladores. Los rusos tuvieron bastantes problemas desde un principio con la navegación en la intrincada orografía de la Península por lo cual se habilitaron desde el principio los servicios de los navegantes observadores de la Aeronáutica Naval que poseían una sólida formación. Casi una docena inicialmente y luego algunos más fueron desde el comienzo de las operaciones de los *katiuskas* los expertos operadores de armas de los bombarderos, aprendiendo con facilidad el uso del visor de lanzamiento de bombas y entendiéndose bastante bien con los pilotos rusos ya que aprendieron en poco tiempo las palabras más necesarias en su propia lengua.

Expertas tripulaciones de la Aeronáutica Naval

Los bimotores continúan operando en los distintos frentes de lucha excepto en el norte, donde no fueron empleados nunca de forma ofensiva y tan sólo efectuaron algún vuelo esporádico conduciendo como guías a algún grupo de aviones de caza hasta la vertical de un campo norteño, como La Albericia o Carreño y volviéndose a continuación a Alcalá de Henares. Actúan tanto en la batalla de Guadalajara con gran éxito sobre la estación de Sigüenza, como en la de Brunete donde experimentan sensible pérdidas y en la de Belchite, todo ello combinado con sucesivas actuaciones sobre Mallorca desde mayo de 1937 y la vigilancia de costas desde Liria y Reus. El 29 de mayo de ese año una patrulla de rusos todavía volando con la segunda escuadrilla, que ya tenía casi todos sus tripulantes españoles, atacó al acorazado de bolsillo alemán *Deutschland* en aguas de Ibiza al confundirlo con el *Canarias*, causándole 31 muertos y 83 heridos. Esto provocó el inmediato ataque de una pequeña escuadra alemana a la ciudad de Almería como represalia y estuvo a punto de causar la declaración de guerra de la República a Alemania según propuesta de Indalecio Prieto en el Consejo de Ministros.

A finales de junio llegó otra remesa de 31 aviones lo cual permitió devolver la operatividad a las tres escuadrillas de nuevo, reorganizándose el grupo y haciendo efectivo el mando que se había conferido nominalmente a los jefes de escuadrillas españoles. En este momento la primera estaba mandada por el ruso Ivan Proskúrov, la segunda por Enrique Pereira y la tercera por Leocadio Mendiola, siendo el grupo mandado por José Arcega, aunque el mando efectivo paso de Zhatotsvietov al coronel Senatorov. Hacia final del tercer trimestre se creo ahora el nuevo Grupo 24, al cual paulatinamente pero con rapidez, se fueron pasando los aviones y tripulantes del Grupo 12. En septiembre se nombra jefe del Grupo 12/24 al

mayor Enrique Pereira, pasando las escuadrillas españolas a Gumersindo Areán y Manuel Cremades. Pero pronto en diciembre todos ellos son sustituidos por jefes de grupo y de escuadrilla más adictos al partido que gobernaba interiormente el Estado Mayor de la Aviación republicana.

Los *katiuskas* continúan operando en todas las campañas que se llevan a cabo, aumentando poco a poco el número de aviones perdidos aunque el ritmo de recuperación fue muy importante. El taller de Reus recuperó muchos aviones parcialmente destruidos así como los talleres rodantes reparaban continuamente los aviones averiados y tocados. Al retirarse de los frentes más importantes para evitar su desaparición, aviones de bombardeo táctico como los rasantes, sus misiones tuvieron que realizarse por los *katiuskas*, para las cuales no eran los más idóneos. De esta forma pasaron a realizar operaciones de tipo táctico y de apoyo al suelo, en misiones de bombardeo a baja y media cota, para los cuales no estaban diseñados. A pesar de ello seguían realizando operaciones masivas sobre ciudades del interior como las realizadas sobre Huesca, Zaragoza y Pamplona a final de noviembre de 1937.

Última reorganización y algunas esperanzas

Según algunas fuentes a final de octubre de este año llegó el último cargamento de *katiuskas*, que debió arribar a distintos puertos y se montó en diferentes lugares. Ahora en diciembre se pone el grupo en manos de Mendiola y se crea una cuarta escuadrilla que comenzó a operar a primeros del año siguiente. Los bimotores actúan en Teruel y continúan por otro lado atacando sobre Mallorca y en la defensa de costas desde el litoral levantino y catalán. En enero bombardean Salamanca y Valladolid con formaciones numerosas. El día 7 de febrero sufren uno de los mayores reveses sufridos hasta entonces, cuando una formación sobre el Alhambra fue atacada por aviones de la Legión Cóndor y el piloto Balthasar se anotó el derribo de cinco aviones aunque solamente fueron perdidos definitivamente tres. El día 2 de junio de 1938 se perdieron cinco SB-2 cuando atacaban a la Legión Cóndor en el campo de La Cenia, que hacia poco habían perdido las FARE y que ahora ocupaban sus enemigos, víctimas de la antiaérea y de los cazas, aunque no todos los aviones se perdieron por completo. En julio se procedió a una nueva reorganización ante la llegada de un grupo de aviones que pudo ser parte de la última remesa de 31 o incluso de la redistribución de los aviones de la primera escuadrilla de los rusos ante la inminente repatriación de éstos, que tuvo lugar defi-

nitivamente en octubre de 1938. En ese momento el Grupo 24 cuenta de nuevo con cuatro escuadrillas mandadas por el capitán Francisco Gómez, el mayor Mendiola que actúa además como jefe del grupo, Armando Gracia y Máximo Ricote. Aunque las unidades cambian con frecuencia de aeródromos, básicamente se estacionan en Reus, Camporrobles y Celrá con la cuarta en Tomelloso.

El día 2 de septiembre de 1938 fueron derribados en un vertiginoso combate muy desafortunado para los Katis, tres aviones de la cuarta escuadrilla, alcanzados en unos minutos por el capitán Ángel Salas Larrazábal, que volaba con su escuadrilla de Fiat sobre Monterrubio de la Serena en Extremadura. Como resultado de este ataque fue nombrado como jefe de escuadrilla Jaime Mata, jovencísimo teniente de 19 años.

La batalla del Ebro contempló la actuación masiva de los *katiuskas*, subiendo poco a poco el número de los aviones perdidos, aunque sus actuaciones fueron muy eficaces. La primera escuadrilla continuó operada por los rusos exclusivamente hasta el momento de su marcha definitiva. El grupo trató de operar sobre la ahora temible base de la Legión Cóndor en La Cenia, para lo cual se montó un servicio el día 16 de diciembre de 1938 sabiendo que era una acción muy arriesgada.

Sobre el campo próximo a Tortosa fueron derribados los aviones de Francisco Gómez y López Ricondo, consiguiendo salvarse los observadores Rafael Ballester y Ricardo Aresté. Después de diciembre de 1938 los Katis tomaron parte en pocas operaciones, volando de campo en campo para evitar ser bombardeados. Las esperanzas de recibir nuevos aviones eran comidilla de todos los días, así como las ilusiones de que se declarara la guerra en el resto de Europa.

En enero del año 1939 después de la visita de Hidalgo de Cisneros a Moscú en noviembre de 1938 se enviaron a la frontera con Francia entre 62 y 93 nuevos *katiuskas* que llevaban montados nuevos motores, hélices tripalas de paso regulable y algunas mejoras pero no llegaron a desembarcarse de las cajas y fueron devueltos a Rusia. El 30 de marzo del año 1939, 16 aviones SB-2 volaron desde Los Llanos y Tomelloso a Barajas para ser entregados a la Aviación nacional, confiando en ciertas garantías para el personal que realizó el vuelo más desdichado de su vida aeronáutica, que se habían firmado días antes y fueron sistemáticamente incumplidas por los vencedores. Otros tres aviones volaron a Orán-La Cenia llevando abordo a los tripulantes más comprometidos y entre ellos a los íntimos de Mendiola.

El número de *katiuskas* en España

Los números más fiables de los *katiuskas* que llegaron a España están en torno a los 93 aunque hay quien los hace llegar a 93 más 23 que serían 116 o incluso a los 93 más 12 más 23 que llegarían a 128. De estos, 75 fueron destruidos total o parcialmente, en cuyo número se incluirían 40 derribados por cazas, 25 por antiaérea y 10 accidentados totalmente sin recuperación. Un número importante de Katis fueron reconstruidos en Reus hasta la mitad del año 1938 y en otros emplazamientos en meses posteriores. En el taller llamado *El Picadero* trabajaban 300 operarios, la mayoría chapistas. Las reparaciones continuaron en pequeños talleres y barracones en Bañolas, Celrá y San Julián de Vilatorrada después de que se discontinuara Reus a mitad de 1938. Si una cifra de aviones reconstruidos o recuperados en más del 50% de fuselaje y planos durante toda la guerra en torno a los 10 o 15 aviones se añadiera a los 93 recibidos llegaríamos a una cifra total de 103 a 108 *katiuskas* totales, cifra a la cual nos adherimos con las reservas propias del caso.

Epílogo con honores y homenajes

El centenar de aviones SB-2 que operaron durante la guerra civil fueron operados por algo más de 500 tripulantes, incluidos unos 210 rusos y 350 españoles. Aunque su forma de empleo, misiones asignadas y datos de operación fueron analizados y criticados, incluso copiados en su momento, la actuación general fue muy aceptable, los objetivos cubiertos razonablemente durante muchos meses y las bajas se mantuvieron moderadas durante gran parte de la contienda. La moral del personal se mantuvo dignamente a través de largas temporadas de arduos servicios, soportando una dura atricción, reconstruyéndose una y otra vez la composición de las escuadrillas hasta que ya se vislumbraba el final de la guerra. Fallecieron más de 100 tripulantes en acto de servicio y otros tantos fueron heridos graves y leves en servicio activo. Episodios de gran sufrimiento fueron soportados con estoicismo y típico valor hispánico por muchos tripulantes. No uno sino varios aviadores de *katiuskas* sufrieron varios incidentes sucesivos como saltar en paracaídas y pocos días después capotar su avión e incendiarse o tomar tierra sin tren. Todo ello sobrellevado con gran valor y sin querer ser apartados del servicio, para no perder el puesto en combate, ocultando la gravedad o la duración de sus heridas porque «si te marchabas era difícil volver». Esta cita obligada que se hace extensiva a todos los tripulantes de los aviones de bombar-

deo de las Fuerzas Aéreas de la República española, quiere ser un modesto homenaje al valor y profesionalidad de los sufridos pilotos, navegantes y ametralladores de los Potez, rasantes, *natachas*, *katiuskas* y todo tipo de bombarderos con los cuales operó la Aviación gubernamental y cuyos historiales, ha llegado la hora de que la Aviación española haga suyos, en paridad de interés y méritos con los de la Aviación nacional que luchaba enfrente, por la misma Patria que todos defendían.

TERCERA CONFERENCIA

HÉROES DE LA GUERRA AÉREA

HÉROES DE LA GUERRA AÉREA

Por EMILIO HERRERA ALONSO

Dos Aviaciones frente a frente

A lo largo de los casi 1.000 días que duró la guerra de 1936-1939, el mando republicano adoleció de un acusado complejo de inferioridad —del que el «no pasarán» podría ser el reflejo— que le llevó a mantener sistemáticamente a sus fuerzas a la defensiva, y las veces en que abandonó esta postura —Villarreal, Huesca, La Granja, Brunete, Belchite, Teruel, el Ebro y Peñarroya— pese a la inicial superioridad numérica y técnica en cada ocasión, que le llevó a obtener en algunas ocasiones efímeros éxitos, lo hizo con gran timidez y con muy limitados objetivos —que nunca llegó a alcanzar— que se convirtieron en todos los casos en duras derrotas. Esta pasiva mentalidad militar del mando republicano se reflejó en sus Fuerzas Aéreas, tanto en la selección del material adquirido durante la campaña, como en el empleo del mismo, en notorio contraste con la Aviación nacional cuyas unidades dedicaron principalmente su esfuerzo a facilitar las operaciones ofensiva —Málaga, Norte, Levante, Extremadura y Cataluña— de amplios, concretos y lejanos objetivos que siempre se alcanzaron.

No obstante, la guerra aérea experimentó diversas alternativas —que tuvieron amplio reflejo en la guerra, en general—, llevando uno u otro bando la iniciativa en diferentes momentos, alcanzando la Aviación nacional o la gubernamental, temporalmente y en determinados teatros de operaciones, la superioridad aérea, aunque no llegara a alcanzar la supremacía en ningún caso una ni otra, hasta que en el año 1939, en plena

ofensiva de Cataluña la logró la Aviación nacional cuando la republicana dejó, de hecho, de existir.

Este inestable equilibrio estuvo causado fundamentalmente por la calidad técnica del material adquirido en las distintas etapas por ambos contendientes, y la llegada a uno u otro bando de determinados aviones que, con características que superaban las de los adquiridos con anterioridad, daban alternativamente la superioridad a aquel que los recibía.

En las primeras semanas de la guerra

La Aviación Militar española, que en Marruecos en el año 1913 había escrito las primeras páginas de la historia de la guerra aérea, y que forjada en la dura fragua de la larga lucha africana podía ser considerada en el año 1927 como una fuerza aérea moderna y de importancia indudable, llegó al año 1936 con un material aéreo anticuado, con modelos de los años veinte, aunque iniciado ya un proceso de renovación total de aquél. El personal, sin embargo, aunque no muy numeroso, estaba adecuadamente preparado, como la había probado en octubre de 1934, en las operaciones que se llevaron a cabo para someter a los revolucionarios de Asturias. La Aeronáutica Naval, por su parte, estaba dotada de un material aún más anticuado —sus escuadrillas de caza tenían aeroplanos de 1917—, no llegaba a 100 el número de sus aviones, y la organización de su personal era tan peculiar, que pensada para que los mandos aéreos recayeran siempre en oficiales del Cuerpo General, de hecho era el Auxiliar de Aeronáutica, formado por personal procedente de marinería, quien disponía de los aviones.

Al quedar las fuerzas del aire —lo mismo que las de tierra y mar— divididas desigualmente entre las dos zonas el 18 de julio de 1936, retuvo el Gobierno bajo su mando unos 250 aparatos de combate, no llegando al centenar los que quedaron en manos de los alzados en Marruecos. Esta notoria desproporción no fue aprovechada por el mando republicano que, en las primeras semanas concentró en los aeródromos del área de Madrid la mayor parte de sus aviones —y todos los de caza— para defender la capital y actuar en los frentes de la sierra, lo que permitió a los sublevados trasladar sus tropas a la Península, pese a tener bloqueado el paso por la escuadra enemiga que señoreaba el Estrecho. La original solución que se dio a tan arduo problema consistió en la creación del «puente aéreo» —el primero de la Historia—, iniciándolo el día 20 con dos trimo-

tores Fokker F-7 de la escuadrilla del Sáhara, a los que aquella misma tarde se unió un hidroavión Dornier-Wal, que incrementados el 26 con dos bimotores Douglas DC-2 de las Líneas Aeropostales Españolas (LAPE), y el 29 con los Junkers Ju-2 adquiridos en Alemania, llegaron a trasladar a la Península, seis banderas de la Legión, 15 tabores de Regulares, dos batallones de Cazadores y personal de Artillería y Servicios, con un total de 13.962 hombres, además de 44 piezas de artillería, 90 ametralladoras y más de 500 toneladas de municiones y equipo.

Este «puente aéreo» habría resultado irrealizable —o, al menos, de muy difícil ejecución— si el Gobierno hubiera situado unidades de caza en sus aeródromos del sur, y sin él no se habría podido consolidar la cabeza de puente constituida por las tres provincias más occidentales de Andalucía, y mucho menos avanzar sobre el centro, conquistar Badajoz, Mérida, Cáceres, Talavera de la Reina y Toledo, levantar el sitio del Alcázar liberando a sus defensores, y alcanzar los barrios exteriores de Madrid.

Material aéreo adquirido en el extranjero

A finales del mes de julio comenzaron a llegar a España aviones adquiridos por ambos bandos: el Gobierno recibió de Francia 16 monoplanos de caza Dewoitine D-371, de características notoriamente superiores a las de los Nieuport Ni-52 que equipaban a la Aviación Militar española; llegaron en vuelo a Barcelona, y fue el primer material de guerra pagado en oro por la República, lo mismo que unas docenas de aviones anticuados e inservibles de los que algunos no llegarían a volar. La España republicana era un río lo bastante revuelto para que en él obtuvieran ganancias los más turbios «pescadores» internacionales y sus contactos.

También por aquellos días llegaron los primeros aviones a los sublevados en Marruecos. El primer trimotor Junkers Ju-52 llegó en vuelo el día 29 de julio, y a éste siguieron otros hasta completar, el día 8 de agosto, el número de 20. Asimismo, también en vuelo, llegarían el 30 de julio nueve trimotores de bombardeo, Savoia S-81 que, inicialmente, operarían desde el aeródromo de Sania Ramel, en Tetuán. En la madrugada del 6 de agosto serían desembarcados en Cádiz los primeros aviones de caza para los sublevados, seis biplanos Heinkel He-51 que, trasladados a Tablada para allí ser montados, empezaron a volar el día 8.

La irritante superioridad inicial de los gubernamentales en lo que a caza se refiere —53 Nieuport contra 13— aumentó con la adquisición de mate-

rial de unos y otros, ya que, sobre ser considerablemente mayor el número de aparatos adquiridos por los republicanos, los Dewoitine eran técnicamente superiores a los Heinkel-51. Esta situación se mantuvo hasta que a mediados del mes de agosto comenzaron a llegar de Italia, embarcados, a Melilla y Palma de Mallorca, los sesquiplanos Fiat CR-32, cazas de estuendas características con los que pareció que, por fin, iba a alcanzarse el equilibrio en el aire. En el mes de octubre eran ya tres las escuadrillas que de este material había en España, tripuladas por personal italiano, con la única excepción de los oficiales de la Aviación Militar española, capitán García Morato y tenientes, Bermúdez de Castro, García Pardo y Rubio alias *Satanás*.

El personal en uno y otro bando

No hubo escasez de personal de vuelo en ninguno de los dos campos en las primeras semanas de la guerra, ya que el número de aparatos era reducido, y cuando empezó a llegar material aéreo de otros países venían con él sus tripulaciones, pasando algún tiempo antes de que los aviadores españoles se fueran haciendo cargo de aquel material.

El personal volante al comenzar la guerra quedó distribuido entre ambas zonas de una manera muy dispar, ya que en la controlada por el Gobierno quedó la mayor parte de aquél, tanto el de Aviación Militar como el de Aeronáutica Naval, aunque por razones diversas, mientras en la zona nacional la mayoría de los oficiales profesionales volaron y se entregaron con entusiasmo a la lucha, llegando a ser los brillantes jefes de las unidades que se formaron, no ocurrió así en el campo republicano donde, salvo muy escasas excepciones, los oficiales de carrera que no fueron asesinados, detenidos o se ocultaron, y continuaron sirviendo a la República, eludieron formar parte de las unidades aéreas y se refugiaron en puestos de mando, organización y dirección, dejando aquéllas en manos de los pilotos procedentes de las clases de tropa. Y si esto ocurrió en la Aviación Militar, en la Aeronáutica Naval fue aún más marcado, ya que de todos los pilotos de aeroplano del Cuerpo General, ni uno solo prestó servicio en la zona gubernamental donde 41 de ellos fueron asesinados, mientras que los pocos que quedaron en la nacional, hubieron de encuadrarse en la Aviación Militar, pues los aviones de la Armada, con la única excepción de ocho hidroaviones, quedaron en manos del Gobierno y éstos —unos 60— fueron mandados y volados por personal del Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica que, en su casi totalidad, prestó servicio a la República.

La adquisición de nuevo material creó la necesidad de contar con más personal de vuelo en ambas Aviaciones, y una y otra hubieron de formarlo. En la zona nacional, el primer curso de pilotos comenzó en diciembre del año 1936, con un grupo de 30 alumnos que se encomendó a la escuela del aeroclub de Andalucía que, aportando su flota y sus pilotos, con tanto entusiasmo había colaborado con los aviadores militares en las primeras semanas de la guerra. Casi al mismo tiempo se inició, también en Tablada, un curso de tripulantes, de 40 alumnos. A estos cursos siguieron otros en las escuelas que se crearon en El Coper y en Cáceres, para pilotos, y en Agoncillo para tripulantes. Además de los desarrollados en estas escuelas, se realizaron otros cursos de pilotos en Alemania e Italia, de los que salieron respectivamente 81 y 41. Para tomar parte en estos cursos se exigía —entre otras condiciones— tener el título de Bachiller, lo que en cierto modo, en aquella época, restringía el número de participantes.

Los alumnos que terminaban satisfactoriamente el curso, al recibir el correspondiente título eran promovidos a alféreces de complemento de Aviación, y fueron en total 1.009 —551 pilotos, 331 tripulantes y 127 oficiales de aeródromo— de los que 109 entregarían su vida a España en la guerra, uno ganaría la Cruz Laureada de San Fernando, y 55 la Medalla Militar.

En la zona gubernamental, los primeros cursos de piloto se dieron a clases de tropa y especialistas, en las escuelas de La Ribera y Los Alcázares, pero pronto comenzaron a formarse en ellas jóvenes ajenos a la Aviación a quienes se exigía para su ingreso un cierto nivel cultural. También se formaron pilotos en escuelas del extranjero, en Francia y en la Unión Soviética. Al recibir el título, eran los alumnos promovidos a sargento, y un año después ascendían a teniente. En general dieron buen resultado, llegando siete de ellos a alcanzar el empleo de comandante, por méritos de guerra, y 55 el de capitán. Murieron en la campaña unos 300.

Héroes en los cielos de España

Fueron muy numerosos los aviadores nacionales que se distinguieron notablemente por su valor, abnegación, decisión y entrega, en la guerra de España, pero ante la imposibilidad, ni tan siquiera de nombrarlos, me limitaré a reseñar a uno o dos de los más representativos en cada modalidad de combate —caza, bombardeo, asalto e hidros— simbolizando en ellos a todos los demás, y para hacer más organizada esta conferencia, iré situándolos cronológicamente a lo largo de la guerra, con lo que estarán intercalados, los de las distintas especialidades.

En la batalla del Jarama

La situación de equilibrio que la llegada a España de los Fiat CR-32 había logrado, no duró mucho, pues a mediados de octubre llegó a la zona gubernamental un Cuerpo Aéreo soviético, a las órdenes del coronel Yakov Smuschkevich, *general Douglas*, dotado con aviones de bombardeo *katiuska* y *natacha*, y de caza, I-15 *chato* y I-16 *mosca* (*rata* en la zona nacional), de notables características técnicas, con lo que de nuevo se volvió a desequilibrar la balanza, ya que, aunque el Fiat era algo superior al *chato*, estaba por debajo del *rata* en muchos aspectos.

Esta situación de inferioridad se manifestó en febrero de 1937 en las márgenes del Jarama, en la primera gran batalla desarrollada en campo abierto, en la guerra de España, y una de las más duras de ella, tanto por la importante entidad de las masas de aguerridos y bien equipados combatientes de ambos bandos —65.000 republicanos, a las órdenes del general Miaja, y 58.000 nacionales a las del general Mola—, como por el encarnizamiento con que se llevó la lucha y la gran cantidad de bajas que llegó al 20% de los efectivos en ambos bandos.

En esta batalla, la Aviación nacional —débil a la sazón— hubo de luchar en malas condiciones contra unas agresivas y modernas formaciones aéreas. La caza nacional, compuesta por únicamente dos escuadrillas, italianas, de Fiat CR-32 mandadas por el timorato comandante Tarsicio Fagnani alias *Taroni* no cruzaba las líneas, y los lentos aparatos de bombardeo —Junkers Ju-52 y Romeo Ro-37— habían de internarse desprotegidos en el cielo enemigo, afrontando la caza y las duras defensas antiaéreas.

Esta situación dio lugar a una de las acciones más conscientemente heroicas de la guerra, realizada por el capitán José Calderón Gaztelu que, encontrándose accidentalmente al mando del 2-G-22, grupo de Junkers Ju-52, en el aeródromo de Veladas, en Talavera de la Reina, en la noche del 15 de febrero, luego de un bombardeo que la oscuridad había hecho impreciso y poco efectivo, reunió a los jefes de escuadrilla y les expuso que, dada la necesidad de elevar la moral de las tropas de tierra, el bombardeo habría de realizarse al día siguiente, a toda costa, pronunciando entonces la frase que se ha hecho legendaria:

«Mañana mi grupo bombardeará, caiga quien caiga.»

El día 16, con Calderón a la cabeza de la formación, voló el 2-G-22 a cumplir su cometido, escoltados los bombarderos por escasa fuerza de caza, italiana, que al llegar cerca de las líneas enemigas se retiró siguiendo las

órdenes del pusilánime *Taroni*, dejando abandonados a su suerte a los lentos trimotores que, al alcanzar la línea de contacto se vieron atacados por una masa de más de 30 cazas, al tiempo que se alzaba ante ellos una densa barrera de fuego antiaéreo realizado por baterías de distintos calibres.

No arredró esto a Calderón que, con plena responsabilidad ante el momento histórico, y consciente del sacrificio que le exigía la importancia de su misión para los que en tierra combatían, siguió su marcha contra los objetivos asignados, bombardeó con gran serenidad el primero de ellos, bajo un fuego infernal, y al dirigirse a bombardear el segundo, su aparato, cogido de frente por varios *chatos*, resultó incendiado y derribado, perdiendo entre sus restos la vida el capitán Calderón, que no abandonó los mandos del avión, consecuente con su arenga, realizando una hazaña que, inspirada en el amor a España, tuvo el remate de una gloriosa muerte.

La visión del aparato de su jefe estrellándose en el suelo envuelto en llamas, y el duro ataque de los cazas enemigos que abatirían otro Junkers, no sería obstáculo para que el resto de la formación, enardecida por el ejemplo del bravo Calderón, ignorara la abrumadora desproporción de fuerzas y cumpliera sus objetivos haciendo honor a la consigna recibida.

El capitán Calderón sería propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, pero habrían de transcurrir 11 años antes de que le fuera concedida, pues un anacrónico Reglamento de la Orden, de 1920, ponía como condición *sine qua non* para el ingreso en ella, regresar con el avión, una vez terminada la misión, sin explicar como podría hacerlo quién sobre territorio enemigo, moría entre los restos de aquél.

Apenas 48 horas transcurridas desde la heroica muerte de Calderón, en el mismo frente ganaba otro aviador la Laureada. El día 17 por la tarde llegaba al frente de Madrid, procedente del sur, la patrulla de Fiat CR-32 formada por el capitán Joaquín García Morato, el capitán Bermúdez de Castro y el teniente Salvador.

El día 18 por la mañana, al ver García Morato —que con su patrulla iba encuadrado en una formación italiana— que los bombarderos nacionales eran atacados sin que la caza hiciera el menor intento de protegerlos, abandonó con sus dos puntos la formación, y sin tener en cuenta que el enemigo era diez veces superior en número, se arrojó a proteger a los bombarderos, entablando un disparatado combate cuyo resultado no es difícil suponer cual habría sido, si el capitán italiano, Nobile, poniendo su

sentido del honor y del compañerismo por encima de las órdenes de *Faroffi*, no se hubiera arrojado al combate seguido de toda la formación, equilibrándolo, primero, y convirtiendo en una victoria la acción iniciada por el capitán García Morato y sus dos puntos —Bermúdez de Castro y Salvador— desde aquel día, aún sin que se lograra alcanzar la superioridad sobre la caza enemiga, se llegó a un equilibrio que permitió a los aviones nacionales actuar sobre territorio enemigo sin sufrir grandes pérdidas.

Al capitán García Morato le fue concedida la Laureada, y Bermúdez de Castro y Salvador recibirían sendas Medallas Militares.

Los abastecimientos al Santuario de Santa María de la Cabeza

Mientras en el centro se desarrollaban las distintas fases de la batalla de Madrid, una larga operación de poca brillantez pero de enorme importancia —moral, especialmente— se llevaba a cabo en el frente sur. Con ella se trataba de mantener abastecidos a los defensores del Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, verdadero islote nacional enclavado en plena serranía de Córdoba, en el que un puñado de guardias civiles se mantuvo, contra toda lógica, durante nueve meses, merced a los auxilios llevados, día a día, por la Aviación, que con tiempo bueno o malo, entre el día 9 de octubre de 1936 y el día 10 de mayo de 1937 —fechas del primero y último servicio, respectivamente— llevaría a cabo 121 misiones de abastecimiento en las que se arrojaron sobre la sitiada posición más de 80 toneladas de víveres, municiones, medicamentos y, hasta palomas mensajeras, además de dos morteros de 81 milímetros, cuatro ametralladoras y cientos de sacos terreros. Estas misiones, ya de por sí difíciles, se complicaron cuando el enemigo, consciente de la importancia de ellas, situó una patrulla de caza en el aeródromo de campaña de Andújar, distante apenas 15 kilómetros del Santuario, por lo que fue necesario realizar muchos de los servicios de abastecimiento, de noche, y llevar en otros escolta de caza.

El abastecimiento aéreo a posiciones sitiadas, modalidad en que tanto se habían distinguido los aviadores españoles durante la última campaña de Marruecos, se había realizado más recientemente en Oviedo, durante la revolución socialista de octubre del año 1934, para abastecer de víveres y municiones a los cuarteles de «Pelayo» y «Santa Clara», sitiados por los revolucionarios que con su fuego habían alcanzado a varios aeroplanos y herido a dos aviadores. Ya en nuestra guerra habían sido arrojados en el Alcázar toledano unos 1.500 kilogramos de medicamentos y leche condensada, y a los defensores de Oviedo algo más de 10 toneladas de medi-

camentos, víveres y tabaco. Más tarde, en septiembre de 1937 serían arrojados desde el aire, a los que en la aragonesa villa de Belchite se defendían heroicamente contra fuerzas diez veces superiores, unas 30 toneladas de municiones, víveres y medicamentos.

El iniciador de los socorros aéreos a los defensores del Santuario fue el capitán Carlos de Haya, que realizó 81 de las 121 misiones que para ello se llevaron a cabo. Carlos de Haya moriría en combate aéreo, mientras formaba parte de una escuadrilla de caza italiana, el 21 de febrero de 1938, sobre el puerto de Escandón, cuando para salvar a uno de sus pilotos a punto de ser derribado, no dudó en llegar a la colisión con el enemigo, cayendo ambos en el choque. Recibió la Medalla Militar y la Cruz Laureada de San Fernando, y el Gobierno de Italia le premió con la Medalla de Oro al Valor.

La cadena

Una de las importantes aportaciones de la Aviación nacional, a la táctica aérea, fue la modalidad de ataque al suelo, que recibiría el nombre de *cadena*, que llegó a convertir en doctrina sus escalofriantes pasadas sobre el enemigo atrincherado, al que tanto con su fuego como con su tremendo efecto moral, en un verdadero «cuerpo a cuerpo» con el avión en la misma cota que la Infantería, llegaba a anular.

La *cadena*, que tanta importancia tendría posteriormente en los rápidos y profundos avances relámpago del Ejército alemán en los primeros tiempos de la Segunda Guerra Mundial, fue el resultado de la actualización del célebre *vol a l'espagnole* —como lo denominaron los franceses—, ataque en vuelo rasante sobre las posiciones enemigas, creado por los aviadores españoles en Marruecos, y se empleó principalmente en la guerra de España para facilitar el avance de las tropas de tierra, atacando a tan baja altura y con tanta agresividad, que se lograba disminuir notablemente el fuego de los defensores hasta anularlo, en muchas ocasiones, permitiendo así a la Infantería llegar al momento del asalto sin apenas sufrir bajas.

En la primavera de 1937, y tratando de frenar la ofensiva nacional que se desarrollaba victoriosamente en Vizcaya, decidieron los republicanos realizar operaciones de distracción, en Aragón, esperando así atraer fuerzas nacionales del norte descongestionando aquel frente.

El mando nacional, que buscando la superioridad aérea local en el norte, había acumulado en este frente la mayor y mejor parte de sus unidades aéreas, aceptando su inferioridad en los del centro, sur y Aragón, ante la ofensiva republicana sobre Huesca situó en Zaragoza la escuadrilla 1-E-2, de Heinkel He-51, en los primeros días de abril, y dada la importancia de los ataques enemigos, ordenó el traslado al frente aragonés de las escuadrillas, 2-E-2 y 2-E-3, también de biplanos He-51, que se encontraban en Navia y Tablada, respectivamente.

En la madrugada del día 12 de abril, un audaz golpe de mano que aniquiló a los defensores, permitió a un batallón internacional de la División *Carlos Marx*, apoderarse de la ermita de Santa Quiteria, importante punto de la línea que por el norte defendía Zaragoza, fortificándose en ella.

Ante la imperiosa necesidad de recuperar la valiosa posición perdida, el día 13 se lanzó un vigoroso ataque por fuerzas de la reserva del sector que encontraron la dura resistencia de los bien atrincherados internacionales, que sólo pudo ser vencida cuando los biplanos de la 1-E-2, situándose uno a continuación de otro, para proteger la salida del que atacaba delante, ametrallaron sucesivamente las trincheras enemigas, cerrando la pescadilla el jefe al ponerse a continuación del último avión.

Desalojados los internacionales de la posición por aquel insólito tiiovivo de fuego, fueron luego perseguidos en su retirada por los aviones de la 1-E-2, a los que se unieron los de las otras dos escuadrillas empleando la misma modalidad de ataque.

Aquel día nació la cadena

El creador de ella, que había ideado, ensayado y perfeccionado ésta, en el aeródromo de Logroño, fue el capitán Ángel Salas Larrazábal, que pasaría luego a unidades de caza, y ganaría la Medalla Militar, y alcanzaría 18 victorias aéreas en los cielos de España y seis en los de Rusia.

Fueron varios los tipos de aviones que se emplearon en la modalidad de la *cadena*, destacando entre ellos los Romeo Ro-37 y los Heinkel He-51 *pavo*. Distinguiéndose estos últimos en el frente de León, el día 26 de septiembre de 1937, cuando su actuación haría decir al coronel Muñoz Grandes:

«...jamás he visto bravura igual a la que vosotros habéis desarrollado en este momento sobre la cumbre de Les Pandes.»

Y apenas un año más tarde, en la reducción de la bolsa enemiga de Bielsa, en un terreno de difícilísima orografía y con mal tiempo, ganaría el 6-G-15 la Medalla Militar colectiva.

Mandando una escuadrilla del 6-G-15, ganaría sobre la tristemente célebre Venta de Camposines, al pie de la sierra de Fatarella, el 9 de septiembre de 1938, en plena batalla del Ebro, la Laureada, el capitán José María Ugarte y Ruiz de Colunga.

A lo largo de la campaña 34 pilotos de *cadena* murieron en combate, recibiendo 16 de ellos la Medalla Militar y uno, la Laureada.

La especialidad aérea que alcanzó mayor importancia en la guerra de España fue, sin duda, la de asalto, siendo empleada en ésta, por primera vez en la Historia, de una manera lógica, intensiva y eficaz. La *cadena* hizo de la Aviación, las «guerrillas» de la Infantería en los avances, lo que dio a los grupos de asalto una enorme popularidad entre las tropas de tierra, agradecidas a esta modalidad de apoyo, verdaderamente eficaz, que les ahorra muchas bajas, a quien veían como un elemento capaz de intervenir en las ocasiones comprometidas, resolviendo las situaciones más críticas, sustituyendo algunas veces a la artillería y a los carros de combate.

Los hidroaviones y su oscura labor

Recibieron los hidroaviones muy diferente atención en uno y otro campo, ya que mientras en el gubernamental fueron inadecuadamente utilizados en las primeras semanas, y se fueron dejando languidecer hasta su total extinción, fueron racionalmente empleados por la Aviación nacional los pocos de que se disponía al empezar la guerra, incrementándose a lo largo de ésta con la adquisición de más aparatos y de tipos más modernos, y aunque en alguna ocasión resultara corto el número de aparatos disponibles, tuvieron siempre cubierto su espacio en aquella equilibrada Aviación.

La razón del desigual trato recibido por los hidroaviones en un campo y otro, puede estar en que, mientras en la zona nacional había oficiales que se habían distinguido en la especialidad de hidros en la última campaña de Marruecos —Franco, Martínez Merino, Rambaud y Noreña—, a quienes se encomendó la organización y el mando de las unidades de hidros, estuvieron éstas en la zona republicana en manos de auxiliares de la Aeronáutica Naval, hábiles pilotos pero poco capacitados para organizar y

mandar. Por otra parte, siendo la Unión Soviética el principal suministrador de aviones a la República, y no teniendo aquélla ningún hidro, significativo, probablemente sus asesores no tomaron en consideración esta clase de aviones.

La gran desproporción que hubo en el mar entre las flotas republicana y nacional, que en lo tocante a unidades ligeras fue tremenda, pudo compensarse merced a la importante aunque oscura labor de los hidros de gran radio de acción, que con sus constantes, arriesgados y largos vuelos, suplieron la inferioridad de la escuadra nacional de la que fueron los ojos.

En el año 1939, en plena descomposición la zona republicana, la decaída moral manifestada por los mandos aéreo y naval en la reunión de Los Llanos, en Albacete, el 13 de febrero, había bajado aún más con el golpe del coronel Casado contra el gobierno del doctor Negrín, el día 5 de marzo. Aquel mismo día se alzarían algunas fuerzas en Cartagena contra la República, ocupando sin resistencia varios fuertes y baterías de costa. La escuadra, a continuación de un bombardeo nacional que dañó gravemente a los destructores *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcaiztegui* y causó averías de menos importancia a otros dos, levó anclas al mediodía y desertó, dirigiéndose a Túnez donde fue internada.

En los combates desarrollados el día 6 en torno a la plaza —en parte, sublevada— fue abatido por la caza republicana el hidroavión Cant Z-501, 62-9, y aunque logró amarrar a unos 200 metros del crucero auxiliar, nacional, *Mar Cantábrico*, no fue atendido por éste, por lo que su piloto, el alférez Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones, ante la gravedad de la herida sufrida por el mecánico, decidió, tras una reparación somera de las averías, despegar sin tomar en consideración el grave riesgo que suponía la gasolina que se derramaba sobre el plano, junto a los tubos de escape del motor, ni la importante cantidad de agua embarcada en la canoa, logrando tras un difícil y peligroso despegue, llegar a Formentera y tomar agua en la base auxiliar del estanque Pudent. Por esta heroica acción, al alférez Hevia le fue concedida la Medalla Militar.

De la dureza de la tarea encomendada a los hidristas, y del entusiasmo con que a ella se entregaron, puede dar idea el número de muertos y desaparecidos en la Aviación nacional, 27, y la concesión de 11 Medallas Militares, los republicanos tuvieron 14 muertos entre sus tripulaciones de hidros.

El último «cazador muerto»

En enero del año 1939 se desarrolló en el sur de España, en el frente de Peñarroya, la que sería la última batalla de la guerra que desde hacía 30 meses ensangrentaba nuestra Patria. El mando militar republicano, tratando de descongestionar el frente de Cataluña donde las fuerzas nacionales llevaban la iniciativa, montó una operación de gran ambición en un punto alejado de aquél, tratando de que la amenaza a plazas tan importantes como Sevilla y Córdoba, forzara al mando nacional a sacar unidades de las empeñadas en la batalla de Cataluña para trasladarlas al sur.

El éxito inicial de la ofensiva lanzada el día 5 de enero, forzó realmente a desplazar a Andalucía cuatro divisiones de las que operaban en Cataluña que, con las de reserva de los frentes centro y sur, pararon la violenta embestida republicana, y el día 4 de febrero, al mes justo de haberse iniciado la batalla, las fuerzas nacionales habían repuesto la situación, y los republicanos se habían visto arrojados del territorio ocupado los primeros días, mientras que en Cataluña, el avance nacional había continuado hasta llegar a la frontera francesa el día 8 de febrero.

En el momento de iniciarse la batalla de Peñarroya, la Aviación nacional, prácticamente no existía en aquel frente que llevaba varios meses «dormido», por lo que la republicana campó por sus respetos hasta la llegada, el día 12, de las escuadrillas de caza, 1-E-3 y 3-E-3, de Fiat CR-32, desplazadas desde el frente catalán.

El día 23 de enero se encontraba la escuadrilla 1-E-3, al mando del capitán provisional Manuel Vázquez Sagastizábal —que tenía en su haber 26 victorias aéreas—, en misión de protección lejana a una formación de Junkers Ju-52 que realizaba un servicio de bombardeo en aquel frente. Ya llevaba la escuadrilla una hora en el aire cuando avistó una formación de 12 aviones de caza, enemigos, I-16, que se dirigían a atacar a los bombarderos nacionales.

Vázquez se dirigió contra ellos que eludieron el combate y se retiraron perseguidos por la escuadrilla nacional; pero dado que llevaban en el aire demasiado tiempo y el combustible empezaba a escasear, decidió quedarse únicamente él con su patrulla, ordenando el regreso de los otros seis aviones a la base.

Cuando los aparatos enemigos vieron que solamente eran tres los que les perseguían, les hicieron frente, entablándose entonces un muy desigual combate —tres aviones contra 12, seis ametralladoras contra 48— que afrontó con valentía la patrulla nacional estimulada por el ejemplo de su jefe que, atacado simultáneamente por tres *chatos*, recibió un tiro que le entró por la ingle y le salió por la espalda, al tiempo que el motor de su Fiat, alcanzado por el fuego enemigo, dejaba de funcionar, viéndose obligado el bravo capitán a arrojar con el paracaídas, cayendo en terreno enemigo, sin conocimiento que no llegó a recuperar, muriendo unas horas más tarde en un hospital militar enemigo, en Valsequillo.

Le fue concedida la Medalla Militar y, propuesto unos días más tarde para la Cruz Laureada de San Fernando, tardaría en serle concedida ocho años esta recompensa, pues no había regresado con el avión, como el Reglamento de la Orden —a la sazón anacrónico—, determinaba.

Los pilotos de caza españoles, de los que 27 entregaron su vida a España en la campaña, derribaron 295 aviones enemigos, y recibieron dos Cruces Laureadas y 34 Medallas Militares, 24 de ellas en vida.

Aviadores republicanos distinguidos

No fueron pocos los aviadores republicanos que se distinguieron en la guerra, y ante la imposibilidad de ni siquiera enumerarlos, he elegido a cuatro de ellos que considero representativos: Del Río, Claudín, Zarauza y Mendiola.

Felipe del Río Crespo, el «héroe de la Aviación republicana del norte», por tener el título de piloto de turismo y el de perito industrial, al ser llamado a filas en el año 1933 solicitó servir en la Aviación Militar y, tras completar el periodo de instrucción y prometer lealtad a la bandera, fue designado para seguir el curso de piloto militar en el aeródromo de Cuatro Vientos, y al terminarlo fue ascendido a cabo.

En julio del año 1936 se encontraba ocasionalmente en Bilbao, y aunque sus antecedentes políticos no eran los más apropiados para su incorporación al bando republicano, se incorporó a la embrionaria Fuerza Aérea que se estaba formando en el norte, volando los Breguet XIX —en los que tenía ya experiencia— realizando vuelos de reconocimiento en los confusos frentes que se iban perfilando, y algún esporádico bombardeo en el de Guipúzcoa.

Al llegar embarcados al norte 15 sesquiplanos Polikarpov I-15 *chato*, con personal soviético, éste se completó con cuatro pilotos españoles, uno de los cuales sería Felipe del Río que, rápidamente se impuso en el nuevo material.

En la ofensiva gubernamental sobre Vitoria, en noviembre, en la que se desarrollaron fuertes combates aéreos, abriría Felipe del Río su lista de victorias aéreas, derribando un Heinkel-51, alemán el 30, y una semana más tarde lograría abatir otro avión del mismo tipo y, el día 10 de diciembre, alcanzaría su tercera victoria al derribar, sobre Ochandiano, un trimotor Fokker F-VII. Sería ascendido a alférez por méritos de guerra, y tres meses después, a teniente, al desaparecer el empleo de alférez en el Ejército republicano.

En febrero del año 1937, al ser llamados al centro los aviadores soviéticos, Boris Maranchov, jefe de la escuadrilla, entregó el mando de ésta —y a toda con personal español— a Felipe del Río que siguió con su racha de victorias, siendo ascendido a capitán por méritos de guerra.

Ya eran seis los aviones derribados por él, cuando el día 22 de abril, en un desigual combate de su escuadrilla con bimotores Heinkel-111 escoltados por monoplanos Messerschmitt, sobre Bilbao, uno de éstos, que allí recibían su bautismo de fuego, logró alcanzar y derribar al avión de Felipe del Río que murió al estrellarse contra el suelo.

Eduardo Claudín Moncada cursaba la carrera de ingeniero aeronáutico de vasta cultura y hablando varios idiomas, había participado en cursos de vuelo sin motor, y al estallar la guerra en julio de 1936, solicitó incorporarse a la Aviación republicana, siendo enviado a Rusia, formando parte de la primera promoción de aviadores españoles, a la Escuela de Kirobad, en el Cáucaso.

De regreso a España, en la primavera de 1937, fue encuadrado en una escuadrilla de monoplanos Polikarpov I-16 *mosca* en zona republicana y *rata* en la nacional mandada por el soviético Smirnov, luchando y empezando a destacar en Brunete y en Belchite.

Ascendido a teniente, por méritos de guerra, recibió el mando de una escuadrilla de *ratas*, interviniendo con ella en la dura batalla de Teruel, logrando varios derribos y alcanzando el ascenso a capitán, de nuevo por méritos de guerra.

Actuó en los frentes de Aragón, Cataluña y Levante, y en junio de 1938 recibió el mando del Grupo 21, de *ratas* con el que luchó en la ofensiva nacional sobre Castellón.

El día 3 de julio, sobre Puebla de Valverde, en un combate de su Grupo con el del comandante García Morato, fue derribado por el teniente Comas Altadill alias *Bobito*, cayendo con el avión y muriendo al estrellarse éste.

Manuel Zarauza Clavero, el piloto de caza más destacado del bando gubernamental, había nacido en Santoña, y el 18 de julio de 1936 se encontraba realizando el servicio militar en Cuatro Vientos. Solicitó hacerse piloto y, en San Javier «La Ribera» —llamaban a este aeródromo los republicanos— realizó los cursos correspondientes, siendo destinado a una escuadrilla de *chatos* para poco después serlo a una de *ratas* con la que participó en la batalla de Guadalajara en marzo del año 1937.

Ascendido a teniente, por méritos de guerra, relevó al soviético Shimelkov en el mando de la cuarta escuadrilla, y al frente de ella luchó en la batalla de Teruel; combatió luego en los frentes de Levante, obteniendo victorias aéreas y, ascendido a capitán, le fue dado el mando del Grupo 21, a la muerte de Claudín, y con él continuó su trayectoria de derribos, siendo ascendido a comandante —de nuevo, por méritos de guerra—, teniendo en su haber, al terminar la guerra, 12 victorias seguras y varias, probables.

Exiliado en Rusia, participó en la guerra mundial como coronel de la Fuerza Aérea soviética, y murió en accidente aéreo en Bakú, el día 12 de octubre de 1942.

Leocadio Mendiola Núñez era en 1936 un brigada de 27 años, piloto desde el año 1932, que tenía además los títulos de ametrallador-bombardero y mecánico y estaba destinado en Getafe.

El día 19 de julio realizó su primera misión de guerra, bombardeando el cuartel de Artillería de Getafe desde donde se cañoneaba la base aérea. Participó muy activamente en la defensa de Madrid, en diciembre del año 1936, y pronto se integró, como teniente piloto, en la tercera escuadrilla de bombardeo, de bimotores Tupolev SB-2 *katiuska* —la primera unidad de este tipo de avión—, formada con personal español y mandada por el soviético Nesmeyanov alias *Pablo*, que en marzo de 1937, luego de la batalla de Guadalajara, fue puesta al mando de Mendiola, ascendido a capitán por méritos de guerra. Con ella participó en el ataque al aeródromo nacional de Garrapinillos, con gran éxito, ya que se destruyeron en el suelo más de 12 aviones, averiando de consideración a otros tantos.

En el mes de diciembre recibió el mando del Grupo, ya ascendido a comandante —de nuevo, por méritos de guerra— y al frente de esta unidad luchó en las batallas más importantes de esta segunda mitad de la guerra, especialmente en Levante, en Cataluña y en el Ebro. En un bombardeo al aeródromo de La Cenia, destruyó varios monoplanos Messerschmitt Bf-109, de la Legión Cóndor, y dejó inutilizado temporalmente el aeródromo.

Propuesto para la Placa Laureada de Madrid, le fue concedida, pero el final de la guerra hizo que su concesión no fuera publicada en el *Diario Oficial*.

Luego de largos años de exilio en Argelia y en México, regresó Leocadio Mendiola a España, y aquí vivió hasta su fallecimiento en 1998.

Aviadores extranjeros con alas españolas

Además de aquellos aviadores italianos y alemanes, encuadrados, respectivamente, en la Aviación Legionaria y en la Legión Cóndor, hubo otros pilotos extranjeros que, a título personal, se presentaron para prestar servicio en unidades aéreas españolas, cumpliendo como buenos.

De ellos destacaré —ya que una conferencia no da espacio para más— a dos que dejaron una brillante estela de valor y entrega, siendo ambos condecorados con la Medalla Militar,

Quince aviadores portugueses —de los que dos entregaron la vida a sus ideales, y dos ganaron la Medalla Militar— volaron y combatieron encuadrados en unidades españolas. Entre ellos, indudablemente el más relevante fue José Caetano de Rocha Sepúlveda Velloso, que al iniciarse la guerra se presentó en la zona nacional, incorporándose a un tercio de requetés con el que combatió en el frente norte, distinguiéndose en el monte Bernorio.

Dado que estaba en posesión del título de piloto de turismo, solicitó servir en Aviación, y tras realizar el curso de transformación en el aeródromo de Tablada, recibió el título de piloto de avión de guerra y la estrella de alférez provisional, siendo destinado al Grupo 1-G-70, de hidroaviones Dornier-Wal con el que actuó en el golfo de Cádiz y en el mar de Alborán, pasando luego al 2-G-60, Grupo de Cant Z-501, estacionado en la base de hidros de Pollensa, con el que realizó numerosas y arriesgadas misiones de guerra en interminables vuelos explorando las rutas de los barcos

que, desde el mar Negro, aflúan a la costa levantina cargados de material de guerra, logrando el esfuerzo de las escuadrillas de Pollensa, producir en el abastecimiento enemigo un colapso que acortó la duración de la guerra con el consiguiente ahorro de vidas y sufrimientos.

Sepúlveda, que mantuvo varios encuentros con la caza enemiga y resultó herido en uno de ellos, cayó prisionero al ser derribado su avión en Vinaroz, al amanecer del 15 de mayo de 1938. Sufrió con dignidad 10 meses de duro cautiverio hasta ser canjeado en enero de 1939, participando en las últimas operaciones de la guerra, distinguiéndose en la conquista de Menorca por las fuerzas nacionales.

Terminada la guerra, el teniente Sepúlveda, que había realizado 196 servicios de guerra y volado más de 550 horas, fue recompensado con la Medalla Militar que le sería impuesta en un solemne acto, en Salamanca, el día 4 de junio del año 1939.

Otro notable aviador extranjero que luchó en la guerra de España, en el bando nacional, fue Rodolfo de Henricourt de Grunne, aristócrata belga, ingeniero agrónomo y oficial de complemento de Caballería, en su patria, que en el verano de 1936 se presentó en España, luchando encuadrado en una de las columnas que combatían en la divisoria cantábrica, resultando herido en el frente de Santander. Dada su condición de piloto de turismo, solicitó —aún convaleciente— ingresar en Aviación, y tras realizar el curso de transformación en Tablada, recibió el título de piloto de avión de guerra y fue promovido a alférez provisional de Aviación en enero del año 1937.

Destinado al 1-G-2, grupo de *cadena* equipado con biplanos Heinkel He-51, participó en los combates del frente de Aragón, en marzo y abril, y más tarde en el de Vizcaya, acompañando a las Brigadas de Navarra en sus brillantes asaltos al Sollube, el Bizcargui y al «cinturón de hierro», más tarde participaría en las campañas de Santander y Asturias hasta la liquidación del frente norte al ser conquistada la totalidad de la cornisa cantábrica.

Pasó Henricourt destinado al Grupo de caza, 2-G-3, equipado con sesquiplanos Fiat CR-32, actuando en los frentes de Aragón, Levante, Cataluña, Extremadura y el Ebro, participando en numerosos combates, y alcanzando victoria tras victoria al acabar la guerra, el teniente Henricourt había volado 749 horas, realizado 425 misiones de guerra y derribado 10 aviones enemigos.

El día 15 de junio de 1941 le fue concedida la Medalla Militar que no llegaría a recibir, pues, encuadrado en la Fuerzas Aéreas británicas, había

desaparecido en combate sobre el canal de La Mancha, cuando ya tenía en su haber tres aviones alemanes derribados.

En la Aviación republicana, aparte de los componentes del Cuerpo Aéreo soviético del coronel Smuschkevich, *general Douglas*, y de la escuadrilla francesa de André Malraux, también vinieron, individualmente, aviadores a luchar en la guerra, entre los más conocidos, el norteamericano Tinker, el uruguayo Tuya y el mexicano Verduzco, pero su actuación, siendo buena, no podemos considerarla relevante.

Epílogo glorioso

Por los méritos contraídos en la guerra, seis aviadores españoles recibirían la Cruz Laureada de San Fernando, y 102 serían recompensados con la Medalla Militar, lo que dado el corto número de aviadores combatientes —unos 1.500— arroja un altísimo porcentaje.

En Barajas, el día 12 de mayo del año 1939 se concentró la Aviación nacional. Eran 451 aviones que, con sus tripulaciones, se presentaban correctamente alineados en la revista, masa aérea impresionante que aquel mismo mes, el día 19, sobrevolaría el paseo de la Castellana, en Madrid, tomando parte en el desfile con que se conmemoraba la victoria.

Faltaban allí 201 aviadores que en el cielo de la Patria habían ofrendado a ésta generosamente sus vidas.

CUARTA CONFERENCIA

**LA CAZA REPUBLICANA
EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA**

LA CAZA REPUBLICANA EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Por JESÚS SALAS LARRAZÁBAL

Antes de entrar en el tema que se me ha asignado, y aunque ello nos haga perder parte del escaso tiempo de que disponemos, voy a matizar algo que, a mi juicio, no quedó suficientemente aclarado ayer: la actuación inicial de la Aviación Naval.

Dicha Aviación dependía desde el año 1934 de la Dirección General de Aeronáutica, así como la Militar y la Civil, y disponía de diez escuadrillas de aeronaves, ocho operativas y dos de adiestramiento (terrestre y naval) y de un centenar de pilotos. Algo más de la mitad de ellos pertenecían al Cuerpo General de la Armada y el resto al Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica Naval.

Ocho de las escuadrillas residían en la base aeronaval de San Javier, una de las de reconocimiento estaba distribuida entre Mahón y Marín, y la de la Escuela de Hidroaviones tenía su base en Barcelona. La de bombardeo estaba incompleta, pues tres de sus Dornier-Wal se hallaban en la factoría CASA de Cádiz.

Las primeras aeronaves que tomaron parte activa en la contienda fueron los cinco S-62 de Mahón, que se pusieron a las órdenes del general Goded, al que trasladaron a la base aeronaval secundaria de Barcelona y retornaron luego a su destino. Tras la rendición de Goded, tanto Mahón como Barcelona cambiaron de adscripción y los pilotos del Cuerpo General quedaron prisioneros o fueron ejecutados.

La base de San Javier no cumplió la orden de envío de hidros a Málaga y encarceló a los emisarios de Madrid que trataban de imponer la disciplina. Ocupada esta base por fuerzas de Aviación del vecino aeródromo de Los Alcázares, los oficiales del Cuerpo General fueron conducidos a dicho aeródromo, pero prefirieron unirse a sus compañeros de Cartagena y perdieron la vida, en su mayor parte, en el *España* número 3.

Marín y Cádiz se unieron al alzamiento y con dos Dornier-Wal (luego los tres) y tres de los S-62 de Marín se formó una escuadrilla que actuó en aguas del Estrecho.

Del centenar de pilotos navales, más del 40% sirvieron al Gobierno, el 40% fueron ejecutados, más del 10% se unieron al alzamiento y los restantes quedaron prisioneros.

Pasando ahora al tema que nos ocupa hoy, lo empezaremos diciendo que:

- El día 18 de julio de 1936 existían en España cuatro escuadrillas operativas de cazas Nieuport Ni-52 (tres en Getafe y una en El Prat de Llobregat), otra con sus aparatos en revisión en Sevilla y una de viejísimos Martinsyde F-4 en la base aeronaval de San Javier. Los aviones de las escuadrillas operativas permanecieron al servicio del Gobierno, pero los pilotos quedaron repartidos entre ambos bandos. Al frente del grupo y de las escuadrillas de Getafe quedaron los capitanes Manuel Cascón (jefe del Grupo 11), Avertano González y José Méndez Iriarte, y de las de El Prat y San Javier se hicieron cargo el teniente Amador Silverio y el oficial tercero del Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica Naval, Francisco Piedra.
- El Ni-52 estaba anticuado en 1936, pero su potencia de fuego no difería esencialmente del de la mayoría de los cazas militares en servicio en Europa. Lo demostró con una docena de derribos de aparatos en un mes de actuación, a cargo de los pilotos republicanos Cascón, García Lacalle, García Herguido, Peña, Roberto Alonso Santamaría y Manuel Aguirre; y de los alzados Miguel Guerrero, Narciso Bermúdez de Castro y Joaquín García Morato en el sur y Senra y Ángel Salas en Aragón.
- Dado el despliegue inicial de los Nieuport, sus acciones principales se efectuaron en Madrid (ataques a los Regimientos de Artillería de Getafe y Campamento (1) y en las vías de acceso a la capital. La columna de Burgos llegó tarde a Somosierra por seguir a rajatabla las órdenes del general Mola de avanzar de noche y descansar de día, para evitar el acoso de la Aviación. La columna de Valladolid sí llegó a tiempo al alto

(1) GARCÍA LACALLE, A.: *Mitos y verdades*, pp. 62 a 64.

del León, pero fue allí fuertemente contratada y sufrió un alto número de bajas, en gran parte por tiro aéreo.

- Aparte de atender a la capital, Getafe destacó una patrulla Ni-52 a Los Alcázares y otra a Granada; la primera operó contra San Javier y pasó luego a Málaga, y la segunda tuvo la desgracia de llegar a Armilla cuando este aeródromo acababa de cambiar de manos. La Aviación de Málaga se empleó contra Granada, desoyendo el parecer del teniente de navío Prado Mendizábal, jefe de operaciones de la flota, única persona que pensó en Algeciras como objetivo inmediato y trascendental; su plan hubiera podido dificultar en gran medida el paso a la Península del Ejército de África y alterar el desarrollo de la guerra.
- Los primeros cazas utilizados por los alzados fueron los tres Ni-52 de Granada y dos que puso en vuelo en Sevilla el Parque Regional del Sur, todos ellos en el frente andaluz.
- El general Mola, dada la apurada situación del frente de la sierra de Madrid, pidió a Sevilla el envío urgente de algún caza, petición que fue atendida con el traslado a Burgos de los Ni-52 del teniente Julio Salvador y del brigada Ramón Senra. Sin esperar a su llegada, el capitán Ángel Salas montó una ametralladora frontal en el fuselaje del bimotor DH-89 M existente en Burgos y con él mantuvo un combate el día 27 con un Ni-52 de Madrid. El 28 de julio se produjo el segundo combate, esta vez entre cazas Nieuport, pilotados por Salvador y, probablemente, Roberto Alonso Santamaría; y el día 31 el tercero, entre Salas y Lacalle. En la misma época, el alférez de complemento José Corrochano resultó herido en un muslo, volando en un Ni-52, por un disparo desde un Breguet nacional.
- Para atender al frente aragonés se trasladaron desde Barcelona a Sariñena los Ni-52 de Silverio y García Herguido, y éste derribó el día 4 de agosto a un Breguet XIX. Para contrarrestar la amenaza de Sariñena, fue enviado a Zaragoza, el 13 de agosto, el Ni-52 de Senra. Este piloto logró al día siguiente su primera victoria aérea, a costa del sargento José Cabré Planas, quien previamente había atacado e impactado a dos Breguet XIX enemigos, sin percartarse de que esta vez venían acompañados por un caza de escolta.
- No era la primera víctima de la caza pues el capitán Méndez Iriarte había caído en servicio de guerra unos días antes, pero derribado por un cazador de su propio grupo, el cabo Rafael Peña, quien también hirió levemente a Lacalle, según este mismo ha relatado (2).

(2) GARCÍA LACALLE, A.: *Mitos y verdades*, pp. 103 y 104.

Los primeros cazas de importación

Los primeros cazas que llegaron a España fueron los seis Heinkel He-51 que en la madrugada del día 7 de agosto arribaron por barco a Cádiz, desmontados, y que se pusieron en vuelo días después en Tablada (Sevilla) (3).

En el bando contrario, el día 8 de agosto aterrizaron en El Prat de Llobregat 13 cazas Dewoitine D-371, que pronto serían armados en Cuatro Vientos, siguiendo la pauta de lo ya realizado con los *fury*. Para volar estos aviones se reclutaron en Francia pilotos galos, británicos y de otras procedencias, que comenzaron a operar con ellos a mediados de mes.

Dos de los He-51 empezaron a prestar servicios de guerra el día 18 de agosto y lo hicieron con éxito, pero de forma individual: uno desde Antequera pilotado por Morato y otro por Extremadura con Julio Salvador a los mandos.

En este día ya habían enlazado el Ejército expedicionario de África y el del norte, y Mola desgajó de la VII División Orgánica la provincia de Cáceres y allí situó Franco su cuartel general. A cambio subieron al norte cinco He-51 (ya estaban en Sevilla los primeros Fiat) y nueve Ju-52 tripulados por españoles, que se lucieron en un arriesgado bombardeo de los aeródromos de Madrid en el que no se perdió avión alguno, pero dos He-51 resultaron averiados, uno en el despegue y otro en el aterrizaje. Los alemanes explotaron este hecho para recobrar los tres He-51 que quedaron en situación de vuelo.

Como réplica a este bombardeo, los Potez-54, protegidos por los Dewoitine, se acercaron dos veces a Olmedo y una a Escalona del Prado. Cascón, Puparelli y Lacalle participaron en estas incursiones y se enfrentaron con los tres He-51, que los germanos siempre emplearon en patrulla. En uno de los combates fue derribado el luego famoso as alemán Trautloft.

Los Fiat empezaron a operar en estos días finales de agosto, con éxito en Mallorca, ante la ausencia de caza opositora, y en el sur, donde un Fiat sorprendió y abatió en Guadix al Dewoitine del teniente De Haro; y desastrosamente en el frente central, en el que el día 31 de agosto perdieron dos aviones (4), en lucha con los cazas de Lacalle, Alonso Santamaría y Peña,

(3) Serían volados por Morato, Salvador y Rambaud.

(4) Los de Monico y Castellani.

quienes serían ascendidos al grado de alférez por esta hazaña, así como Manuel Aguirre.

El mando italiano comprendió que los cazas no podían distribuirse en pequeñas formaciones y decidió reunir casi todos los existentes en una escuadrilla de 12 aviones, que se concentró en Cáceres el día 11 de septiembre, llevando agregados al capitán Morato desde el primer día y al capitán Salas y al teniente Salvador algo después.

En el bando gubernamental habían caído en combate los capitanes Méndez Iriarte (derribado por error por un subordinado suyo) y Avertano González, y el teniente De Haro, y pasado al enemigo otro teniente, por lo que los únicos oficiales que quedaban en el grupo de Getafe eran el capitán Cascón, el teniente Puparelli y los cuatro recién ascendidos al grado de alférez.

Poco después Cascón sería nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas del Cantábrico, con residencia en Santander, y Puparelli destacado al frente del Tajo con una patrulla de cazas y el *fury* de Lacalle, que reemplazó al de Urtubi. Los restantes cazas de Madrid se distribuirían entre la escuadrilla *España* de Abel Guidez (y Malraux) y la *Internacional* del capitán Antonio Martín-Luna Lersundi.

Los Ni-52 fueron retirados de primera línea en el frente central, dada su inferioridad respecto a los Fiat, bien encuadrados y mandados en este momento, y la caza de Madrid pierde su ventaja numérica.

No obstante, formaciones de cazas gubernamentales de cinco y seis aviones surcan los aires en los días 25 a 27, en los que se decide la suerte de Toledo. En la jornada del 26 estos cazas logran su mayor victoria hasta el momento, el derribo de un trimotor Junkers Ju-52, que unos achacan a Peña y otros a Locatelli.

Los Fiat tratan de desquitarse en la jornada siguiente y salen tres veces al aire, la primera con ocho aparatos, cifra no conocida hasta entonces, y las otras con cinco y seis.

El francés Jean Darry coincide con Andrés García Lacalle en que fueron escasos los Dewoitine pilotados por españoles, pero está en total desacuerdo con la opinión de García Lacalle de que:

«Los mal armados Dewoitine poco podían hacer, excepto huir, contra los nuevos pilotos y aviones fascistas.»

Los Dewoitine tenían mayor carga alar y potencia relativa que los Fiat, a los que tenían que aventajar, por tanto, en velocidad máxima y en posibilidades ascensionales. Este razonamiento técnico se vio confirmado en la práctica operativa, de acuerdo con los testimonios de Doherty y Darry, quienes conceden una ventaja decisiva al Dewoitine tanto en velocidad horizontal como en ritmo de subida, aunque se suman al coro de los que se lamentan de su armamento defectuoso y, especialmente, de su indebida utilización.

En esto último tienen razón. De haber formado los 13 D-372 del primer lote en una única escuadrilla hubieran podido hacer frente, con ventaja, a los cazas Fiat italianos durante las primeras semanas; distribuidos en fracciones perdieron muchas de sus posibilidades.

En lo que a armamento se refiere, las dos ametralladoras *Vickers* de 7,7 milímetros diferían poco de las dos *Breda Safat* del mismo calibre de los Fiat; su defecto mayor era la gran longitud de los mandos, que los dejaba inoperativos cuando adquirían una holgura importante. Esto era un inconveniente en cuanto al mantenimiento se refiere, pero no un demérito operativo, ya que no es de recibo aceptar que los mandos pudieran desajustarse en un solo servicio de guerra.

Se confirma lo anteriormente escrito al comprobar que las bajas de aviones importados fueron similares en ambos bandos. Por un informe fechado el día 28 de septiembre sabemos que sólo estaban en vuelo siete de los 21 Fiat que habían operado en la Península hasta entonces; nueve habían causado baja definitiva y cinco estaban en proceso de reparación.

En la caza de Madrid, el día 27 pudieron volar seis de los 23 cazas de importación (14 Dewoitine, cinco Loire, tres *fury* y un Boeing), por lo que sus pérdidas debieron de ser algo mayores. Esto se compensaba con la baja de cinco de los seis Heinkel-51 de la primera remesa, dos con carácter definitivo (los de Trautloft y Hefter) y tres de forma temporal.

La llegada de un nuevo lote de 12 Fiat cambió la situación y aseguró la supremacía de estos aviones en el mes de octubre.

Llegada de los cazas rusos

A mediados de septiembre del año 1936, Stalin decidió el envío a España de aviones modernos, concretamente bimotores rápidos SB-2 *katiuskas*, cazas biplanos I-15 *chatos* y cazas monoplanos I-16 *moscas*.

El 20 de octubre partió de Sebastopol el *Lepin* con 25 cazas I-15 a bordo y el 22 el *Andreev* de Leningrado con otros 15 aparatos de este tipo. Los primeros desembarcaron el día 28 en Cartagena y los segundos en Bilbao a primero de noviembre. Días después, los días 3 y 4 de noviembre, arribaron a Cartagena los barcos *Kursk* y *Blagoev*, con 31 monoplanos I-16 entre ambos. Estos 71 cazas rusos compensaban numéricamente a los 69 Fiat CR-32 aportados por Italia hasta finales de noviembre y los superaban cualitativamente, en especial por lo que a los I-16 respecta.

La gran superficie sustentadora del *chato*, mayor que la del Fiat, y su potente motor M-25 (versión rusa del Wright *cyclone*) le conferían una mejor velocidad ascensional y un menor radio de viraje. En contrapartida, el Fiat aventajaba claramente a su rival en finura aerodinámica y, por ende, en capacidad de penetración en los picados. El Heinkel-51, el tercer caza en discordia, estaba en clara inferioridad cualitativa con respecto a los otros dos y en noviembre de 1936 se presentaba en número muy inferior al de ellos.

Andrés García Lacalle, primer piloto español que se incorporó a la escuadrilla de Richagov, expuso así su opinión sobre ambos aparatos:

«El piloto del avión I-15 se encontraba seguro en su avión porque sabía que, si el Fiat le presentaba combate, su avión era superior para revolverse en un espacio mucho más reducido que el que necesitaba el contrario. Y supongo que el piloto del Fiat también debería sentirse seguro en su avión porque le permitía aceptar el combate cuando lo consideraba conveniente, puesto que era bastante más rápido que el I-15, o abandonarlo a voluntad amparado en su fulminante picado.»

El bautismo de fuego de los *chatos* se produjo el día 4 de noviembre del año 1936, en momentos en que las tropas del general Varela rompían las últimas líneas exteriores de la capital de España, se aproximaban a Madrid amenazadoramente y se situaban en Alcorcón, Leganés y Getafe.

La actuación inicial de los I-15 fue desigual, pues dos de los aviones tomaron tierra, por equivocación, en Segovia, pero a cambio, los 23 aviones restantes consiguieron sorprender a la Aviación nacional y lograron, en diferentes acciones, derribar a los dos cazas italianos de la pareja del capitán Dequal y herir al piloto de un tercer Fiat, al observador de un Romeo-37 y a un tripulante de un Junkers-52.

Las fuerzas en presencia el día 5 de noviembre eran nueve Fiat en Torrijos, cinco en Talavera (5) y una escuadrilla de Heinkel-51 basada en el lejano aerodromo de Ávila por un bando, y los 23 *chatos* por el otro. Casi igualdad numérica, pero ventaja cualitativa y táctica de la aviación de Madrid, más próxima al frente y mejor coordinada, por disponer de un mando homogéneo y competente.

Este día se produjo el primer gran combate aéreo de la guerra, entre Leganés y Madrid, en el que participaron los nueve Fiat de Torrijos y una de las escuadrillas de I-15. La confrontación bélica se repitió el día siguiente en dos ocasiones, por la mañana temprano y a mediodía, mientras el Gobierno abandonaba Madrid y se trasladaba a Valencia.

Estos combates de los días 5 y 6, a pesar de las rotundas victorias reclamadas por ambos bandos, quedaron en tablas. Los Fiat perdieron dos aparatos (6) y otro que aterrizó en Esquivias y otro tanto sucedió a la escuadrilla Tarjov, según reconoce García Lacalle.

Al finalizar el día 6 de noviembre sólo quedaban en vuelo frente a los 21 *chatos* una docena de Fiat y la escuadrilla Heinkel-51, cuya capacidad operativa era muy limitada, y el coronel italiano Bonomi decidió el día 7 no prestar más servicios de apoyo por el momento. Y eso en vísperas del crucial día 8 de noviembre, día fijado por Varela para el asalto frontal a Madrid, a través de la Casa de Campo, sobre la que los *chatos* efectuarían un ametrallamiento demoledor.

El día 9 pierde la escuadrilla Richagov su primer avión (7), en un combate de los *chatos* contra catorce de los 18 Fiat esedía en vuelo.

Yagüe decide que sus tropas deben atravesar el Manzanares en la jornada del día 13, y esta decisión coincide en el tiempo con la de los generales Pozas y Miaja, que acuciados desde Valencia, ponen en marcha un ambicioso contrataque.

La consecuencia de este enfrentamiento de voluntades antagónicas fue una confrontación bélica de violencia inusitada; tanto en tierra como en el aire. Libran 13 *chatos* contra 14 Fiat y varios Heinkel, sobre el paseo del Pintor Rosales, el mayor combate aéreo del año 1936. Los *chatos* abatie-

(5) Y otros varios en reparación.

(6) El del capitán Maccagno, alias *Pecori* y otro que aterrizó en Esquivias.

(7) Pilotado por Fernando Roig Villalta, incorporado a Campo Soto el día siguiente al que lo hizo García Lacalle, o sea el día 6 de noviembre.

ron al jefe de la escuadrilla Heinkel y a uno de sus más brillantes miembros, y averiaron dos Fiat (8). Sus pérdidas fueron también sensibles: un piloto ruso de la escuadrilla Richagov y el propio capitán Tarjov, que se lanzó en paracaídas sobre Madrid y fue maltratado, por creerle enemigo, lo que le costaría la vida.

Desde mediados del mes de noviembre las dos escuadrillas de *chatos* del frente de Madrid se vieron apoyadas por otras dos de cazas monoplanos tipo I-16 de tren retráctil y gran velocidad. Para contrarrestar su acción los Fiat se reforzaron en número y se organizaron en un grupo de tres escuadrillas. El día 16 Richagov cayó en paracaídas en el paseo de la Castellana, cerca del Ministerio de la Guerra y el día 19 se produjo el último gran combate aéreo de 1936.

En este momento, todos los jefes de escuadrilla de cazas biplanos habían sido derribados en combate, trance por el que pasaron los italianos Dequal, Maccagno y Mosca (9) (que salvaron la vida, aunque el segundo perdió una pierna y el último se mató poco después en un accidente en Sevilla), el alemán Eberhard (fallecido) y los rusos Tarjov y Richagov (muerto el primero e ileso el segundo). Los cazas monoplanos se defendieron mejor, por sus mejores características y por entrar más tarde a participar en la lucha, pero también sufrieron la baja definitiva de un jefe de patrulla: Alexander Minaev. Esto demuestra por sí sólo la dureza de los combates en Madrid y sus alrededores.

Nuevas remesas de cazas

Entre finales de año y enero del año 1937 llegaron a España los lotes tercero y cuarto (¿), a bordo de los mercantes *Darro* y *Mar Blanco*, y los aviones que faltaban para completar las remesas primera y segunda, con lo que los I-15 recibidos en España totalizaron 122 o 124 (10). Los Fiat entregados por Italia hasta este momento eran ya 104 y la escuadrilla de Heinkel He-51 se había cuadruplicado, pero las cuatro escuadrillas resultaron tan impotentes contra los cazas rusos como la única

(8) Eberhard y Henrici.

(9) Capitán Mosca y Mariotti, que tomaron tierra, respectivamente, en Talavera y junto a Getafe.

(10) Seis y quince, respectivamente. De acuerdo con los testimonios de Indalecio Prieto, de García Lacalle y de la Academia de Ciencias de la Unión Soviética, que G. Howson intenta rebatir, sin suficientes argumentos.

antigua y los He-51 hubieron de relegarse al ataque al suelo; para sustituirlos se crearía en marzo una escuadrilla de cazas monoplanos Messerschmitt Bf-109 B (11).

En febrero del año 1937 se formaron las dos primeras escuadrillas españolas de *chatos*, la de Andrés García Lacalle (12), que tuvo una actuación destacada en la batalla del Jarama, a pesar del bache del día 18 de febrero, jornada en la que García Morato se ganó la Cruz Laureada de San Fernando; y la de Ramón Alonso Santamaría.

Para la batalla de Guadalajara, el mando de Valencia concentró en los aeródromos de Madrid la mayor parte de su caza e incluso reclamó siete de los 13 cazas de Andújar (Waranchuk) y dos de las tres patrullas de Aragón (Ramón Alonso Santamaría).

Quedó en el norte la escuadrilla de *chatos* rusos y la nueva de cazas Letov, pilotados por españoles que pronto se harían cargo también de los I-15.

La actuación de los *chatos* en los campos de Guadalajara rayó a una gran altura y puede decirse que su presencia fue decisiva para el desenlace de la batalla, especialmente en los críticos días 12 y 13, en los que hubo de relevarse a las II y III Divisiones, que iban en cabeza, por las I y IV. De nuevo resultaron demolidores los *chatos* los días 16 y 18, jornada ésta en la que se reunieron 45 cazas en una de las misiones.

No todo fueron laureles, sin embargo, en las batallas del Jarama y Guadalajara. La escuadrilla Lacalle tuvo en dos meses seis bajas: cuatro muertos (José Calderón, Ben Leider, Bercial y Blanch), un prisionero (Gómez) y un herido (Jim Allison).

La escuadrilla de Kosakov y otra rusa sufrieron las bajas definitivas de Eduardo Guaza Marín (13), y del capitán José Cuartero Pozo (14), y la temporal de Francisco Sauri, quien sufrió rotura de fémur al ser embestido su avión por otro ruso.

(11) Según que todos los lotes fueran de 31 aviones o dos quedaran reducidos a 30.

(12) Con una patrulla norteamericana.

(13) Quien chocó contra un árbol en Campo Soto el día 29 de marzo.

(14) Al que le explosionaron las bombas en el despegue el día 12 de marzo.

Los meses de abril y mayo

En el mes de abril las escuadrillas rusas del centro y sur se encuadraron en un grupo, cuya jefatura se encomendó a Kopets, alias *José*. Con las dos españolas y la de Kosakov se organizó otro grupo en Aragón, del que tomó el mando Andrés García Lacalle por un breve periodo y luego Kosakov. Los dos grupos de *chatos* y el de *moscas* quedaron subordinados a Pumpur, *coronel Julio*.

En el norte los rusos desaparecieron a mediados de mes y se nombró jefe de la escuadrilla de *chatos* a Felipe del Río y, tras su muerte en combate el 22 de abril, a Tomás Baquedano.

En Aragón el grupo Lacalle se enfrentó a las segunda y tercera escuadrillas españolas de He-51, creadas con material traspasado por la Legión Cóndor.

En Teruel se produjeron enfrentamientos aéreos los días 16 y 17 de abril, y en ellos la caza republicana perdió al boliviano Luis Tuya y al español Alfonso Calvo, éste en choque frontal con Jaime Palmero. El piloto norteamericano Tinker califica el combate del día 17 como el más reñido de los por él vividos hasta aquel momento y Ángel Salas, jefe de la segunda escuadrilla de He-51, afirma que fue el más duro de los 49 que disputó en toda la guerra. En él participaron esta escuadrilla y cinco patrullas gubernamentales: la de Manuel Aguirre (en la que volaba Comas), las de Baumler y Tinker, una rusa y otra de la antigua escuadrilla Lacalle. Tinker, Baumler y Comas, entre otros, reclaman un derribo en este combate, pero sólo cayeron Palmero (en choque con Calvo) y Allende, que tomó tierra junto a las líneas de contacto.

A finales de mayo las escuadrillas de *moscas* se elevaron a cinco gracias a la llegada de 31, I-16 en el *Cabo Palos* el día 7, de otros 17 en el *Antonio de Satrústegui* el día 21 y de 14 más el 8 de junio. Vueltos a Rusia los jefes de escuadrilla A. Tarasov y S. Denisov, y fallecido en accidente K. Kolesnikov, estas unidades estaban mandadas por Ujov, Pleschenko, Smirnov, Eiseiev y ¿Pligunov?

Las expediciones al Cantábrico

La abundancia de monoplanos de caza permitió el envío al norte, en expediciones sucesivas, de la práctica totalidad de los biplanos I-15 del Grupo Lacalle. Los fallidos viajes de los días 8 y 17 de mayo, a través de Fran-

cia, no pudieron burlar el control de los agentes de la «No intervención», en vigor desde el 20 de abril. Gerardo Gil condujo luego, el 21 de mayo, seis *chatos* de Algete a La Albericia (Santander) y Riverola encabezaría seis días después una formación de 12 I-15, algunos de los cuales se desviaron al noreste dando pie a la pérdida de dos aviones, en San Sebastián y Bilbao. Los refuerzos aéreos tan trabajosamente llegados al Cantábrico fueron aniquilados a primeros de junio en sus aeródromos; la mayor parte de los pilotos retornaron al centro-levante en un avión de transporte y unos pocos de ellos y otros nuevos volverían al norte en una tercera expedición de sólo cuatro aviones y una cuarta encabezada por Puparelli.

En total, habían subido al Cantábrico del orden de medio centenar de *chatos*, el 40% de los recibidos en España hasta finales de junio, y ya se habían perdido más de 30 (15).

Las batallas de La Granja y Huesca

El gobierno de Valencia intentó salvar la suerte de Bilbao con dos ofensivas sucesivas: por La Granja a finales de mayo y contra Huesca en la segunda decena del mes de junio. Los rusos había relevado a muchos de los cazadores veteranos y no todos los nuevos rayaron a la misma altura. En La Granja, el 2 de junio cayó en combate *Zorki* (16), nuevo jefe de una de las escuadrillas de *chatos*. En Huesca participaron dos escuadrillas de I-15, mandadas por Ptujin, y dos de *moscas*, las de Ujov y Lakeiev (recién ascendido), que perdieron varios cazas, de los cuales tres al menos fueron *chatos*. Los contrincantes en ambas ofensivas fueron los Fiat del Grupo Morato, que en la primera batalla estuvieron reforzados por dos escuadrillas del *As de Bastos* y al final de la segunda por dos escuadrillas de *La Cucaracha*. Por esta época se creó en Sevilla un tercer Grupo Fiat italiano, inicialmente de dos escuadrillas, que pasaría en julio al frente Cantábrico.

Finalizada la batalla de Huesca subió al Cantábrico la escuadrilla de Ujov, quien pronto volvería al centro, para tomar el mando del grupo, y sería sustituido por Eiseiev en el norte y por Devodchenko en la primera escuadrilla.

(15) La mayor parte de los 15 iniciales y los 18 de las expediciones de Gerardo Gil y Riverola.

(16) Cuyo verdadero nombre era Zatspeko.

La batalla de Brunete

En la batalla de Brunete participaron cuatro escuadrillas de *moscas*, todas las entonces existentes menos la de Eiseiev, que estaba en Santander, y las del Grupo 26 de *chatos*, por siete escuadrillas de Fiat (17) y la de Bf-109 B.

La confrontación fue intensa y tenaz. Los I-16 se mostraron superiores a los Messerschmitt Bf-109 B en potencia y en capacidad de fuego, gracias a sus rapidísimas ametralladoras Skas, pero inferiores en velocidad. Los cazas Fiat habían contrarrestado la menor velocidad de tiro con el aumento del calibre de sus armas a 12,7 milímetros.

Aunque la superioridad aérea inicial de la caza rusa fue reduciéndose a lo largo de casi tres semanas de lucha, al finalizar la batalla, dos pilotos de la escuadrilla de *chatos* de Eriomenko, Yakushin y Serov, se apuntaron una victoria aérea nocturna cada uno; de hecho cayó un Ju-52 alemán en la noche del 25 al 26 y otro español el día 26; Serov ascendió a capitán y obtuvo el mando de una escuadrilla especializada en la caza de noche.

La campaña de Santander

Tras una breve pausa, el día 14 de agosto el Ejército nacional reanudó su campaña del norte en dirección a Santander. Los cazas existentes en el Cantábrico, que habían sido 41 a mediados de julio de 1937 (18) se habían reducido a 31 en vísperas de la iniciación de la ofensiva (19), y 22 de ellos en condiciones de vuelo. Frente a ellos formaban 60 Fiat (20) y nueve Messerschmitt alemanes.

Si descartamos los Bristol *Bull-Dog*, que sólo servían para servicios de ataque al suelo, 20 *chatos* y *moscas* tenían que combatir contra 69 cazas enemigos, en una proporción de dos contra siete y lo hicieron, con valor, hasta el día 18 de agosto. Entre esta fecha y el 20 se vieron reforzados por la escuadrilla I-16 de Smírnov y por otra escuadrilla I-15 (21), que allí se

(17) Otras dos permanecieron frente a Santander y una en revisión en Sevilla. En Cantabria residía también la escuadrilla reforzada de *chatos*, que fue mandada por Riverola y luego por Morquillas, veterano del norte.

(18) 17 *chatos*, 12 *moscas* y 12 Bristol *Bull-Dog*, mandados por Morquillas, Eiseiev y González Feo.

(19) 13 *chatos*, 7 *moscas* y 11 *Bull-Dog*.

(20) 51 italianos y nueve españoles.

(21) Creada con parte de los 31 I-15 recibidos en España en julio de 1937.

fusionó con los restos de la anterior de Morquillas, quien entregó el mando el día 20 al todavía sargento Miguel Galindo Saura, promovido a teniente de forma verbal. Galindo fue derribado y cayó prisionero en el primer servicio del crucial día 22; Miguel Zambudio, el piloto más veterano de los que permanecían en el norte, pues otros habían retornado al centro (22), fue derribado y herido poco después, y el mando de la escuadrilla recayó en Ladislao Duarte Espes.

La batalla de Belchite

Con la idea de evitar la caída de Santander el Ejército popular desencadenó una ofensiva contra Zaragoza, que fue salvada por la heroica y tenaz defensa de Belchite. En apoyo del ataque actuaron tres escuadrillas de *moscas* (23) y tres de *chatos*: la veterana de Eriomenko y los dos mandados por Antonov y Serov, anteriores jefes de patrulla de dicha unidad durante la batalla de Brunete. Y a favor de la defensa seis escuadrillas Fiat (24). Como en Brunete, la superioridad aérea perteneció a la caza gubernamental en la primera fase de la batalla, que la fue perdiendo luego, especialmente en el combate del día 2 de septiembre, en el que destacó el Grupo Morato.

Acabada la batalla quedaron mandadas por rusos dos escuadrillas de *chatos*, la primera del Grupo 26, a cuyo frente quedó Antonov, y la nocturna de Serov. La segunda del Grupo 26 se encomendó a Chindasvinto González, ascendido a capitán por su actuación en Belchite, y la tercera, en organización en Figueras, a Juan Comas, quien había destacado en Aragón primero y en el Cantábrico después. Una cuarta escuadrilla combatía en Asturias a las órdenes de Duarte.

La primera gran remesa de cazas monoplanos rusos

Gracias a los lotes cuarto y quinto de *moscas* desembarcados en Cartagena del *Cabo San Agustín*, el 10 de agosto, el Grupo 21 pudo reponer sus abundantes bajas del verano del año 1937, recrear su tercera escua-

(22) Barbero, González Feo y Comas.

(23) Dos estaban en el Cantábrico y la sexta no se organizaría hasta mediados de septiembre.

(24) Tres del Grupo *As de Bastos*, dos de *La Cucaracha* y el Grupo Morato, que, en realidad, equivalía a una escuadrilla.

drilla (Smirnov) y organizar la sexta (Gusiev). La primera, fue mandada sucesivamente por Devodchenko, Ivanov y Manuel Aguirre, ascendido a capitán por méritos de guerra el 12 de octubre; la segunda era la encabezada por Pleschenko y de la quinta se hizo cargo Ivanov. La cuarta era la que permanecía en Asturias.

Puparelli sucedió a Ptujin en el mando del Grupo 26, puesto que pronto cedió a Juan José Armario, piloto de la Aviación Naval, para remontarse a la jefatura de la Escuadra de Caza número 11, que anteriormente había sido ocupado por Ivan Kopets, alias *José*. Al hacerse cargo aviadores españoles de estos altos puestos es cuando empezó a escribirse la versión castellana del *Diario de la Escuadra de Caza*, que se inició el primero de octubre del año 1937.

Hasta este momento había llegado a España un número similar de I-15 y de Fiat, un centenar y medio de cada tipo, pero el número de aviones en plantilla de las unidades operativas era del orden del centenar en el caso de los Fiat (el 67% de los recibidos), por sólo una cincuentena en lo que a los *chatos* respecta (el 34%). Las bajas del Cantábrico, unos 60 I-15 en total, marcaban las diferencias.

Esta desventaja en cazas biplanos venía compensada por el gran predominio en cazas monoplanos, seis escuadrillas de *moscas* y la patrulla de la Plana Mayor, con 75 aviones en plantilla, por los 12 de la única escuadrilla de Bf-109 B.

La segunda ofensiva contra Zaragoza

En octubre el Ejército popular inicia una segunda ofensiva hacia Zaragoza, apoyada ahora por cinco escuadrillas de *moscas*, masa de monoplanos nunca reunida hasta entonces, y dos de *chatos*: la primera de Antonov y la segunda, mandada transitoriamente por Gerardo Gil, el veterano del Jarama, Guadalajara, Aragón y el norte, destinado entonces en las Escuelas de Vuelo de Levante. Tenían enfrente ocho escuadrillas Fiat italianas (25).

La lucha aérea llegó a su máximo el 12 de octubre, día de la Virgen del Pilar y de «La Raza», jornada en la que, en dos combates, 50 *moscas* y

(25) Una novena escuadrilla permanecía en Sevilla, y el Grupo Morato y la caza alemana en el frente asturiano.

23 *chatos* se enfrentaron a cinco escuadrillas (26). Las pérdidas de ambos adversarios dan fe del encarnizamiento de la lucha: cuatro Fiat derribados y un quinto, el del capitán Botto, que llegó muy tocado al aeródromo de Sanjurjo, y con el piloto herido de gravedad (27), y dos *moscas* que chocaron en el aire, dos *chatos* abatidos, tres que hubieron de tomar tierra fuera de campo y un sexto capotado al aterrizar en el aeródromo de Cas-tejón del Puente.

La Escuadra de Caza al completo obtuvo un indiscutible éxito tres días después en un ataque al aeródromo de Zaragoza, al amanecer, entrando por el noroeste y saliendo hacia Belchite.

El aeródromo estaba lleno de aviones —formados en «U», como si se tratara de una revista— y los disparos acertaron plenamente en tres Jun-kers-52 cargados de bombas, que se incendiaron y explotaron alcan-zando a otros tres Heinkel-46. También fueron destruidos en tierra seis Fiat.

Este fue el mayor éxito individual de la Aviación gubernamental en su lucha contra las Fuerzas Aéreas contrarias.

Nuevos jefes y material

En noviembre, Aguirre, Claudín, Zarauza y Duarte asumieron el mando del Grupo 21, de sus primera y cuarta escuadrillas (sucesora de la pérdida en el norte) y de la nueva cuarta del Grupo 26, que se reconstituyó en Figueras.

En el segundo semestre del año 1937 se recibió en España un nuevo cen-tenar de cazas Fiat y las escuadrillas peninsulares se elevaron a 11 en el otoño, nueve italianas y dos del Grupo Morato (mandado ahora por Ángel Salas) con 126 aviones en plantilla.

En esta época la Legión Cóndor creó una segunda escuadrilla de mono-planos de caza, todavía con Bf-109 B, y estas dos unidades tuvieron que enfrentarse a las seis de *moscas* en la batalla de Teruel, lo que pudieron hacer, pues la relación entre Fiat y *chatos* también era de tres a uno (11 escuadrillas de Fiat en la Península al comenzar la batalla contra cuatro de I-15. En total, 125 cazas I-16 e I-15 iban a luchar contra 150 Fiat y Bf-109 B.

(26) Las Fiat 31 y 32, y las tres del *As de Bastos*.

(27) Hubo de amputársela una pierna y, en su honor, su grupo adoptó el nombre de *Gamba de Ferro*.

La batalla de Teruel

En la batalla de Teruel participan inicialmente las tres primeras escuadrillas de I-15, mandadas por Stepanov, abatido el 17 de enero de 1938 y hecho prisionero (28), Morquillas y Comas (29); después se incorporó la cuarta de Duarte. En el Grupo 21 Claudín, Pleschenko, Smirnov, Zarauza y Gusiev seguían al frente de las escuadrillas primera, segunda, tercera, cuarta y sexta; de la segunda se haría cargo luego Devodchenko y la quinta fue mandada sucesivamente por Silvestro, Smolekov y Vijrov. Las tercera y sexta se disolvieron en el invierno de 1938, lo que demuestra que las bajas de *moscas* fueron del orden de 24.

Al acabar la batalla de Teruel eran españolas tres de las cuatro escuadrillas del Grupo 26 y dos de las cuatro existentes en el Grupo 21. El Grupo 26 pudo mantener sus efectivos, pues las fábricas de Reus y Sabadell entregaron 18 *chatos* entre enero y febrero.

La batalla de Aragón

Al comenzar la batalla de Aragón el 9 de marzo del año 1938 este frente estaba defendido por la primera escuadrilla de *moscas* y las primera y segunda de *chatos*, desplegadas en Caspe y Bujaraloz. La otra escuadrilla española de I-16, la 4/21, se incorporó pronto a Escatrón; las dos rusas, las 2/21 y 5/21, a Puig Moreno, y las tercera y cuarta de *chatos* a Pomar y Zaidín.

El día 11 de marzo el Grupo 21 pudo poner en vuelo en algún servicio 31 *moscas*, cifra que se redujo a 28 en los días siguientes. Las escuadrillas primera y cuarta se retiraron el día 13 a Lérida y las segunda y quinta a Candasnos: estas unidades retrocedieron luego a Bellpuig las primeras y a Bellpuig y Reus las segundas, y finalmente a Reus las españolas y a Valls las rusas.

El Grupo 26 registró una peregrinación parecida y sus escuadrillas fueron pasando por Candasnos, Pomar-Zaidín, Almenar, Balaguer, Cervera y Anglesola, para terminar en Vendrell y Villafranca del Panadés.

(28) Con el nombre de Slepnev.

(29) Las dos españolas actuaron desde El Toro y la rusa desde Barracas.

Este continuo cambio de aeródromos no impidió a la caza combatir y hacerlo bien. El día 14 de marzo una formación de 20 *chatos* y 28 *moscas* derribó en Alcañiz cuatro Fiat, uno de ellos el del comandante Aiello, que acababa de hacerse cargo del Grupo *As de Bastos*. En contraposición, el Grupo 26 tuvo un día aciago el 24 de marzo, en el que desaparecieron cuatro *chatos*, dos más chocaron en el aire y otro sufrió importantes averías al tomar tierra fuera de su base.

Las bajas de *chatos* en este mes fueron 17 definitivas y 10 temporales, según García Lacalle, a pesar de lo cual las formaciones de estos aviones crecieron en número a lo largo del mes; en los días 21 y 24 pudieron reunirse para un solo servicio 30 biplanos, cifra que se logra repetir el 31, pues, entre aviones nuevos y reparados, Reus y Sabadell lograron reponer las bajas.

En marzo del año 1938 la Unión Soviética reanudó su tráfico de aprovisionamiento bélico al gobierno de Barcelona, a través del mar Báltico y del territorio francés, y en dicho mes arribaron a Cataluña 31 *supermoscas*, cuya principal diferencia con los *moscas* era el incremento a cuatro de sus anteriores dos ametralladoras y la incorporación de blindaje protector en la espalda del piloto. Con ellos se equiparon las escuadrillas segunda y quinta, y con el material dejado por estas unidades se reconstruiría en Salou, el 10 de abril, la tercera escuadrilla, cuyo mando se encomendó a José María Bravo, y se completarían las restantes.

En los primeros días de abril el Grupo 21 defendió el frente del sur del Ebro, quedando asignado el sector del Segre al Grupo 26.

Una vez materializado el corte en dos de la zona republicana, al menos tres de las escuadrillas de I-16 bajaron a Levante y desplegaron por los aeródromos de Sagunto, Liria, Vistabella y Villafamés. Para el contraataque de finales de mayo contra las cabezas de puente de Balaguer, Tremp y Sort, volvieron a Cataluña.

Por esta época Comas fue nombrado segundo jefe del Grupo 26 y Zambudio se hizo cargo de la tercera escuadrilla.

La campaña de Levante

La fortaleza de los Grupos 21 y 26 el primero de junio la conocemos por su traslado desde Cataluña a los aeródromos de Levante, a los que bajaron entre el 30 de mayo y el 1 de junio, 46 I-16 y 52 I-15 y nueve *moscas*

(30) y 16 *chatos* (31) adicionales entre los días 7 y el 23 de junio, lo que desmonta la leyenda de su penuria de medios materiales en esta época. Estaban reforzados, además, por el Grupo 28, mandado por Andrés García Lacalle y formado por dos escuadrillas de Grumman *delfín*, a base de los 34 aviones importados del Canadá, y por la escuadrilla de vuelo nocturno, de la que se hizo cargo Walter Katz.

Morquillas ocupó la jefatura accidental del Grupo 26, por ausencia de Armario y accidente grave de Comas, y cedió el mando de la 2/26 a Julián Barbero. El último jefe ruso de la primera escuadrilla de I-15, Ossipenko, entregó el mando a Felipe Cirujeda, quien pereció pronto en combate; tras el paso fugaz y desgraciado de Chindasvinto González, se afianzó al frente de la 1/26 el veterano Vicente Castillo Monzó.

En los *moscas*, Claudín fue nombrado jefe del Grupo 21 y poco le duró el cargo, pues el 5 de julio murió en el frente de Teruel. Zarauza le sucedió y Redondo y Arias (repuesto ya de un grave accidente) los sustituyeron en las escuadrillas primera y cuarta; de la nueva sexta se hizo cargo Meroño.

La caza republicana, con mandos jóvenes y decididos, contribuyó de forma importante a la brillante defensa de Valencia, muy bien dirigida por el general Miaja, quien repetía en 1938 sus éxitos en Madrid, de 1936-1937. Esto se logró a cambio de cuantiosas bajas de *moscas* en los meses de junio y julio (17 pilotos fallecidos y tres desaparecidos), que dejaron en cuadro al Grupo 21 a finales de julio. En esta época si que se habrían reducido a 35 los *moscas* en estado operativo en la escuadra; el Grupo 26 no pasaba por apuros semejantes, pues las factorías de Cataluña entregaron 20 *chatos* en junio y 25 en julio, cifras superiores a las de bajas registradas en dichos meses.

Los aeródromos más usados por la escuadra 11 en esta época fueron los de Liria, Sagunto, La Señera y Camporrobles por el Grupo 21 y los de Manises, Alcubias, La Yesa, Utiel y Requena por el Grupo 26.

(30) Escuadrillas primera a quinta, con 11 aviones de promedio.

(31) Lo que fue posible pues Reus y Sabadell entregaron 14 *chatos* y 19 en el mes de mayo.

La batalla del Ebro

Cuando el Ejército popular decidió atacar por el Ebro ya sabía que la mayor parte de los 90 I-16 que venían de la Unión Soviética (32) habían arribado al puerto de Burdeos, pero no los esperó. Parece como si aún no se hubiera percatado de la importancia decisiva de la superioridad aérea. Es cierto que en las dos primeras jornadas de la batalla los éxitos del ataque, aún sin apoyo aéreo eficaz, fueron espectaculares, pero en las dos siguientes, las decisivas, el Ejército popular se vería incapaz de doblegar la resistencia de Gandesa, punto vital de la defensa.

Los primeros *supermoscas* de esta gran remesa se montaron en Celrá de inmediato. El día 3 de agosto Tarazona recogió en Figueras el CM-193; con él logró grandes éxitos, que le valieron la jefatura de la tercera escuadrilla cuando Bravo fue nombrado segundo jefe del Grupo 21. Los nuevos *supermoscas* se entregaron pronto a las cuatro escuadrillas españolas (las rusas ya disponían de ellos desde abril) y sobraron aviones para organizar una séptima escuadrilla.

Los jefes de estas siete unidades en este mes de agosto fueron Redondo, Nedielin, Tarazona, Arias, Gritseviets, Meroño y Puig, todos ellos subordinados al tándem Zarauza-Bravo. Al frente de la escuadra Isidoro Giménez había relevado a Luis Alonso Vega a finales de julio. En cuanto al Grupo 26, mandado por Comas, con Zambudio como segundo jefe, tenía en agosto dos escuadrillas en Cataluña, la primera de Castillo Monzó y la tercera de Antonio Nieto, y otras dos en el sur, la segunda de Barbero y la cuarta de Duarte.

La escuadra de caza nunca había mostrado una potencia semejante a la de este momento, con once escuadrillas completas y aún superabundantes, pero enfrente ya no estaban solos los Fiat o los Bf-109 B de los primeros momentos. Las escuadrillas de monoplanos eran tres (33) y los 109 B habían sido reforzados con otros de los modelos 109 C y 109 D, que dominaban en altura a los I-16 del tipo 10, que se defenderían montando en los aviones de la cuarta escuadrilla de motores americanos Wright *cyclone* de altura e instalaciones de oxígeno.

(32) Séptimo, octavo y noveno lotes.

(33) La tercera, mandada por el luego famosísimo Mölders, sería la primera en usar los Bf-109 C y D, que usaban motores Junkers Jumo 210 G y Daimler Benz Aa, de 700 y 960 CV e inyección directa y hélice de paso variable en vuelo, aunque de forma manual.

En el verano de 1938, aparte de en el Ebro, se combatía también en Extremadura, donde las escuadrillas 2/26 y 4/26 de I-15 y la 1/21 de I-16 luchaban con los Fiat españoles. Redondo, jefe de la 1/21, tuvo que lanzarse en paracaídas, el día 2 de septiembre, tras un duelo con Ángel Salas, quien derribó asimismo tres *katiuskas* en el mismo combate, máxima hazaña personal de la caza española en toda la guerra.

Días después la cuarta escuadrilla del Grupo 26 abandonó el frente extremeño en dirección a Valencia. Duarte fue herido el día 7 de septiembre y pasó al hospital de Albacete, siendo nombrado jefe de la escuadrilla Emilio Ramírez, quien estaba a punto de viajar a la Unión Soviética, para acudir a un curso militar.

En este mes de septiembre estuvo a punto de declararse la Segunda Guerra Mundial, que se aplazó un año por los acuerdos de Munich. Por la misma época ambos bandos contendientes aceptaron reducir el número de combatientes extranjeros en sus filas, lo que en el campo de la Aviación de caza se tradujo en la retirada de los pilotos rusos de las escuadrillas 2/21 y 5/21, excepto unos pocos, y en la repatriación de los pilotos italianos del Grupo *Gamba de Ferro*. En consecuencia se disolvieron la segunda escuadrilla de *moscas* y el citado Grupo; en la 5/21 siguieron volando Gritseviets y Nedielin hasta el día 6 de noviembre (34), aunque el jefe nominal es Pereiro.

Los Fiat del grupo disuelto se entregaron a los españoles, que estaban faltos de material, y el hueco dejado por la escuadrilla rusa se rellenó con las 1/21 y 4/26, que retornaron a Cataluña, quedando en el sur la 2/26, que se enfrentaba a la Fiat española independiente.

El general Kindelán redactó un informe sobre los resultados de la lucha aérea entre el día 25 de julio y el 3 de octubre, en el que juzgaba excesivas las pérdidas propias, que achacaba a los nuevos cazas recibidos por el enemigo y a los cañones antiaéreos de bajo calibre. Estimaba las bajas en 25 pilotos y 23 aviones, pero, en realidad, los aviones perdidos habían sido 36, en 70 días (22 Fiat, nueve monomotores y cinco polimotores); si extendemos el periodo estudiado hasta el día 16 de noviembre el total de aparatos se eleva a 46 y el de jornadas de lucha a 114.

(34) ARIAS, ANTONIO. *Arde el cielo*, pp. 279 a 281, dice que hasta el 11 de noviembre, pero el *Diario* de la escuadra cita por última vez a la 5/21 el día 6 de noviembre.

Las bajas de pilotos de los Grupos 21 y 26 fueron 27 y 24, con un total de 51, desglosados en 40 muertos, nueve desaparecidos y dos inutilizados. Cifras éstas que dan fe de la dureza de los combates en este periodo de la guerra.

Los meses de octubre y noviembre

En el mes de octubre comenzó con un buen éxito de la escuadra 11, que el día 4 derribó a Salvador, el segundo de la lista de ases nacionales, quien quedó prisionero. El mismo día cayó en líneas propias García Morato, abatido por un piloto de su propio grupo.

El día 28 de octubre, día en que se homanejó en Barcelona a las Brigadas Internacionales que abandonaban España, la escuadra 11 puso en vuelo sobre la ciudad condal 53 *moscas* (35) y 23 *chatos* de las escuadrillas primera y cuarta; quedaron en el frente la 3/26 y las patrullas de defensa de los aeródromos.

Desde el día 30 de octubre al 6 de noviembre, antes de la retirada general del V Cuerpo de Ejército, se produjeron, a diario, intensos combates aéreos. La aviación de Kindelán bombardeó después los campos de la caza republicana, hiriendo de gravedad a Comas, a quien hubo de amputársele una pierna; Zambudio le sucedió en el mando, con Castillo Monzó de segundo en la zona norte y Barbero en la zona sur.

Los jefes de las cuatro escuadrillas eran en estos momentos Jaime Torn, Francisco Viñals, Francisco Montagut y Emilio Ramírez; de la escuadrilla de vuelo nocturno se hizo cargo José Falcó después de que Walter Katz fuera derribado y muerto en Serós. En el Grupo 21 se encomendó el mando de la primera escuadrilla a Vilatela, estando al frente de las tercera, cuarta, sexta y séptima, Tarazona, Arias, Meroño y Primitivo Pérez Gómez. La 5/21 fue disuelta, pasando su material a las cinco restantes, que tenían en vuelo unos 62 I-16, con un promedio de 12 por escuadrilla, nueve de ellos *supermoscas* y tres de los tipos más antiguos; pero habían desaparecido las reservas, pues la serie española de 100 aviones no terminaba de salir.

(35) Con un promedio de nueve por escuadrilla.

En noviembre del año 1938 la Unión Soviética aceptó un inmenso pedido de aviones que, en lo que respecta a cazas se materializó en 200 *moscas*, 60 *chatos* y 31 aviones más modernos (36).

La campaña de Cataluña

El día 21 de diciembre de 1938 a Isidoro Giménez le sustituye Andrés García Lacalle en el mando de la escuadra de caza, quien decide enviar a un periodo de descanso a Zarauza y a los jefes de escuadrilla que llevaban más tiempo ejerciendo este cargo. De momento Calvo sucede a Tarazona al frente de la tercera escuadrilla.

El día de Nochebuena, fecha inicial de la ofensiva, desplegaban en Cataluña los Grupos 21 y 26, excepto las escuadrillas segunda y tercera de este grupo, que estaban en el sur y subieron a Cataluña el día de Navidad; la escuadrilla de *chatos* de vuelo nocturno y la segunda del Grupo 28. En esta jornada Zambudio resultó herido y cedió la jefatura del Grupo 26 a Castillo Monzó.

El día 26 se perdieron cuatro *chatos* y el 28 dos más. El Grupo 21, por su parte, sufrió la baja de nueve *moscas* en los diez días que median entre el día 24 de diciembre y el día 2 de enero. La sexta escuadrilla, que ella sola había perdido seis de los nueve I-16 dados de baja, fue disuelta, y Pablo Jiménez Ruiz sustituyó a Primitivo Pérez Gómez en la séptima, el día 5 de enero, permaneciendo Arias en su puesto hasta el día 16.

El día 3 de enero partió para el sur la segunda escuadrilla del Grupo 26 con Viñals de jefe, pues allí se preparaba una fuerte ofensiva por Peñarroya. Cinco días después siguen el mismo camino la primera escuadrilla del Grupo 21 y ocho *chatos* de la tercera del Grupo 26, con Castillo Monzó y Álvaro Muñoz a su frente; esta unidad se había desdoblado y dejó otros tantos biplanos en Cataluña, con Melchor Díaz.

Dado el avance enemigo hacia Valls y Tarragona, las escuadrillas de los Grupos 21 y 26 se concentran en la región de Villafranca de Panadés, en donde sufrieron el día 12 de enero del año 1939 un eficaz ametrallamiento y bombardeo de sus aeródromos, que agravó la difícil situación de la escuadra 11 en Cataluña. En la escuadrilla primera del Grupo 26 queda-

(36) Guerra y revolución en España 1936-1939, tomo IV, p. 328.

ron en vuelo ocho aviones y uno en la cuarta. Pero al día siguiente ya salieron 20 *chatos* en un servicio y el 14 lo hacen 21; en estos días se evacuó la Saf-16 de Sabadell.

Después del desastre del día 12, la fracción residente en Cataluña de la tercera escuadrilla se fusionó con la cuarta, manteniendo esta numeración, momento en el que Melchor Díaz tomó el mando de la 1/26, que pronto dejará a Bastida.

A mediados de enero hubo que evacuar los campos de vuelo del Panadés y retroceder a Sabadell, Castellar, Cardedeu, Cassá de la Selva, Vilatorra, etc., y Lacalle obligó a descansar a Calvo y Arias. Sus puestos en las escuadrillas tercera y cuarta fueron ocupados por Ángel Sanz y Pereiro; el veterano Jacobo Fernández Alberdi tomó el mando de la séptima, que adoptó la nueva designación de 2/21.

El día 21 de enero aún pudieron salir en algún servicio hasta 16 *chatos*; en esta jornada Miguel Castillo Puerta asumió el mando de la cuarta escuadrilla del Grupo 26. El día siguiente, cuando la defensa de Barcelona parecía casi imposible, vuelven a Cataluña nueve *moscas* de la primera escuadrilla del Grupo 21, con el teniente José Antonio Cano Arnaiz a su frente, para reforzar a las escuadrillas segunda, tercera y cuarta, todas ellas incompletas. En total quedarían en estado operativo de 30 a 35 *moscas*, que estaban en una situación de desventaja similar a la que se presentó en Asturias en octubre de 1937.

La caza en el sur

En el sur habían quedado las escuadrillas segunda y tercera del Grupo 26, que tenían enfrente dos escuadrillas Fiat del Grupo Salas (las de Guerrero y Vázquez Sagastizábal) y la independiente (Aristides García López). El día 23 de enero lograron una gran victoria al sorprender a una patrulla mandada por Vázquez Sagastizábal, quien fue derribado en territorio republicano y falleció en el lance; al día siguiente dos Fiat chocaron en el aire y cayeron asimismo en zona republicana, en donde permanecieron prisioneros hasta el final de la contienda.

Llegada de los *superchatos*

En enero de 1939 empezaron a cruzar la frontera francesa los primeros aviones del ingente pedido de noviembre del año 1938, pero esto no sir-

vió para elevar la decaída moral del Ejército popular, que el 26 de enero abandonó Barcelona casi sin lucha. Con 20 de los 31 I-15 bis recibidos se formaron dos nuevas escuadrillas de cazas biplanos, las segunda bis y tercera bis, al mando de Emilio Ramírez y Melchor Díaz, que prácticamente no entraron en combate (37).

Estas dos escuadrillas de *superchatos* se instalaron en Cassá de la Selva, junto a los Grumman existentes en Cataluña, a unos 20 kilómetros al sur de Gerona. El día 27 los *superchatos* y parte de los Grumman recibieron orden de trasladarse a Figueras, debiendo estar preparados los restantes para saltar a Menorca y luego a Valencia, idea que se abandonaría después.

Últimos días de Cataluña

El Grupo 21 retrocedió primero a Vich y Olot, y luego a Celrá; y el Grupo 26 a Tona (al sur de Vich) y Vilajuiga.

A pesar de estos cambios continuos de aeródromos, la caza gubernamental mantiene su moral de combate y el 31 de enero pone en graves aprietos a dos de los cuatro Bf-109 que acompañaron a un Do-17 hasta la frontera francesa. Por esta época llegaron a Cataluña los primeros embalajes de los nuevos *supermoscas* y *superkatiuskas*, transportados en magníficos y modernos camiones franceses, que se devolvieron a Francia sin intentar ponerlos en vuelo (38).

El último combate aéreo en Cataluña, que se produjo el día 6 de febrero sobre Vilajuiga, lo ha relatado con minuciosidad Falcó, uno de los protagonistas del suceso. Vio cómo un Bf-109 perseguía y abatía a un Grumman que despegaba rumbo a Francia, y logró ametrallarlo a placer; no pudo precisar dónde caía, pues su motor falló y hubo de tomar tierra cerca de Selva de Mar, pero años después descubrió una lápida conmemorativa del suceso; como otro Bf-109 cayó en el propio aeródromo de Vilajuiga, Falcó cree que fueron abatidos dos cazas alemanes, pero la Legión Condor sólo reconoció una baja.

(37) LARIO, J.: *Había un aviador de la República*, pp. 293, 298 y 302. Llama Rodríguez a Ramírez, por error.

(38) GARCÍA LACALLE, A.: *Mitos y verdades*, p. 498.

El desenlace

Perdida Cataluña, en el sur se contaba con las escuadrillas segunda y tercera del Grupo 26, con siete *moscas* de la Escuela de Alta Velocidad, otros dos del Grupo 21 que no habían retornado a Cataluña y una decena adicional terminados por la fábrica de Alicante, que estaban a falta de las pruebas finales (y de hélice algunos de ellos). Esta misma factoría tenía en fase avanzada de trabajo otros 35 *moscas*, que pensaba entregar al ritmo de ocho a diez por mes a partir de mayo del año 1939.

Ello era todo, pues la ingente cantidad de material aéreo que había llegado a la frontera francesa a finales de enero de 1939, o no la cruzó o lo hizo en camino de ida y vuelta.

Las últimas misiones bélicas de la caza gubernamental se efectuaron en Cartagena contra el convoy militar enemigo que se aproximaba a su puerto y trajeron como consecuencia la muerte del teniente Brufau, segundo jefe de la segunda escuadrilla.

Iniciadas las negociaciones para un alto el fuego, los emisarios del Consejo Nacional de Defensa fueron conminados en Burgos, los días 23 y 25 de marzo, a la entrega inmediata de la Aviación como condición previa.

Los altos mandos de las Fuerzas Aéreas se reunieron en Albacete el día 28 y acordaron plantear a los pilotos de las diversas unidades la conveniencia de entregarse en Barajas al día siguiente, con sus aviones, aunque se les dio libertad para prestarse a este abnegado servicio o para expatriarse.

El jefe accidental de la escuadra de caza, Julián Barbero, optó por marchar al extranjero y la misma actitud adoptaron los pilotos de la tercera escuadrilla de *chatos*. Francisco Viñals y Calvo aceptaron el riesgo de entregarse a sus enemigos y toda la segunda escuadrilla los siguió hasta Barajas el día 29 de marzo de 1939 y con esta misión terminó la guerra el Grupo 26 y la escuadra de caza.

QUINTA CONFERENCIA

BATALLAS AÉREAS DE LA GUERRA CIVIL

BATALLAS AÉREAS DE LA GUERRA CIVIL

Por JUAN M. RIESGO PÉREZ-DUEÑO

La batalla del Estrecho

El *Dragon Rapide* que desde Las Palmas transportaba al general Franco, después de haber pernoctado en Casablanca, pilotado por el capitán Bebb llegó a Sania Ramel (Tetuán) el día 19. Allí Franco recibió dos malas noticias, la detención de su primo hermano Ricardo Puente Bahamonde, jefe del aeródromo que sería fusilado, y la defección por la propaganda de los suboficiales de radio de la Armada de la Marina de Guerra. La guerra civil hubiera cambiado de signo de no haber conseguido el dominio del aire en el estrecho de Gibraltar y zona norte del protectorado de Marruecos el bando nacional. Ello se debió a cuatro razones, la primera haber concentrado el mando republicano antes del alzamiento la mayor parte de los aviones en aeródromos próximos a Madrid: Cuatro Vientos, Getafe, Barajas y Escuela de Caza de Alcalá de Henares y Barcelona: aeródromo del Prat y base de Aeronáutica Naval.

La segunda es la toma del aeródromo de Tablada (Sevilla) y el máximo aprovechamiento de los reducidos medios aéreos del protectorado de Marruecos por parte del bando nacional, que además se vieron muy beneficiados al poder disponer de tres de los cuatro trimotores Fokker VII de la escuadrilla colonial de las Fuerzas Aéreas del Sáhara (1). Uno fue des-

(1) RIESGO, J. M.: «Orígenes de la Aviación española en el Sáhara». *Revista Militar* número 1. Accésit premio «Ejército del Aire» 1990. En la consolidación de esta escuadrilla representó un gran papel como jefe en el año 1928, Ignacio Hidalgo de Cisneros, que sería jefe de la Aviación republicana durante la guerra civil.

viado por el capitán Ureña a Larache (Marruecos) y dos más fueron capturados en Tablada. Estos aviones con el DC-2 averiado por Vara de Rey y rápidamente reparado para tripularlo Carlos Haya y con los Dornier-Wal, contribuir rápidamente al transporte de regulares y legionarios y consolidar el dominio en Cádiz y Sevilla.

Tercera, la eficacia del capitán Arranz en Berlín y Bayreuth y las gestiones de Goicoechea en Roma permitieron la rápida venida de los grandes transportes Ju-52 y Savoia-81.

La cuarta de estas razones fue la actuación inconsciente del Gobierno republicano que dominados Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao no comprendió que las débiles columnas del norte no eran enemigos de importancia, como se demostró al quedar detenidos en la sierra, mientras que el verdadero enemigo que era el Ejército de Marruecos, con los mejores mandos españoles, si bien no alcanzaba los 60.000 hombres con el reclutamiento posterior e incluso en la zona francesa se convirtió en la tropa de choque vencedora en la mayoría de las batallas terrestres y en los avances espectaculares como en el norte con las Brigadas Navarras y en la toma de Cataluña. La aviación que había sido decisiva en la rendición de los cuarteles de Campamento y de la «Montaña» alcanzando a los dirigentes de la sublevación, no fue tan necesaria en la sierra y sí lo hubiera sido en el Estrecho, especialmente cuando se recibieron los primeros suministros franceses. Se hubiera evitado el paso aéreo de las tropas en transportes lentos y poco armados fácilmente derribables por los cazas Ni-52 y los primeros Dewoitine.

La importancia de la obtención de aviones de transporte alemanes e italianos

Al contrario de lo que algún médico-escritor supone (2) además de la afinidad de Alemania e Italia con los sublevados, las gestiones personales en el caso de Alemania fueron decisivas. Puede ser que en el caso de Italia no tanto. El Conde de Ciano, aviador, hijo político de Mussolini y ministro de Asuntos Exteriores se sorprendió de la presencia simultánea de los enviados por Franco (Bolíñ) y Mola (Goicoechea) en Roma solicitando

(2) INFUESTA, J. L.: *Algunas precisiones sobre la intervención italiana y alemana en la guerra civil de España en rojo y azul*, editorial Almena. Madrid, 1999.

ayuda, lo que indicaba la descoordinación de las diferentes zonas dominadas por los sublevados. No obstante los monárquicos de Goicoechea obtuvieron el apoyo del rey Alfonso XIII que lógicamente al residir en Roma era una persona influyente al menos en la persona del rey Víctor Manuel de Saboya cuya Casa Real daba el nombre de la región de su origen al más importante de los transportes y bombarderos de la época el Savoia-81, al que pronto se uniría el más rápido y letal Savoia-79, al que se deberá buena parte de las destrucciones de Guernica. Por ello Ciano dio el orden de que se concentraran en el aeródromo de Elmas (Cerdeña) trimotores Savoia-81 (el Savoia-79 todavía no estaba listo). El día 30 de julio fueron enviados los primeros 12 Savoia a Melilla aunque tres se desviaron a Orán por errores en la ruta o falta de combustible. En el suministro de los aviones alemanes, la intervención de los enviados fue mucho más valiosa y directa que en el de los italianos.

Como corrobora el general Jesús Salas Larrazábal, fue el capitán Francisco Arranz, ingeniero aeronáutico y piloto de la misma promoción que Ramón Franco, el que informó al general Francisco Franco de la posibilidad de transportar por vía aérea al Ejército de África sin depender de los barcos que como el *Churruca*, después de haber pasado una compañía del Tercio, al dejar la amenaza de los fusiles legionarios en Algeciras, detuvieron a sus oficiales para decantarse por la Segunda República, como harían la mayor parte de los barcos salvo los que se encontraban en Galicia o en algún caso como el del buque-escuela *Galatea* (3), el excesivo número de oficiales profesores y alumnos guardiamarinas con la colaboración de algunos suboficiales (decisiva la del auxiliar de radio) hicieron que el navío se dirigiera a la isla de La Palma y pudieron dominar a la marinería. Muchos de estos oficiales y guardiamarinas serían los mandos de los nuevos cruceros *Canarias* y *Baleares*.

La posibilidad del paso aéreo del Estrecho ya había sido formulada por Alfredo Kindelán en 1916:

«En caso de guerra si las divisiones de Marruecos necesitan repararse, aprovisionarse y municionarse, todo ello sólo podrá realizarse por vía aérea y el estudio del problema demuestra que es soluble» (4).

(3) *Diario del alférez de navío LAVIGA, F.: La guerra en el mar*, pp. 118-123, editorial Heraldo de Aragón, 1938. Este barco navega actualmente restaurado en Glasgow, por marinos escoceses en las aguas próximas donde fue construido.

(4) *Historia de la Aviación española*, p. 78. IHCA. Madrid, 1988.

Incluso el general Soriano, director de Aeronáutica 1924-1926, escribió en el prólogo de un libro, «que algún día la guerra sólo se ganaría con el uso de los medios aéreos». Fue publicado en el año 1928 y resultó profético, pues así acaba de pasar en la guerra de Kosovo. El general Alfredo Kindelán Duany, nacido en 1879 en Santiago de Cuba, se incorporó a Tetuán procedente de Tánger siendo nombrado por la Junta de Defensa, jefe de los Servicios del Aire, de los que se hace cargo el 31 de julio, unificando las Aviaciones Naval y Militar e incorporando todos los aviones civiles de los que se disponía.

Francisco Arranz Monasterio, había conocido en los campeonatos de Europa de vuelo sin motor a Ernst Udet segundo as alemán en la Primera Guerra Mundial con 62 victorias sólo superado por Richthofen el *Barón Rojo* con 91. Como jefe de la Oficina Técnica de la Luftwaffe, Udet había representado un papel muy importante en el rearme alemán, pues había adquirido dos Curtis Hawk norteamericanos con dinero proporcionado por Goering que serían la base para el diseño de los Henschell y sobre todo de los Junkers-87 *stuka* de bombardeo en picado. Arranz hizo viajes de estudio como director de la Escuela de Mecánicos a Alemania y también conoció al mismísimo Herman Goering, jefe de la Luftwaffe y a Erhard Milch subsecretario del Aire, antiguo jefe de la Aviación de observación en la Primera Guerra Mundial y reorganizador e impulsor de la Lufthansa al fusionar las compañías aéreas civiles, que era un personaje clave de los nuevos planes y proyectos que en breve tiempo consiguieron paliar las limitaciones en aviación de combate impuestas por el Tratado de Versalles de 1919 a Alemania y convertirla en una gran potencia aérea.

Arranz fue enviado a Berlín en un Junkers-52 de la Lufthansa confiscado, pilotado por el civil Hanke con una compañía muy especial que también se reveló decisiva: dos importantes personajes del partido nazi (5) en Marruecos, pues Alemania desde los hermanos Manesman que negociaron en 1920 con Abd el-Krim, el caudillo rifeño derrotado en el año 1926, siempre había tenido grandes intereses económicos en el protectorado español. El Junkers-52 de Lufthansa con matrícula D-APOL, despegó el día 23 de julio por la tarde de Tetuán haciendo noche en Sevilla. A bordo viajaban Johannes Bernhardt que trabajaba en la firma H. O. Wilmer proveedora del Ejército español y el jefe del partido nazi en Marruecos, Adolph P. Langenheim, curiosamente cuando hicieron escala en Marsella el vier-

(5) SCHWARTZ, F.: *La internacionalización de la guerra civil española*, Ariel. 1972.

nes, coincidieron con los enviados de Mola a Roma, Goicoechea, Zunzunegui y el monárquico Pedro Sainz. Arranz portaba una carta del general Franco para Hitler y un mapa que explicaría la ruta a seguir y la situación de la necesidad de los transportes aéreos por estar separados por el mar el Ejército de Marruecos y los objetivos militares de Andalucía para la marcha hacia Madrid desde Sevilla. Langenheim conocía a Böhle el jefe de Asuntos Internacionales del partido nazi, por lo que podía superar los inconvenientes puestos a una petición de ayuda por parte de los diplomáticos profesionales alemanes. El adjunto de Böhle era un hermano de Rudolph Hess el secretario general de Hitler. Rudolph Hess les atendió muy bien en su casa de Turingia el 25 de julio por la mañana, adonde acudieron acompañados por el responsable de asuntos ibéricos Burbach. Hess les proporcionó su avión personal para una entrevista nocturna, el mismo día 25, con Hitler que asistía a los festivales de Bayreuth.

Salieron de Gatow que era un aeropuerto más discreto. A la entrevista asistieron los dos alemanes acompañados por Kraneck primer jefe de la División Jurídico-Política, que encontrarían a un Hitler muy propicio, por la exaltación germánica que proporcionaban las operas *wagnerianas* y dispuesto a frenar la expansión comunista en el estrecho de Gibraltar, también influyo cuando supo que el enemigo tradicional de Alemania, Francia, que poseía de nuevo Alsacia y Lorena, por su gobierno de Frente Popular idéntico al de España, había decidido una ayuda masiva a la república vecina en peligro. Hitler concedió además de los 12 Junkers pedidos, ocho más (6). Arranz mientras tanto se entrevistó con los responsables del perfeccionamiento técnico de la Luftwaffe, Ernst Udet y Erhard Milch. El general Milch, que en la Segunda Guerra Mundial sería el responsable de la gigantesca producción de aviones alemanes, delegó Goering la coordinación de la ayuda aérea a España.

Los aviones de transporte Junkers-52 se enviarían por vía aérea directa, mientras que un barco mercante el *Usaramo* llevaría a Cádiz seis aviones de caza del modelo anticuado Heinkel-51, 20 cañones antiaéreos, material de transmisiones y municiones con unos 90 hombres de los Ejércitos alemanes, principalmente de la Luftwaffe al mando del comandante Von Scheele. El *Usaramo* salió de Hamburgo el día 31 de julio para Cádiz. En principio los alemanes instruirían a los españoles en el manejo del material y en todo caso no deberían intervenir de forma directa en los comba-

(6) SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Guerra aérea 1936-39*, tomo I, IHCA. Madrid, 1999.

tes salvo en caso de ser atacados. Posteriormente Hitler mantuvo una reunión con los jefes de los tres Ejércitos, con la ausencia del jefe de la Marina. Al contrario de lo que se ha dicho, ninguno era partidario de implicarse en una guerra lejana y menos Goering, pues desde el principio se vio que la Fuerza Aérea llevaría el peso de la intervención. Von Blomberg el jefe del Ejército no puso demasiados inconvenientes y Goering tuvo que aceptar la decisión tomada previamente por su jefe. Para el pago de la ayuda militar, a propuesta de Bernhardt, que tenía gran experiencia en inversiones alemanas en Marruecos, se creó la Compañía Hispano-Marroquí (HISMA). Esta empresa sería importantísima en las relaciones comerciales militares y económicas entre España y Alemania, proporcionando al país germánico los minerales estratégicos, para las armas secretas de la Segunda Guerra Mundial, tanto procedentes de Marruecos y de España, especialmente el wolframio (7). Después Goering lo aprovechó para experimentar los nuevos aviones y el entrenamiento en combate real de sus tripulaciones. Pero ello sería cuando se decidió la intervención directa y el envío de la Legión Cóndor y su posterior reforzamiento después de los sucesivos fracasos en torno a Madrid y en las batallas de Guadalajara y Jarama, cuando se discutió la posibilidad de retirarse de la guerra o intervenir mucho más activamente. Como así sería.

Conocida en la Unión Soviética la presencia de los enviados de Franco en Berlín y la ayuda francesa de León Blum y Pierre Cot a la España del Frente Popular, se decidió Stalin a intervenir proporcionando a la República el mejor material aéreo del que dispondría con la única excepción de los Grumman *delfín*.

En Sevilla el padre del ex vicepresidente del Gobierno Alfonso Guerra, defendió valientemente la fábrica de armas e impidió con un reducido número de hombres la entrega de éstas a las milicias obreras, fue ascendido por ello de obrero militarizado a suboficial. El Douglas DC-2 preparado para bombardear Tetuán fue averiado a tiros de fusil *máuser* (8) por Vara de Rey apoyado en un *Austin Minor* de su propiedad, siendo a su vez herido por el brigada Arechederra tripulante del avión. La intervención de Martínez Esteve, jefe del aeródromo y uno de los pilotos del vuelo Madrid-

(7) SALAS LARRAZÁBAL, J. y SCHWARTZ, F.: *obra citada* y VIÑAS, Á.: *La Alemania nazi 18 de julio*, Alianza Editorial. Madrid, 1974.

(8) Este fusil y el *austin* restaurado por el Centro Logístico de Automóviles del Aire bajo la dirección del coronel F. Rufat, se pueden admirar en el Museo del Aire.

Manila, le salvó la vida, pues le recluyó en la enfermería para que le curaran. Al día siguiente, 19, Tablada fue tomada por los nacionales recuperándose dos Fokker VII y el DC-2 que con el de Larache fueron utilizados inmediatamente para el transporte de tropas. A Martínez Esteve se le salva la vida, aunque cumplirá seis años de prisión (9). En Tetuán los bombardeos del día 18 habían ocasionado una gran conmoción en la población indígena, por haber caído bombas en una mezquita y en los barrios musulmanes causando un muerto y varios heridos. Logró calmar los ánimos encrespados el visir Sidi-al Gammia especie de primer ministro del califa de Tetuán (representante del sultán que residía en Rabat, capital del protectorado francés) que salió a la calle a caballo, se dirigió a los barrios alcanzados y calmó a la población que durante toda la guerra sería fiel al Gobierno de Tetuán y Burgos, lo que permitió llevar todas las tropas a la guerra en la Península y aumentar el reclutamiento de indígenas incluso en zona francesa. Al visir Sidi-al Gammia le fue concedida la Cruz Laureada de San Fernando, curiosa mezcla de la media luna y la cruz.

El «puente aéreo» Tetuán-Sevilla y el más corto Ceuta-Algeciras se realizó con los medios más diversos y ante la pérdida de la escuadra se hizo inmediato: el alférez Leiva con su avioneta transportaba un hombre en cada vuelo, los alféreces de navío, Cubillo y José Moreno, en sus estrechos Savoia-62 llevaron a cuatro soldados en cada avión por viaje a Algeciras, a su regreso hicieron huir al destructor republicano *Lepanto* que se refugió en Gibraltar con muertos y heridos. El teniente de navío, Ruiz de la Puente, de la Aeronáutica Naval con los Dornier-Wal similares al legendario *Plus Ultra* hizo la travesía Ceuta-Algeciras múltiples veces llevando 11 y hasta 13 legionarios o regulares en cada vuelo. El Fokker de Larache llevó al teniente Gassol y nueve legionarios a Sevilla. De los dos capturados en Tablada, uno lo pilotó Arija, segundo de Ureña, y éste el otro, pues a los mandos del de Larache pasaría al capitán Ricardo Guerrero, que

(9) Eduardo González Gallarza ayudó a muchos de sus compañeros republicanos en los Consejos de Guerra al acabar la contienda, cuando era sólo coronel y dos tenientes generales del Ejército de Tierra fueron sucesivamente los ministros del Aire, pero no pudo salvar la vida a Cascón, que murió por venganzas de otros, lo que fue su mayor disgusto. Véase el artículo de *Aeroplano* número 17. CASCÓN, M.: «60 años de silencio» 1999. Sin embargo, si salvó a Martínez Esteve, que se exilió en la Unión Soviética después, su nieto, ingeniero aeronáutico ruso acabó trabajando en España en las operaciones de extinción de incendios de ICONA. Para el autor de estas líneas una de las mayores satisfacciones en su vida, fue con ocasión de la conferencia que pronunció conmemorativa del centenario de González Gallarza (7 de noviembre de 1998) fue poder presentar a los hijos y nietos de Martínez Esteve y Gallarza, que no se conocían.

tenía el título de piloto transporte civil. Cuando regresó el Junkers de Luft-hansa de Berlín, fue incorporado al «puente aéreo», lo mismo que otro Dornier-Wal al que se remotorizó con una planta motriz más potente (10). Mientras la República continuaba con su ceguera estratégica manteniendo la aviación de caza en torno a Madrid y los combates se reducían a la lucha entre los hidroaviones Dornier-Wal y Savoia-62. El auxiliar Celestino Ramos y el teniente de navío Boada, de la Aeronáutica Naval con el teniente de complemento Pando y el mecánico Navarro, derribaron con el Dornier-Wal-5 dos Savoias-62 republicanos procedentes de Santiago de la Ribera que iban a bombardear Algeciras, siendo a su vez tiro-teados desde el submarino C-4. Los tenientes de navío, Ruiz de la Puente y Rodolfo Bay, hundieron el submarino B-5. Por aire se transportaron también dos baterías de campaña. Pero el armamento pesado, equipos de transmisiones y vehículos debían ser pasados en barcos, lo que debía hacerse, aunque fuera en un solo convoy. Evidentemente cuando se dispuso de gasolina de octanaje adecuado para los Savoia-81, el «puente aéreo» se hizo más efectivo, pero además se iba a disponer de los primeros bombarderos modernos reforzados por los lentos pero efectivos Junkers-52 alemanes.

El llamado convoy de la victoria

El general Salas Larrazábal (11) considera acertadamente que el esfuerzo aéreo empleado en el paso del Estrecho por el convoy de la victoria implicó un despliegue de medios aéreos desmesurado que además supuso la interrupción del paso aéreo durante dos días a 810 hombres diarios que por lo tanto, hubieran sido incluso más que los pasados el día del convoy. Por mar fueron transportados según él, algo más de 1.600 hombres (I Bandera del Tercio, III Tabor de Melilla y parte del VIII de Larche más una batería de 105 milímetros con 1.200 proyectiles, cuatro morteros y dos millones de cartuchos). Otras fuentes elevan el total de trans-

(10) El «puente aéreo» fue importantísimo y en el año 1948 en *La epopeya de África*. Instituto Editorial Reus. Madrid, 1948 se dan datos muy detallados que no se pueden posteriormente desmontar. En *La guerra en el mar* del alférez de navío Félix Laviga en el texto adaptado por los hermanos Jiménez Arnau, en la página 61 se dice «que durante dos meses el Estrecho tuvo que cruzarse por aire, hasta la llegada del *Cervera* y *Canarias*, sólo durante unas pocas horas las del paso del convoy el Estrecho fue nacional. El día 6 de agosto Franco pasó también por aire estableciendo temporalmente su Jefatura en Sevilla, donde tomaría una decisión muy importante para la decoración de la Aviación nacional el día 8 de agosto.

(11) SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, p. 129, tomo I.

portados por mar hasta 3.000. Pero lo cierto es que aunque sólo fuera por la acertada frase del alférez de navío Laviga antes citada de haber dominado el Estrecho unas horas en dos meses, supuso levantar la moral del bando nacional y conseguir artillería y vehículos muy necesarios en aquel momento. Después los suministros alemanes llegarían directamente a Cádiz y Vigo y la entrada en servicio de los cruceros *Baleares* y *Canarias* más la bajada del *Almirante Cervera* con sus mucho más cualificados oficiales daría la superioridad naval al bando nacional y crearía el exceso de confianza que dio lugar a la pérdida del crucero *Baleares* por una andanada de torpedos bastante afortunada.

El día 31 de julio había llegado el segundo Junkers de Lufthansa que se unió al «puente aéreo» el día 2 contribuyendo a convertir en cierta la predicción de Kindelán de poder pasar tres divisiones a la Península por vía aérea. Italia había dado su respuesta afirmativa el 27 de julio por el Conde Ciano al periodista Luis Bolín en Roma, pero como se ha relatado antes, los Savoia-81 se quedaron en Nador y zona de Melilla hasta el día 4 de julio, fecha en la que se trasladaron a Tetuán. Es decir, Kindelán como jefe de Fuerzas Aéreas pudo disponer de un notable poder aéreo para apoyar el paso marítimo del Estrecho, que muy fundadamente Franco no decidió hasta recibir los Savoia italianos desde Melilla y con el consejo del capitán Francisco Arranz saber que el enemigo a batir era la flota republicana en muchos casos mal mandada y sin oficiales de tiro, pues el poder aéreo republicano en el Estrecho era prácticamente inexistente y si se hubiera reforzado Málaga podría ser hostigado desde Granada. No cabe duda que la confusión en los mandos republicanos en los primeros días de la guerra civil ayudó extraordinariamente al bando de Franco.

Kindelán dispone de 24 aviones para proteger el paso marítimo del convoy, 19 en Tetuán, siete Savoia-81, cuatro Ju-52, dos Fokker VII de la escuadrilla colonial, un Fokker monomotor, el Douglas DC-2 de Haya, un caza Ni-52 y tres Breguet XIX, los números 40, 150 y 158, más dos Dornier-Wal y un Savoia-62 en Ceuta y dos Breguet XIX en Melilla. Cinco de estos Savoia-81 tenían un oficial español para coordinar mejor las acciones, el comandante García de Cáceres y los capitanes Rubiano, Luis Roa, Martínez Mejías y otro no localizado por el general Salas Larrazábal (12). En reserva estarán los restantes Junkers-52 que sólo despegaron al cono-

(12) SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, p. 127



cerse la inesperada llegada del *Alcalá Galiano*. El coronel Gomá (13) (*Guerra en el aire*) eleva hasta 36 los aviones participantes en la operación de protección al paso marítimo. La República confiaba en su aparente gran superioridad naval para impedir el paso del Estrecho, pero no contó con la importancia del naciente poder aéreo. El «puente aéreo» del Estrecho había ganado tiempo al preparar un campo provisional a menos distancia que Sevilla, el de Zarandilla en Jerez al cual empezaron a trasladar regulares los tres Fokker VII de la escuadrilla colonial (14). No hace falta recalcar la importancia de estas tropas en la primera fase de la guerra para tomar Huelva, Mérida, Badajoz, Talavera, Toledo y llegar a las puertas de Madrid. La Legión contaba con la aureola de valor no exenta de crueldad que le otorgaba la composición de aventureros, procesados y extranjeros que la nutría. Los regulares marroquíes gozaban ante el pueblo de la fama de ferocidad que los episodios de Annual, Igueriben, monte Arruit, etc., les había dado, pues muchas familias españolas habían perdido alguno de sus miembros a lo largo del conflicto de Marruecos desde 1909 hasta 1927, y eran precisamente las clases más humildes las que por no haberse podido redimir del servicio militar en África, más habían sufrido sus horrores y habían acrecentado y mitificado el salvajismo de los rifeños.

Estas mismas clases componían mayoritariamente las milicias populares de la República. En el bando contrario la belicosa kábila Urriaguel, la de Abd el-Krim, que fue la que más ferozmente luchó contra los españoles, al advenir la paz siendo incapaz de dedicarse a la agricultura, sus miembros se alistaron masivamente en las tropas mercenarias. Los mandos africanistas del Ejército español sabían que haciendo gritar a los regulares marroquíes se generaba un efecto de pánico en las desorganizadas milicias que en algunas ocasiones acabaron tirando las armas y huyendo.

El exceso de horas de vuelo en los tres Fokker VII del recorrido Tetuán-Zarandilla que al ser más corto se hizo más a menudo, ocasionó el desplome del Fokker 20-4 que cayó desde 25 metros encima de un maizal aunque afortunadamente por la poca altura, los tripulantes después de haber dejado la tropa, sufrieron pequeños daños. En la operación de apoyo al convoy de la victoria tuvo una importante actuación de nuevo

(13) GOMÁ, J.: *Guerra en el aire*, pp. 71-82, AHR. Barcelona, 1958.

(14) De estos hechos muy poco conocidos dispongo de unas magníficas fotos que me proporcionó mi buen amigo el coronel jerezano de Aviación Salvador Ysasi y que publiqué en RIESGO, J. M.: *El paso del Estrecho en la guerra civil, primer puente aéreo de la historia*. Actas del Congreso Internacional «El estrecho de Gibraltar» Ceuta, 1987. Se facilitó copias al IHCA. Las he vuelto a publicar en *Rojo y Azul, imágenes de la guerra civil española*, editorial Almena. 1999.

el Fokker 20-3 pilotado por Antonio Llorente, uno de los destacados pilotos del famoso vuelo del año 1926 a Guinea hecho por la *Patrulla Atlántida*, le acompañaba Manuel Presa, destacado piloto en el paso del Estrecho y posteriormente en la batalla del Jarama que, quizás por su paso prematuro a Iberia, no alcanzó las distinciones y altas graduaciones que habría merecido. Los republicanos tenían la fecha determinada por Franco para el paso del Estrecho, una cincuentena de barcos de guerra entre ellos, un acorazado, tres cruceros, dos flotillas de destructores y dos flotillas de submarinos. Frente a ellos, el bando nacional disponía de el cañonero *Dato*, el torpedero 19 y alguno de los guardacostas bautizados con los nombres de los ríos marroquíes, como *Uad Kert*, solamente el apoyo aéreo hizo posible el paso del convoy. Resulta ingenuo suponer que el cañonero *Dato* con sólo 1.335 toneladas a pesar del gran valor de su capitán Súnico y la dotación pudieran hacer frente al acorazado *Jaime I*, dotado de ocho cañones de 305 milímetros y los modernos cruceros de 10.000 toneladas. El gran problema del bando republicano fue tener su único gran aeródromo militar próximo a la operación, el de Los Alcázares, más pendiente de proteger Cartagena y atacar Granada, cuando se estaba realizando una de las operaciones que decidirían la guerra y que en su momento fue efectivamente decisiva.

En el Douglas DC-2 del capitán Haya embarcó el coronel italiano Bonomi para coordinar con los españoles la actuación italiana. El Dornier-8 descubrió al amanecer al destructor republicano *Lepanto* al que bombardeó desde 300 metros produciéndole un muerto, varios heridos y obligándole a refugiarse en Gibraltar. En esta acción colaboró la patrulla mixta de un Junkers-52 y un Savoia-81 que llegaron a alcanzar en su bombardeo, territorio gibraltareño. Las patrullas habían despegado a las seis de la mañana y a las siete fue descubierto el *Lepanto*. Se le causaron en total 17 bajas y según Enrique Arqués (15) los muertos fueron cuatro, lo que quiere decir que al primero habría que añadir tres más de heridos que morirían más tarde. El resto de los buques republicanos en Tánger pusieron sus máquinas en funcionamiento, si bien no estaban muy decididos a hacerse a la mar por el exceso de actividad aérea sobre el Estrecho. A las siete y quince minutos, los destructores *Lazaga* y *Valdés*, son bombardeados y alcanzados gravemente. A las siete de la tarde, una hora después de la salida del convoy que se había retrasado por la presencia del *Lepanto* en Gibraltar, se descubre el *Alcalá Galiano*. La razón de localizarlo

(15) ARQUÉS, E.: *La epopeya de África, crónica de un testigo*, IER. 1948.

tan tarde se debe a que había salido de Tánger con rumbo oeste-norte para bombardear Cádiz. Al recibir la noticia de la salida del convoy y la orden de atacarlo, se acerca hacia Tarifa lugar por donde no se le esperaba. Éste es bombardeado por la patrulla de Savoia-81 y después por la totalidad de las reservas que a las siete y cinco minutos de la tarde despegan de Tetuán incluidos los últimos Ju-52 llegados. De tal intensidad es el bombardeo al que se somete al *Alcalá Galiano*, que llega a atravesar el convoy, cuyos buques van muy separados por la lentitud y peso del *Arango*. La salida se había retrasado a las cuatro y treinta minutos de la tarde por la actividad naval republicana. Primero salió el guardacostas *Uad Kert* (teniente de navío Arderius), después el cañonero *Dato* (capitán de corbeta Manuel Súnico) remolcador *Arango* (teniente de navío De Miquel), remolcador *Benot* (alférez de navío Lazaga), que tuvo que regresar debido a su pequeño tamaño y a la mala mar y las rápidas motonaves *Ciudad de Algeciras* (teniente de navío Boado), *Ciudad de Ceuta* (teniente de navío Del Corral). Precisamente por la gran rapidez de estos dos barcos se separaron mucho de los lentos *Uad Kert* y *Arango*, por lo que el *Dato* tuvo que situarse entre los dos grupos, momento en el que apareció el *Alcalá Galiano* al que bombardearon todos los aviones disponibles.

A las cinco y veinte minutos de la tarde el *Alcalá* se cruza con el convoy navegando en zig-zag y a toda velocidad para evitar ser alcanzado por las continuas bombas de los aviones, algunas como las del DC-2 de Haya y Bonomi lanzadas a mano. No se quiere disminuir el mérito del capitán del *Dato* y su tripulación pero en aquellas circunstancias era prácticamente imposible que alcanzara el *Alcalá Galiano* al *Dato*. El cañonero volvió a maniobrar colocándose en paralelo al *Alcalá Galiano* e intercambiando fuego desde las cinco y cuarenta minutos a las seis de la tarde, mientras los regulares del *Uad Kert* y *Arango* disparaban también con sus fusiles al *Alcalá Galiano*. Se unieron al fuego las baterías de tierra pero el destructor republicano que iba a su máxima velocidad huyendo de los aviones continuó su rumbo hacia Málaga. Se ha especulado si el *Alcalá Galiano* actuó mal, como muchos barcos republicanos por estar mal mandado. No fue este el caso pues el teniente de navío Núñez era de los más cualificados. El único reparo sería haber concentrado el fuego sobre el *Dato* en vez de intentar alcanzar a alguno de los transportes, especialmente el lento *Arango*. Pero como hemos expresado, a toda máquina y en zig-zag, para evitar el ataque de los aviones, era casi imposible que lo hiciera.

Según el documentado estudio de Enrique Arqués el total de hombres transportados por vía aérea entre los meses de julio, agosto y septiembre

se elevó a 20.248, a los que hay que añadir 3.145 en octubre y noviembre, lo que hace un total de 23.393, cifra asombrosa para la época. Además la Aviación en el Estrecho hizo 424 bombardeos y transporto 302 toneladas de material sin contar equipos quirúrgicos y medicamentos, cocinas, radioteléfonos, capotes y vestuarios así como armamento individual de los 23.393 hombres que llevaron los aviones (16). En estas cifras no están reseñados los personajes ilustres como el califa Muley-Hassan el Mehdi el gran visir Sidi-al Gammia, el general Alfredo Kindelán y el propio general Franco que también paso por vía aérea al día siguiente del convoy de la victoria el día 6 de agosto. También fueron transportadas las «monjitas» y enfermeras que atenderían en campaña a los recios soldados del protectorado marroquí entre los que estaban incluidos también los batallones de cazadores de África formados por soldados peninsulares.

La República pudo haber ganado la guerra en los dos primeros meses

Si los 100 aviones de Los Alcázares reforzados con pilotos de Madrid, hubieran sido trasladados a Málaga, desde allí podían haber derribado a los aviones del «puente aéreo», que sólo tenían para su protección los tres anticuados Ni-52 que se reparaban en Sevilla. La guerra civil hubiera cambiado de signo y el bando nacional hubiera recibido un golpe decisivo.

Dos de las causas que explican este comportamiento en parte incomprensible de los mandos republicanos, estarían en la falta de pilotos por haberse decantado por los sublevados y en la situación de la propia base de Los Alcázares, donde su enérgico comandante Ortiz, tuvo que emplear muchos de sus hombres en defender a los pilotos navales prisioneros del asalto de las turbas milicianas. Gran parte de estos oficiales de Marina por preferir ser custodiados por la propia Armada en Cartagena acabarían siendo asesinados. Sin embargo, los protegidos por los aviadores a las órdenes de Ortiz llegarían vivos al final de la guerra.

Los primeros derribos y los orígenes de los distintivos de guerra de los dos bandos. La Cruz de San Andrés

El primer derribo republicano se le atribuye al capitán Manuel Cascón el día 20 de julio en los combates de la sierra. En el bando nacional, el pri-

(16) ARQUÉS, E.: *La epopeya de África, crónica de un testigo*, pp. 127-139.

mer derribo de un avión, lo hizo el teniente Bermúdez de Castro, el 23 de julio, que con un Ni-52 capturado en Granada, hizo caer un idéntico avión sobre Andújar. El teniente Miguel Guerrero derribó el 25 de julio también despegando de Granada un Dornier-Wal, el 29, un Vickers Vildebeest, el 1 de agosto, un Breguet XIX y otros dos Vickers Vildebeest. Ello motivó que la nutrida aviación de Los Alcázares (Murcia) en vez de atacar el vital «puente aéreo» lo haga sobre Granada. La reacción granadina termina en dos errores trágicos al derribar dos Breguet XIX nacionales, resultando muertos los tenientes Lassala y el cabo Ros Alberti, salvándose los otros dos tripulantes. Este hecho tuvo lugar el 7 de agosto.

Hemos citado que el general Franco pasó por aire el Estrecho el día 6 de agosto. Al ser informado que el día 7, el Nieuport de alerta, del aeródromo de Armilla en Granada, había derribado por error un Breguet XIX del mismo bando nacional, procedente de Sevilla, muriendo el teniente Jesús Lassala Liñán y el cabo Ros Alberti y salvándose por muy poco los tripulantes de un segundo Breguet pilotado por Pérez Cruz y Aristides García López. Como la distinción de los mismos tipos de aviones en ambos bandos se basaba únicamente en el círculo central de la escarapela del fuselaje (morado en los republicanos, rojo en los sublevados), Franco debió reflexionar sobre el peligro que corrió el día 6 y por ello reaccionó rápidamente: el día 8 de agosto dirigió un oficio al jefe de Fuerzas Aéreas, Kindelán y también a los generales Queipo de Llano y Orgaz, haciendo obligatorio en 48 horas la Cruz de San Andrés (emblema al que Franco tenía especial simpatía, por ser el que llevaba la Legión y habían portado los legendarios Tercios de Flandes). Un aspa negra sobre fondo blanco en gran tamaño decoraría todos los timones de los aviones. La escarapela nacional era sustituida por un punto negro y unas barras en los planos negros también. En el bando republicano, las bandas se hicieron rojas para distinguirse claramente del enemigo con franjas en las alas y más amplias, rojas también, en el centro del fuselaje. Parece ser que la decoración diferente en el bando republicano, surgió en el frente de Aragón en Sariñena, en la denominada escuadrilla *Alas Rojas*, que justificó su nombre con las franjas rojas en los planos para distinguirse de los aviones enemigos (17).

(17) Esta información la hemos recogido de Antonio Rfales, armero voluntario de esa escuadrilla y del coronel Fernando Hernández Franch segundo de Ignacio Hidalgo de Cisneros en la Aviación republicana al final de la guerra, quien entrego en el Museo del Aire la bandera del aeródromo de Sariñena

Pese a estas medidas los errores se repetirían, principalmente por parte de pilotos extranjeros, alemanes y soviéticos, pagando las consecuencias sus respectivos aliados españoles que continuaban volando en aviones similares utilizados por ambos bandos.

Los Heinkel-51 alemanes derribaron el *Dragon Rapide* del capitán Pousa y los rusos derribaron a pilotos republicanos españoles, por ello se tomaron medidas. El día 8 de agosto, en el frente de la sierra un piloto republicano, el cabo Rafael Peña con un Ni-52 atacó un Breguet XIX que creyó enemigo y mató al observador Luis González Celma.

Un hecho insólito fue el bombardeo de Zaragoza por un Fokker VII de El Prat en una noche de luna llena pilotado por Manuel Gayoso que quiso bombardear unos cuarteles y las bombas cayeron, dos en la Basílica del Pilar, una en la plaza frente a ella y otra en el Ebro. Como las bombas no estallaron se atribuyó a un milagro de la Virgen. Sin embargo, la explicación fue más simple: al ser lanzadas desde poca altura, las espoletas no pudieron activarse.

El primer derribo de García Morato

Joaquín García Morato participó en las últimas operaciones de la guerra de Marruecos, siendo uno de los primeros en nuestra guerra civil en practicar el llamado «vuelo a la española», de ataque rasante al suelo. En los años 1934 y 1935 en los festivales de la aviación, demostró que era el máximo as de la acrobacia española. Al comenzar la guerra civil se encontraba participando en Gran Bretaña en un «rally aéreo», desde donde se incorporó al bando nacional.

Se le adjudicó un Ni-52 con el que se le ordenó el 12 de agosto proteger la columna del general Varela que avanzaba sobre Antequera (Málaga) para asegurar un corredor con la sitiada Granada. Un Vickers Vildebeest de los que se encontraban en el gran aeródromo de Los Alcázares, se dirigió a bombardear a estas tropas. Fue interceptado y derribado por García Morato sobre Loja.

La novedad de este combate es que fue el primero en el que se enfrentaron aviones de ambos bandos con la nueva decoración para evitar errores: Cruz de San Andrés sin bandera bicolor que se confundía con la tricolor de los aviones gubernamentales, en los nacionales y en los republicanos anchas bandas rojas.

El avance y la batalla de Madrid

El avance sobre Madrid, se hace con los hombres pasados por aire, de las columnas Asensio y Castejón, se acercan a Extremadura entrando por Llerena hasta 75 kilómetros de las tropas del general Mola que han bajado a Cáceres desde Salamanca. En septiembre la República hace lo mismo que Kindelán y reorganiza la Aviación integrándola dentro del nuevo Ministerio de Marina y Aire encomendado a Indalecio Prieto. Dos tenientes coroneles aviadores procedentes de Intendencia, Ignacio Hidalgo de Cisneros y Antonio Camacho Benítez, serán nombrados respectivamente jefe de Fuerzas Aéreas y subsecretario del Aire. Este último unifica las Aviaciones Militar, Naval y Civil. Pero en los primeros días de la guerra la República comete un error crucial: mantener los cazas Ni-52 en Getafe protegiendo los bombardeos de la sierra y el Alcázar de Toledo, cuando las columnas de Valladolid y Pamplona eran tan débiles que difícilmente podían hacer más que defender los puertos de montaña.

Sin embargo, las tropas de África no hubieran sido decisivas si los Ni-52 trasladados rápidamente a Málaga y Guadix desde allí hubieran atacado y derribado fácilmente a los aviones de transporte del «puente aéreo».

Martín Luna y Tourne Pérez-Seoane se hicieron cargo del aeródromo de Getafe, mientras eran reducidos los oficiales aviadores sublevados a los que el capitán Fernando Hernández Franch y el propio Tourne recogieron en un autobús salvándoles la vida al trasladarles al Ministerio de la Guerra. Los aviones de Getafe fueron fundamentales en la rendición del cuartel de la «Montaña» y las instalaciones militares de Campamento, pues las bombas hirieron al general Fanjul y al coronel Serra, y mataron al general García la Herran y al teniente coronel Álvarez Rementería cuando estaban arengando a las tropas para incorporarse al Alzamiento.

Paradójicamente los primeros muertos fueron al explotar sus propias bombas el 24 de julio los capitanes Miguel Rubio y Luis Calderón (bando nacional) en Logroño y el día 23 en una explosión fortuita murieron tres oficiales pilotos, dos mecánicos, un sargento armero y un sargento fotógrafo en la base de Getafe. En este mismo lugar y durante uno de los primeros bombardeos fue afectado el Breguet XIX *Jesús del Gran Poder* en el que Iglesias y Jiménez hicieron el histórico vuelo Sevilla-Bahía en el año 1929, primera marca mundial de un avión terrestre sobre el mar, 6.400 kilómetros que afortunadamente se salvó para la historia y se puede admirar hoy en el Museo del Aire.

El primer piloto herido en combate aéreo fue el republicano Corrochano en un caza Ni-52 al recibir un disparo de fusil en el muslo hecho por Julián del Val observador del Breguet XIX, que pilotaba el capitán Ramiro Pascual, futuro jefe de Estado Mayor del Aire en los años setenta. Para atender el frente de la sierra el mando nacional, al tener sus aeródromos Logroño, Burgos y León tan lejos, creó los de Olmedo y Escalona en el mes de agosto y Ávila en el mes de septiembre, más el de Arévalo frente a Somosierra.

El día 20 de agosto la Aviación republicana comenzó un curso de pilotos en la antigua Escuela de Caza de Alcalá, dirigida por Alejandro Gómez Spencer quien en el año 1924 hizo el primer vuelo de un autogiro en Getafe. El día 14 de octubre empezaron los primeros cursos de ametrallador-bombardero en Los Alcázares y a mediados de septiembre los mecánicos de los Tupolev *katiuskas* rusos comenzaron a instruir a los españoles.

La República tuvo más suerte con el suministro de aviones franceses, Pierre Cot, ministro del Aire galo, vendió bombarderos Potez-54 y cazas D-372 Dewoitine y Bleriot Spad, que serían armados con ametralladoras *Vickers* en Cuatro Vientos, pero con una salvedad, debían ser transportados por pilotos no militares. El escritor André Malraux resolvió el problema contratando voluntarios internacionales, pero principalmente franceses que en muchos casos eran vulgares mercenarios atraídos por los 50.000 francos mensuales (unas 25.000 pesetas) que se pagaban. Cantidad realmente fabulosa para aquella época. Con los cuatro primeros Potez y un Junkers civil se formó la primera escuadrilla de bombardeo, basada en el nuevo aeropuerto civil de Barajas y al mando de Joaquín Mellado, jefe de operaciones de la principal Línea Aeropostales Española (LAPE) al que se ascendió a capitán por ser piloto militar en la reserva. A los dos primeros se les dio una simpática denominación: *Aquí te espero* y *Voy volando*. Por lo tanto el nombre *Aquí te espero*, carece de las connotaciones retadoras que siempre se le ha dado y tiene una raíz simplemente humorística. Es éste derribado el 25 de septiembre de 1936 por el capitán Ángel Salas Larrazábal, murieron Mellado y el teniente de la Guardia de Asalto, Montero, al que se ha querido implicar en el asesinato de Calvo Sotelo. Lo que no parece ser así, según las últimas investigaciones (18), pues uno de los principales responsables, el capitán de la Guardia Civil, Condés, abru-

(18) Véase en *Aeroplano* número 17. 1999. CASCÓN, M.: «60 años de silencio» 1999. Antonio Montero, que está investigando la trayectoria de los aviadores republicanos.

mado por los remordimientos de haber desencadenado tan trágico conflicto, se puso en primera línea en los combates de la sierra para morir pronto, lo que así sucedió.

Cuando los nacionales tomaron Mérida, el día 11 de agosto, con el apoyo de tres Savoia-81 y Badajoz, tras ser bombardeado por un Ju-52 el día 14 de agosto y empezaron el avance para tomar Talavera y liberar el Alcázar, se debió en gran parte a la tropa transportada por aire. Las columnas que se acercaban desde el suroeste fueron bombardeadas desde los Potez, que atacaron también cerca de Medellín a la columna de Castejón los días 14 y 16 de agosto, las vías del ferrocarril Córdoba-Sevilla y la propia Córdoba el día 16.

Los pilotos españoles, bajo el mando de Rambaud Gomá (19), se habían hecho cargo de los seis primeros Heinkel-51, trasladados a Cádiz el día 7 de agosto en el *Usaramo*, ciudad que fue bombardeada por la flota republicana, ya que los alemanes tenían orden de no participar en los combates directamente. Pero como los pilotos españoles no se pudieron adaptar a un avión tan distinto para ellos y se produjeron algunos accidentes, los pilotos germanos mandados por el teniente Eberhard, acabaron interviniendo en los combates que es lo que ellos deseaban aunque también derribaron aviones propios por problemas de identificación. Afortunadamente el día 18 de agosto llegaron los tres primeros Fiat CR-32 a Sevilla de los transportados por mar a Melilla, coincidiendo con el contraataque del general Miaja hacia Córdoba.

El primer Fiat CR-32 de Mallorca desembarcado el día 27 de agosto al destruir dos Savoia-62 republicanos y averiar otros dos, resultó decisivo en el reembarque de las tropas de la *Generalitat* el día 4 de septiembre, que intentaban invadir la isla mayor de las Baleares. Un segundo Fiat pilotado por el piloto de pruebas Carestiatto, avería y mata a Freire en un Savoia-62, quien llevaba en su avión al jefe de la expedición capitán Bayo, que se vio obligado a tomar los mandos. Los Fiat llegaron en el momento en el que la superioridad republicana empezaba a ser abrumadora. El día 24 de septiembre la escuadrilla Fiat hispano-italiana es enviada a Cáceres

(19) Rambaud Gomá que moriría derribado en esta guerra era uno de los pilotos más destacados de la Aviación española, durante el desembarco de Alhucemas (septiembre 1925), logró aterrizar en la misma playa. En el año 1929 pilotando el último modelo de autogiro construido en Cuatro Vientos por la Aviación Militar y la casa Loring batió la plusmarca de distancia volando de Madrid a Lisboa, 510 kilómetros

mandada por el capitán italiano Dequal, para apoyar el avance a Toledo y Madrid. El día 25 cuando Ángel Salas derribó el Potez *Aquí te espero* de Mellado y Moreno, que dos días antes habían bombardeado sin consecuencias al *Canarias*, durante sus «pruebas de mar», parte de la tripulación se suicidó para no caer prisioneros y sin embargo, las primeras tropas que acudieron eran también republicanas y no sus enemigos.

El día 26 ante los ojos emocionados de los defensores del Alcázar, uno de los Ju-52 de la escuadra B tripulados por españoles es derribado, muriendo Eustaquio Ruiz de Alda y el alférez Jenaro Lucas pilotos y el sargento César Ledesma-Ramos, se salvó el sargento San Juan que se pudo lanzar en paracaídas. A fines de septiembre ya piloto de Fiat *chirri*, Morato, tiene ocho victorias aéreas. El día 21 fue ocupado Maqueda y el 28 Toledo con la liberación del asedio, acto de gran resonancia propagandística.

Con el Ejército de África muy disminuido, las tropas de Franco llegan a la Casa de Campo y la Ciudad Universitaria después de haber perdido un tiempo precioso socorriendo a los defensores del Alcázar.

En el avance a Madrid, la Aviación nacional que tiene ya 15 Heinkel-51, pierde cuatro Fiat derribados y cinco accidentados. Los pilotos españoles se integran en las escuadrillas italianas donde tienen más facilidades para volar. El día 1 de octubre, cuando se da publicidad al nombramiento por la Junta de Defensa Nacional del general Franco, jefe militar único, se habilita como coronel a Apolinar Sáenz de Buruaga al que se nombra jefe de Estado Mayor del Aire. Varela cuenta con sólo 20 batallones frente a 42.786 hombres (20) para tomar una gran ciudad, donde un anciano parapetado con una escopeta puede convertirse en un enemigo formidable. Hace falta que los atacantes sean superiores 3 a 1. La República recibió dos rápidos cazas Dewoitine-510, cuatro Potez-54 y Marcel Bloch para bombardeos nocturnos. Los voluntarios para las Brigadas Internacionales empiezan a llegar a Alicante uniéndose a los primeros procedentes de la Olimpiada de Trabajadores de Barcelona. En un carro de combate y sobre un oficial muerto de Varela aparece el plan del ataque a Madrid por el oeste, Casa de Campo y Ciudad Universitaria, cuando las primeras Brigadas Internacionales llegan junto con los voluntarios anarquistas son llevados allí y aunque algunos regulares llegan a la plaza de España son pronto aniquilados.

(20) Cifras de SALAS LARRAZÁBAL, J.: *La guerra de España desde el aire, dos ejércitos y sus cazas frente a frente.*

El mando nacional empieza los bombardeos con Savoia-81 y Ju-52 sobre Madrid combatidos por los cazas franceses de Barajas y los republicanos de Alcalá, incluso se usó el Boeing P-26 de Getafe al que se tuvo que poner ametralladoras. El día 18 de octubre Morato derriba dos Breguet en Illescas, Salvador combate con un Potez y un Spad. Los tres días anteriores los Fiat hispano-italianos habían derribado a seis Dewoitine-371 franceses, con lo cual los 70 aviones suministrados por Pierre Cot y el gobierno del Frente Popular francés empiezan a escasear por las grandes pérdidas sufridas.

La ayuda soviética

Los Junkers-52 alemanes y los Savoia-81 italianos culminan el «puente aéreo» iniciado por los españoles transportando un total de 23.393 personas que es uno de los motivos por los que Stalin se decidió a intervenir en ayuda de la República española. El día 13 de octubre llegó a Cartagena el mercante soviético *Bolshevik* con 13 Polikarpov I-15 y el día 16 se transbordaron en alta mar otros 12 al carguero *Larramendi*. El día 23 llegaron seis más al puerto de Alicante en el *Georgi Dimitrov*. El día 10 de septiembre habían llegado en el *Rostok* mecánicos y material para la cadena de montaje que se completó con el personal de la Hispano-Aviación de Guadalajara en Alicante, de la gran base de Los Alcázares (Murcia) y Alcantarilla, utilizándose la nave de una iglesia como taller.

La primera escuadrilla se constituyó en El Soto cerca de Algete a unos 25 kilómetros de Madrid bajo el mando de Pavel Rigachov, al que se le dio el hombre en clave de *Palancar* y la segunda en la Escuela de Caza de Alcalá de Henares, a unos 35 kilómetros de Madrid, la mandaba Sergei Tarkhov alias *Antonio*. La primera escuadrilla fue completada con el francés Darry y el español Andrés García Lacalle. Por sus alas de gaviota se les llamaba en ruso con el nombre de este pájaro *chaita*, por lo que los españoles castellanzaron el nombre llamándoles *chatos*. Al principio de su actuación, los nacionales los creyeron *curtis* norteamericanos por su parecido con este avión y así les denominaron durante toda la guerra. El día 29 de octubre los rápidos bombarderos Tupolev *katiuska*, atacaron aeródromos nacionales en Córdoba y Talavera, los I-15 *chatos* ametrallaron a las tropas nacionales en la carretera de Toledo, operación completada con el cañoneo por dos trenes blindados y la actuación de los tanques T-26, los mejores de la guerra, también de procedencia soviética en Toledo. La iniciativa de la guerra cambiaba y ahora pasaba a los republicanos, empezaba la batalla aérea por Madrid.

El precio de cada uno de estos aviones era de unos 35.000 dólares (432.000 pesetas) de aquella época, cantidad que se pagó con el oro del Banco de España trasladado a la Unión Soviética. Los primeros aviadores soviéticos eran unos 150 y a su mando figuraba el teniente general Yakov Smuschkevich, judío de origen lituano que utilizó el alias de *general Douglas*. Las dos ideas primeras de Smuschkevich fueron construir los I-15 en España, lo que fue un gran acierto y enviar promociones de pilotos de 200 miembros a la Unión Soviética, retirando como profesores a siete de los mejores pilotos del frente. Esto último pudo ser una medida necesaria al principio, pero por el tiempo que se perdía, más los viajes de ida y vuelta, hubiera sido mucho mejor formarlos todos en España, en las escuelas de Levante, por su buen clima que no en Kirovavud en el lejano Azerbaiyán soviético.

Por el contrario, el bando nacional formó sólo 80 en Italia y 20 en Alemania, el resto se hizo piloto en Sevilla y Jerez. Los Polikarpov I-16 *mosca* recibieron su nombre por la palabra en cirílico *Moskba* (Moscú) escrito en sus cajas, por lo que los españoles los denominaron *mosca* por su parecido a la palabra soviética y también la forma del avión similar a lo de una mosca. Llegaron 62 con sus pilotos soviéticos y empezaron a actuar el día 15 de noviembre, sorprendiendo por su velocidad totalmente a los nacionales, cuyo ataque había empezado el día 8 y además del reducido número de atacantes se puede decir que las Brigadas Internacionales, la calidad y las prestaciones de los I-15 e I-16, resultaron decisivos en la defensa de Madrid, impidiendo que fuera tomado por las tropas del general Varela.

La batalla de Málaga

Las operaciones de Málaga fueron fáciles, se utilizó el Cuerpo de Ejército italiano CTV que disponía de cuatro divisiones con mucho apoyo aéreo, abundancia de medios motorizados y pocos medios aéreos republicanos enfrente. El día 14 de enero el coronel Borbón ocupó Estepeona sin que el apoyo de seis *katiuskas* pudiera evitarlo. El día 17 llegaron a Marbella un Ni-52 de Tabernas (Almería) más dos cazas I-15 y un bombardero Potez-54, pero fueron muy insuficientes, frente a las cuatro escuadrillas Fiat trasladadas desde Madrid. El día 4 de febrero se tomó Fuengirola. El día 11 es derribado sobre Motril, Martelli por un I-15. Del 24 al 31 se produjo una interrupción por mal tiempo. El día 6, las columnas de la costa llegaron a Fuengirola, el día 7 a Torremolinos y el día 8 a Málaga. Los republi-

canos pierden dos I-15 *chatos* y los nacionales dos Savoia-81. El apoyo de la flota en la costa permitió un fácil avance, pues los Vickers Vildebeest no fueron efectivos y los *katuskas* ante el fuego antiaéreo del *Canarias* subieron a 2.200 metros por lo que sus bombas cayeron lejos del crucero. Once tripulantes del destructor *Almirante Valdés* (dos eran suboficiales y siete marineros) fueron sometidos a Consejo de Guerra sumarísimo en Cartagena, por retroceder sin combatir a la flota nacional. El día 11, siete aviones republicanos combaten contra ocho Fiat entre los que están los tres de la *Patrulla Azul*, un Potez-54 es derribado y otro obligado a un aterrizaje forzoso, un Fiat *chirri* fue derribado cayendo en zona nacional. La fácil victoria hispano-italiana resultó de funestas consecuencias en Guadalajara.

La batalla del Jarama

El fracaso sobre Madrid en ataque directo y la victoria en Málaga decidió al bando nacional a otra ofensiva en la teoría colonial de «la aproximación indirecta» de Liddel Hart. El bando nacional había pasado en Madrid de 30 batallones en noviembre a 75, pero el republicano disponía de las Divisiones IV y IX (Modesto) XI (Lister) XIII, XIV, XV y XVI y dos agrupaciones, más varias Brigadas Internacionales para otra ofensiva que preparaban. Los nacionales atacan el día 6 de febrero, ocuparon el complejo militar de la Marañosá, donde se fabricaron las bombas de gases lanzadas contra Abd el-Krim en Marruecos. El día 11, José Calderón de la escuadrilla de *chatos* de Lacalle fue derribado por los nuevos cañones alemanes 8,8 milímetros. El día 12 fue tomado por los nacionales el célebre cerro Pingarrón, en los combates caen un I-16 y dos He-51. El día 13 en un gran combate aéreo sobre Arganda entre 14 Fiat *chirri* y 24 I-16 *moscas*, es derribado y muerto el capitán Lodi, es el quinto jefe perdido y el tercero muerto por lo que la moral italiana se quebranta, sin olvidar un Ro-37 derribado por error por He-51 alemanes.

Ante tal número de pérdidas el comandante Fagnani ordena a sus pilotos de caza que abandonen la protección de los bombarderos si se internan en las líneas enemigas. El capitán navarro José Calderón Gaztelu ante tal eventualidad dice una frase que ha pasado a la historia: «Mañana mi grupo bombardeará, caiga quien caiga». Cuando los lentos Junkers-52 vuelan solos sin protección de caza, los aviadores republicanos exclaman:

«Los pilotos tienen que ser españoles, pues atacan solos, los alemanes no lo harían nunca.»

La frase fue profética, pues Calderón fue derribado por los pilotos rusos de *mosca* I-16, el día 16, muriendo también el segundo piloto Taillefer y el ametrallador Gómez Rojas, salvándose el resto de la tripulación en paracaídas, que serían canjeados más tarde por tripulantes de *katiuska* y rehenes. Ante este desastre, se reclama a la *Patrulla Azul* que abandone la protección de los abastecimientos al Santuario de Santa María de la Cabeza y se incorpore al frente de Madrid para escoltar a los bombarderos españoles Ju-52. El día 18 (21) dos Romeo-37 y tres Ju-52 se dirigen a bombardear las líneas republicanas del Jarama, protegidos por los Fiat CR-32 3-51 (Morato, *el halcón*), 3-52 (Bermúdez de Castro, *la avutarda*), 3-53 (Salvador, *el mirlo*) y 21 cazas italianos más que se detienen en la línea del frente, siguiendo las órdenes de Fagnani. Cuando los bombarderos son atacados por los I-15 de la escuadrilla Lacalle, los tres españoles, sin vacilar, se lanzan solos al ataque, tras unos instantes de duda los italianos encabezados por el capitán Nobile llamado *Notabile* se unen a la gran batalla aérea. Tres norteamericanos: Ben Leider, Allison y Dahl resultaron derribados muriendo Leider, más dos rusos de la primera escuadrilla de I-15. De los Fiat se perdió uno italiano. Morato recibió, por esta acción, la Cruz Laureada de San Fernando y el Condado del Jarama. Los españoles agradecieron la valentía de Nobile solicitando su paso a instructor de los nuevos pilotos con los nuevos Fiat CR-32 y seguramente le salvarón la vida (22).

El día 20, la batalla aérea es entre 19 Fiat y 28 Polikarpov, resultando muerto Bernal, antiguo mecánico jefe de patrulla de I-15 y primer piloto transformado de la República. Pese a la hazaña de Morato y sus compañeros y contra lo opinado por historiadores pronacionalistas como Gomá o Marimón, el bando nacional no obtuvo la superioridad aérea principalmente por la entidad y calidad del material soviético y la preparación de sus pilotos. Por lo que no se pudo avanzar y Franco que ya había tratado con el almirante Canaris el reforzamiento del material alemán, planteó al embajador italiano y al coronel Velaní, jefe de la Aviación Legionaria que:

«Mientras el enemigo disponía de gran cantidad de modernos, aviones el bando nacional no los tenía ni para efectuar los servicios más necesarios de bombardeo.»

(21) Véase en el Museo del Aire el relato de esta hazaña en el texto que ilustra el magnífico cuadro de Eusebio Alonso.

(22) Acabó pilotando un Falcon Six capturado que es hoy el último avión de la guerra civil que vuela en la «Fundación Alfonso de Orleans» de Cuatro Vientos. Le colocó la matrícula apócrifa I-Bella como tributo a su esposa.

El Gobierno italiano se planteó dos posibilidades: abandonar España o reforzar su intervención, se optó por esto último.

Batalla de Guadalajara (8-22 de marzo de 1937)

Según un autor tan cualificado como José Luis Infiesta (Alcofar Nassaes) el mayor experto en la intervención italiana (23) en la guerra de España, fue el coronel Barroso del Estado Mayor del general Franco, el que solicitó al contingente italiano tras su campaña victoriosa en Málaga, trasladarse rápidamente a Guadalajara para realizar otro ataque hacia Madrid. Según Infiesta si todo el potencial desarrollado en Málaga se hubiera utilizado simultáneamente en Guadalajara, el resultado hubiera sido diferente. Los italianos ni estaban descansados, ni pudieron trasladar y preparar todo su material especialmente la artillería. Sus aviones habían sufrido ocho pérdidas entre derribos, accidentes y averías y sólo disponían de 18 cazas tras el derribo del capitán Lodi.

Según Infiesta, fue error simultanear las operaciones de Málaga y Jarama. Las que tenían que haber sido simultáneas eran las de Guadalajara y Jarama. Las mismas tropas de elite del Ejército republicano que se opusieron a los nacionales en el Jarama, lo hicieron contra los italianos con los magníficos tanques de Paulov T-26, el más potente que hubo en la guerra de España, en Guadalajara y, como se ha expuesto antes, desde la batalla de Madrid, había clara superioridad aérea del bando republicano. Para colmo de males la nieve cerró los aeródromos nacionales próximos: Escalona (Legión Cóndor) Vitoria, Burgos y Soria. Los republicanos tuvieron todos los suyos abiertos y muy próximos a la zona de combate: Barajas, Torrejón, Algete, Soto, Campo Real y la Escuela de Caza de Alcalá de Henares. Además los republicanos conocían la ofensiva por lo que reclamaron seis cazas de Cataluña y siete de Andalucía.

Algunos italianos alardearon que tomarían Guadalajara en tres días. El ataque empezó el día 8 de marzo pero el día 9 descubrieron que la carretera

(23) INFUESTA, J. L.: «Algunas aportaciones al conocimiento de la batalla de Guadalajara» *Revista de Historia Militar* número 159 (1999). Pero no acierta en la intervención aeronáutica italiana en el paso del Estrecho, pues en *Azul y Rojo*, editorial Almena. 1999, cita a los Savoia-79 en el «puente aéreo». Es un error, pues son mucho más modernos y posteriores a los Savoia-81 que fueron los realmente enviados a Melilla. El Savoia-79 mucho más mortífero intervino en Guernica causando muchos de los principales daños.

hacia Madrid estaba cortada en el kilómetros 104 por la voladura de un túnel, desagüe de un barranco. El desvío era prácticamente inutilizable por la cantidad de barro y piedras, ello retrasó a los vehículos y los encajonó en la carretera. El día 12 se realizó un bombardeo masivo de los I-15 de la escuadrilla Lacalle y ante la falta de oposición aérea enemiga, con todo lo que podía volar se acabó ametrallando a los italianos incluso los Breguet XIX, los aviones de escuela y hasta con el prototipo original Hispano-Suiza 34 de Guadalajara que hoy se encuentra en el Museo del Aire. Hidalgo de Cisneros, jefe de Fuerzas Aéreas de la República relata en: *Cambio de rumbo* y Constanca de la Mora en: *Doble esplendor* que hasta los débiles Potez, pudieron hacerlo como nunca en toda la guerra. Los I-15 tenían ocho bombas de ocho kilogramos y cuatro ametralladoras *Skhas* con 3.000 balas. El avance italiano no pasó del kilómetro 83, mientras en la Casa Ibarra se convertía en centro de una guerra civil entre italianos de la Brigada Internacional *Garibaldi* y el CTV. De las cuatro divisiones una era del ejército regular *Littorio* y tres de voluntarios fascistas. En la batalla por Trijueque murió el coronel soviético Famin.

En el ataque aéreo del día 12 se destruyeron 12 camiones y los tanques T-26 y T-28 pudieron reconquistar Trijueque. La III División flaqueó y una parte de sus componentes huyeron dejando material militar sobre todo cañones *Terni*, *Skoda* y *Deport*. El pesimista general Nuvoloni hizo creer a Roatta y Bergonzoli, que la situación era peor. Cipriano Mesa y los anarquistas tomaron Brihuega el día 18. Los italianos declararon haber sido atacados por 40 aviones «rojos» y acabaron retirándose hasta el kilómetros 97, 39 prisioneros italianos hechos el día 10 entre ellos un comandante y un teniente fueron mostrados los periodistas del mundo entero, mientras los españoles cantaban:

«Guadalajara no es Abisinia y el mejor ejército del mundo es el español nacional y el segundo mejor el republicano español, la retirada fue cosa atroz, hubo italiano que llegó a Badajoz.»

Cuando la Aviación Legionaria italiana y la Legión Cóndor intervinieron era ya demasiado tarde.

El día 13 de marzo un Savoia-81 derribó el I-15 del teniente de la Aviación Naval, Blanch, que murió al no abrir el paracaídas. Blanch se había pasado el 15 de diciembre a Málaga en un hidro Savoia-62 después de matar al primer piloto alférez de navío, José María Moreno Mateo-Sagasta. El último combate aéreo de la batalla de Guadalajara tuvo lugar el día 20 resultando derribado el I-15 de Manuel Gómez, guatemalteco

tenido por mexicano y Tinker a su vez se apuntó un Fiat para el bando republicano, intervinieron en total unos 40 aviones. De nuevo fracasó una vía indirecta de ataque a Madrid, por lo que el escenario cambió espectacularmente.

La campaña del norte. Decisiva batalla aérea de la guerra por las grandes pérdidas republicanas.

La verdadera historia del bombardeo de Guernica

Los generales Emilio Mola, jefe del Ejército del Norte y José Solchaga (24) jefe de las Brigadas Navarras, habían apoyado intensamente el plan del teniente coronel Juan Vigón de su Estado Mayor, que había sugerido el ataque a la cornisa cantábrica, para evitar el abastecimiento republicano a través de los puertos norteños y hacerse con la industria pesada muy útil en la fabricación de armamento. Esta idea fue muy bien acogida también por Kindelán, el Estado Mayor de Franco y la Legión Cóndor. Iba a resultar decisivo, pues la corta distancia de la cordillera Cantábrica y la proximidad del mar, hacía a los aeródromos republicanos muy vulnerables. El *lendakari* Aguirre hizo peticiones desesperadas de aviones al Gobierno y salvo en los bombarderos *katiuskas* fue satisfecho. Con un continuo goteo que nunca consiguió ser fuerza considerable y fue destruido de forma sistemática por la Aviación nacional, que ya contaba con un caza extraordinario el Me-109 y un bombardero comparable al *katiuska*, el Heinkel-111. Alemania consciente de la inferioridad aérea del bando nacional empezaba a proporcionar su mejor material. Según el general Jesús Salas Larrazábal, ha mantenido en su nuevo libro, en el norte perdió más aviones la República que en Teruel o el Ebro.

La consolidación de la Legión Cóndor tuvo lugar cuando el mando alemán y sus asesores como el almirante Canaris tuvieron el convencimiento de que la simple ayuda alemana sin intervenir en combate retrasaría considerablemente la victoria en la guerra civil. Tampoco Franco quería bombardeos masivos pues se arrasaría un país que él aspiraba a gobernar. De la primera expedición de 42 horas y mecánicos bajo el mando del

(24) TUSELL, J.: «¡Menos mal que los rojos son peores!» artículo en *Aventura de la Historia* número 16, febrero 2000 sobre las memorias del general Solchaga. Mola y Solchaga critican a los generales «africanistas y andaluces por sus fracasos en torno a Madrid y la falta de atención al norte donde sí hay un verdadero Ejército con disciplina».

teniente primero Von Moreau en 20 Junkers-52 y los 87 hombres pilotos, artilleros, mecánicos y técnicos de telecomunicaciones que bajo el mando del comandante Von Scheele llegaron en el *Usaramo* a Cádiz con el armamento de los Ju-52 que llegaron por vía aérea (25) y seis cazas Heinkel-51 desmontados, se pasaría a una intervención muy cualificada. Los primeros He-51 fueron averiados en aterrizajes al empezar a practicar en ellos los pilotos españoles. Por ello el jefe de la escuadrilla teniente Eberhard solicitó a partir del día 11 de agosto que fueran los alemanes los que defendieran Sevilla con estos aviones. Franco pudo resolver el problema de combustible gracias al directivo de Texaco, F. Rieber, y el de transporte terrestre gracias a los camiones de Henry Ford amigo personal de Pedro Domecq y admirador del general Franco.

Intentar ocultar la presencia de un numeroso contingente alemán con las gorras popularizadas en la reciente Olimpiada de Berlín, era algo utópico y el gracejo típico de los andaluces pronto extendió la noticia. Además corresponsales extranjeros tenían acceso al aeródromo de Tablada y el cuartel general alemán se había establecido en el hotel «María Cristina». Franco sería el único destinatario de la ayuda alemana debido a que mandaba al Ejército que se trasladó desde Marruecos y que obtuvo las victorias necesarias para llegar hasta Madrid. Por ello no son ciertas las interpretaciones que da el historiador Preston (26) que atribuye a recientes investigadores británicos y alemanes lo publicado por los españoles

(25) Según SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, tomo I, p. 124. En el *Usaramo*, al contrario de lo que se ha venido afirmando reiteradamente no vinieron 10 Ju-52 desmontados, pero sin su armamento pues los enviados en vuelo eran civiles o en versión transporte militar, desarmados para evitar protestas internacionales si eran descubiertos por algún aterrizaje no previsto (como así ocurrió en Azuaga, Badajoz, siendo llevada la tripulación a Madrid y presentada a la prensa).

(26) Preston atribuye a la ayuda alemana el que Franco fuera escogido como jefe único del Ejército. Esto no es exactamente cierto, desaparecidos Sanjurjo, Goded, Faniul y encarcelado el civil José Antonio Primo de Rivera, Franco consiguió tomar Mérida y Badajoz, unir las dos zonas sublevadas a través de Extremadura, salvar a los sitiados del Alcázar de Toledo y llegar hasta Madrid por el oeste, mientras Mola no pasaba de Guipúzcoa y los frentes se estancaban en Aragón. Pero fue principalmente debido al interés de tener un jefe único, joven y con porvenir para dejar pronto paso a la vuelta del rey Alfonso XIII, según la idea mantenida por el general Kindelán, frente al general Cabanellas que como más antiguo prefería un mando colegiado, con lo que él llevaría la voz cantante y frente al caos y la crisis de autoridad imperante en el bando republicano. Tanto SCHWARTZ, F.: *La internacionalización de la guerra civil española*, editorial Ariel. 1972, como SALAS LARRAZÁBAL, J.: *La guerra de España desde el aire*, editorial Ariel. Barcelona, 1967, han publicado fehacientemente como esta ayuda fue concedida al bando nacional para trasladar las tropas de Marruecos. Fue una petición del general Franco que tuvo el visto bueno del primitivo jefe de la sublevación militar general Sanjurjo.

Jesús Salas Larrazábal y Fernando Schwartz hace más de 27 años. Erhard Milch, general de la Luftwaffe, fue designado jefe de la organización de envíos, siendo su ayudante para la aprestación de los barcos para los envíos por mar el capitán de fragata Pistorius dentro de la operación *Fuerzauber* «fuego mágico». Para dar cobertura a los envíos se creó además de la compañía HISMA y la Rowak para la exportación de minerales y venta de material militar.

Con los Junkers-52 se constituyeron tres escuadrillas españolas, dentro de la escuadra B que con los de tripulaciones alemanas apoyaron la toma de Mérida y Badajoz, bombardearon Cuatro Vientos, Getafe, Barajas y apoyaron la defensa del Alcázar de Toledo y la toma de San Sebastián e Irún.

El papel decisivo de Von Moreau en las actuaciones alemanas

El día 13 de agosto tuvo lugar un hecho fundamental: Von Moreau que era piloto de pruebas, con una pericia y eficacia notables bombardeaba el acorazado republicano *Jaime I*, alcanzándole con cinco bombas de 300 kilogramos, causando gran cantidad de muertos y heridos, le acompañaba como navegante Max Graf von Hoyos descendiente de una familia aristocrática austriaca de origen español. La indignación fue tan grande que al llegar a Cartagena sus tripulantes desarmaron a los vigilantes de los oficiales de Marina presos y asesinaron a éstos. El día 20, Von Moreau y Henke con la escuadrilla B española se trasladaron al aeródromo de San Fernando (Salamanca) para apoyar las operaciones en Asturias.

Von Moreau desempeñó dos misiones especiales mas demostraron su especial habilidad y pericia y su asombrosa facultad para depositar carga o bombas donde quería. Luego, cuando el bombardeo de Guernica no participó. No se alcanzó la Casa de los Fueros y el legendario árbol, por no ser objetivos militares. Si lo hubieran sido y Von Moreau dirigiera el bombardeo los habría destruido sin problemas, pues mucho más difícil había sido acertar en la proa de un barco en movimiento como el *Jaime I*. De la misma manera si Von Moreau hubiera hecho el ataque selectivo sobre el puente lo habría alcanzado. El fallo sobre el puente ocasionó en las casas próximas lo que ahora se denomina daños colaterales, destrucciones innecesarias y humo, polvo y fuego que impidió la exactitud de los bombardeos posteriores.

El mismo día 20 de agosto en su desplazamiento a San Fernando se encomienda a Rudolf von Moreau la importante misión de abastecer el

Alcázar de Toledo, cuya heroica resistencia está asombrando al mundo y uno de los objetivos del avance nacionalista sobre Madrid es acabar con el asedio a este histórico edificio. Moreau lanza a las cinco de la mañana 40 quintales de alimentos y medicinas junto con unos mensajes del general Franco a los defensores. Este lanzamiento coloca en dificultad a los sitiados pues cae fuera de la fortaleza. Ante ello Von Moreau decidió regresar a Sevilla y repite el lanzamiento de suministros a muy baja altura, a pesar del fuego de ametralladoras y fusilería de los sitiadores y esta vez caen en el patio central. Fue hacia las ocho de la tarde, siendo el primer socorro aéreo hecho al Alcázar a la manera de los llamados «vuelos a la española», como se efectuaron en la guerra de Marruecos (27). Entre los paquetes recuperados fuera del Alcázar, además de mensajes se encontró un código de señales para comunicarse con los aviones.

La tercera actuación espectacular de Von Moreau, fue sorprender en Madrid bombardeando el propio «Palacio de Buenavista», sede del Ministerio de la Guerra en Madrid. En esta ocasión, Von Moreau llevó a un navegante-bombardero privilegiado, Joaquín García Morato, que aplicó los métodos que él mismo usó en la guerra de Marruecos. El bombardeo asustó a los dirigentes militares y civiles republicanos y más les preocupó cuando continuó sobre la vital Estación del Norte. Hasta el mes de noviembre no reconoció Alemania al régimen de Burgos y todavía el día 21 de agosto se reiteraba la orden a los militares alemanes de no intervenir directamente en los combates: transportar e instruir y solamente actuar en defensa si eran atacados. En octubre por fin, se les autorizó a intervenir directamente en la guerra al no ser ya necesarios los Ju-52 en el «puente aéreo» ya terminado.

(27) Después del desastre de Annual en julio-agosto de 1921 se reforzó considerablemente la única escuadrilla existente en Melilla (cinco aviones) y la Aviación de Guerra española pasó a 500 aparatos, muchos de ellos modelos de calidad probada, excedentes de la Primera Guerra Mundial de procedencia francesa y británica adquiridos por suscripción pública. Se había llegado a la conclusión afortunada de que la acción intensa de la Aviación podía ahorrar muchas vidas. Así ocurría merced a las pasadas escalofrantes para abastecer posiciones aisladas o ametrallar a los sitiadores. Este sistema fue denominado «vuelo a la española» por el periodista francés Maurillac y lo practicaron en la guerra de Marruecos los pilotos Carrillo Durán, Boy Fontelles, Mariano Barberán, Hidalgo de la Quintana. Esta técnica que había practicado García Morato al final de la guerra marroquí la utilizó desde que se incorporó al bando nacional para destruir los nidos de ametralladoras y posiciones artilleras, en el bando republicano la usó en el frente aragonés Jesús García Herguido soriano de nacimiento, pero conocido en catalán como *dimoni roig* «demonio rojo». Esta forma de ataque, en la guerra civil, se denominó *cadena* y fue la mayor aportación de las tácticas españolas a las alemanas.

Sin embargo, el Ju-52 era un avión muy lento para los rápidos Dewoitine franceses, Hawker *fury* británicos y especialmente los cazas soviéticos Polikarpov I-15 e I-16 que con la llegada de las Brigadas Internacionales fueron factor decisivo en impedir la toma de Madrid. Prueba de ello fue el derribo del propio Ju-52 de Von Moreau sobre el cerro de Los Ángeles el día 6 de noviembre, cuando atacaba el aeródromo de Getafe. Se salvó al lograr descender sobre las líneas propias.

A últimos de octubre, el almirante Canaris, jefe del espionaje militar alemán y gran conocedor de España, donde residió en varias ocasiones, se entrevistó con Franco ya jefe del Estado, para proponerle una mayor intervención alemana que acortara la guerra, pues la importantísima ayuda soviética impediría una próxima toma de Madrid. Incluso después de la batalla del Jarama, especialmente los días 16-18 de febrero de 1937 con ocasión de las primeras grandes batallas aéreas de la guerra precedentes de la Segunda Guerra Mundial, los italianos se plantearon su retirada por sus muchas pérdidas. A los alemanes no les gustaba el prudente avance de Franco evitando la destrucción de ciudades e industrias que al fin y al cabo eran españolas y sobre las que iba a gobernar.

El reforzamiento de la intervención alemana con la creación de la Legión Cóndor

El almirante Canaris propuso a Franco la potenciación de la Aviación con unidades aéreas regulares incluyendo el bombardero más moderno, el Heinkel-111, que empezaba a salir de la fábrica de Leipzig. La guerra se intensificaría pero Canaris prometió a Franco respetar sus deseos de no destruir la infraestructura española. No obstante esto tuvo un importante condicionamiento aunque esta considerable Fuerza Aérea alemana denominada Legión Cóndor, estaría nominalmente bajo un jefe español, ello sería solamente para cubrir las apariencias y evitar problemas internacionales. La Legión Cóndor estaría bajo el mando de un jefe alemán, que solamente recibiría órdenes y sería responsable ante Franco. Esto ya explica en parte lo ocurrido en Guernica. El día 30 de octubre en Berlín se autorizó la creación de la Legión Cóndor.

Una de las primeras conclusiones para paliar la superioridad aérea, que habían dado a los republicanos los Tupolev *katiuska* de bombardeo y los Polikarpov I-15 e I-16 era sustituir los Ju-52 pilotados por alemanes por los más rápidos Heinkel-111 y ceder los anticuados cazas Heinkel-51 para la aviación de cooperación táctica española para renovarlos paulatinamente

por el que sería el mejor caza del mundo en aquel momento el Me-109 monoplano metálico de tren retráctil y fuertemente armado, es decir el concepto que se impuso en la Segunda Guerra Mundial, hasta la era del reactor en cuya conformación influyó. En julio del 1937 la superioridad aérea republicana, estaba equilibrada después de la campaña del norte como se demostraría en el Ebro la superioridad aérea pasa al bando nacional.

Las causas del bombardeo de Guernica

Hemos expuesto ya que la Legión Cóndor tenía mando independiente operativo y por tanto no estaba sujeta a la autoridad del jefe de la Aviación nacional, general Alfredo Kindelán, ni a la del coronel jefe de Estado Mayor, Juan Vigón, ni por tanto al jefe del Ejército del Norte, Emilio Mola. También que los alemanes no estaban satisfechos con el prudente proceder de Franco al no intensificar la guerra, especialmente el embajador, general Wielhem von Faupel, cuyo principal mérito había sido ser coronel del regimiento bávaro en el que Hitler sirvió como cabo y obtuvo la Cruz de Hierro en la Primera Guerra Mundial. Faupel vivió en Argentina, pero desconocía por completo la idiosincrasia española. Entre alemanes, italianos y españoles se reunieron para la ofensiva del norte 140 aparatos (28). Sin embargo, el jefe de la Legión Cóndor, Sperrle estaba muy descontento con la lentitud del progreso de las tropas del general jefe del Ejército del Norte, Emilio Mola. El gobierno de Madrid, atendió haciendo un gran esfuerzo las desesperadas peticiones de envío de aviones al norte, especialmente del *lendakari* Aguirre.

Un hecho decisivo, el asesinato de alemanes inermes y civiles indefensos en el País Vasco

Es uno de los primeros bombardeos sobre Bilbao el día 4 de enero de 1937 en una breve incursión que apenas duró siete minutos el as republicano del

(28) La Aviación italiana englobada en la llamada Aviación Legionaria perdió sucesivamente cinco jefes de escuadrilla tres de ellos muertos. Por ello, se dio la orden de no escoltar a los bombarderos nacionales, cuando pasaron la línea del frente. Por ello fue derribado el capitán Calderón Gaztelu, laureado póstumo, lo que obligó a reclamar urgentemente la venida de la *Patrulla Azul* de García Morato que protegía los suministros al Santuario de Santa María de la Cabeza. El día 18, el capitán Nobile y otros italianos al ver tres españoles solos enfrentándose a gran cantidad de aviones soviéticos desobedecieron las órdenes y se unieron a la primera gran batalla aérea de la guerra. Se planteó en Italia ante Mussolini dos alternativas: retirarse de la guerra o suministrar a España gran cantidad de cazas Fiat CR-32 y bombarderos más rápidos Savoia-79 y aumentar los pilotos italianos, se optó por esto último.

norte, el santanderino Felipe del Río, piloto de complemento, con un I-15 derribó el Junkers-52 número 22-78, tres de los tripulantes murieron, dos se tiraron en paracaídas, el radiotelegrafista Karl Gustav Schmidt cayó en Asua cerca de Sondica y pudo salvarse. Por el contrario el sargento primero mecánico Adolf Herman fue linchado bárbaramente, al caer cerca de unas casas en Pagasarri. Un parte del Ministerio de Marina y Aire decía que se enfrentó a un miliciano y fue muerto por éste. Un autor muy prorrepblicano como George Steer (29) escribe que una multitud furiosa lo esperaba allí, le rodeó y le dio muerte en unos pocos minutos. El prolífico periodista César Vidal en la recopilación: *Recuerdo 1936. Una historia oral de la guerra civil española*, relata el testimonio de Augusto Laso (30):

«Unos aviones alemanes bombardeaban dos barcos rusos con material de guerra en Santurce, cuando uno fue derribado. La tripulación fue capturada, los ataron vivos a una furgoneta y los arrastraron por las calles de Bilbao hasta que murieron» (*sic*).

Cuando Richthofen que era el que mandaba la Legión Cóndor (en realidad el jefe de Estado Mayor) se enteró de esto inmediatamente planeó un acto de represalia, este consistió en bombardear Guernica, Ángel Goñi en el mismo libro dice:

«En Bilbao lo que más recuerdo, son los bombardeos. En cierta ocasión derribaron un avión que decían era alemán. El aparato caía en llamas y el piloto se lanzó en paracaídas (en realidad el sargento primero mecánico Adolf Herman) y cayó en medio de la gente, “como lo lincharon”. Este testimonio es de un refugiado vasco, por lo tanto absolutamente fiable.»

Pero hay más, cuando en Madrid no se había reconocido la participación de rusos pero se acusaba al bando nacional de tener pilotos alemanes, un ruso derribado que se tiró en paracaídas por su pelo rubio y tez casi escandinava, al hablar una lengua incomprensible fue terriblemente masacrado y asesinado al creerlo alemán. El general Miaja tuvo que dictar una orden durísima, anunciando terribles penas advirtiendo que cualquier piloto podía proporcionar importante información. Esto le salvó la vida a Salvador Díaz Benjumea en la batalla del Ebro.

La multitud «enfiebreada» no contenta con el linchamiento se dirigió a las prisiones provisionales, conventos del Carmelo y Ángeles Custodios y

(29) SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, tomo II, p. 42

(30) VIDAL, C.: *Recuerdo de 1936*, pp. 171-172. Amaya-Muchnik.

Casa Galera. El gobierno vasco alertado por una llamada, envió un Batallón del sindicato Unión General de Trabajadores (UGT) para tranquilizar a la multitud entre los que también había milicianos y mandos de la Confederación Nacional del Trabajo (CNT), pero los milicianos hicieron causa con los manifestantes y forzaron las puertas de Larrinaga y los Ángeles Custodios, asesinando respectivamente a 94 y 96 prisioneros y cuatro más en Monte Carmelo hasta que la llegada de 500 hombres de la policía motorizada con el luego célebre Telesforo Monzón, frenó los desmanes. Según Salas Larrazábal el total de muertos se elevó hasta 224 (31) cita también a Steer:

«El batallón de UGT fue desarmado y sus mandos sometidos a Consejo de Guerra secreto.»

En el bombardeo con pocos daños, sólo había habido cinco muertos. Ajuriaguerra y Monzón recibieron la información de que un piloto era llevado arrastrado por una cuerda. La proporción de la venganza había sido 45 por 1. Ajuriaguerra exigió la dimisión de Monzón. Un testimonio nada dudoso, el del padre Onaindia relata que dos aviadores alemanes que se lanzaron en paracaídas, uno fue trasladado a la Presidencia y «otro linchado por elementos incontrolados». Un batallón y grupos incontrolados asaltaron la cárcel de Larrinaga, las prisiones del Carmelo, de los Ángeles Custodios y de la Galera asesinando 202 detenidos, en una carnicería que puso espanto en el ánimo de cuantos llegaron a conocer los detalles de la macabra matanza. Al presidente Aguirre jamás le vi tan profundamente impresionado tan apesadumbrado, mostraba una expresión de horror, de pena, de vergüenza que dejaba patente el drama íntimo que estaba sufriendo ante el crimen de unos cobardes y degenerados contra pobres indefensos detenidos. El *lendakari* confesó los asesinatos ante los representantes consulares, caso insólito en la guerra (32). Ante la gravedad de los hechos, el gobierno de Burgos renunció a los intercambios de prisioneros.

El general Alfredo Kindelán prohibió los bombardeos de centros urbanos sin orden expresa, pero como ya hemos explicado, la Legión Cóndor no acataba el mando de la Jefatura española del Aire y era independiente en sus actuaciones. Jesús Salas Larrazábal en su última obra recoge el testimonio de un oficial de *gudaris*, Francisco Gorricho y de Enrique Iza, que

(31) SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, pp. 42-43.

(32) SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, p. 44.

con 300 *gudaris* del cuartel de Abando, impuso la calma en los Ángeles Custodios. Atribuyen los 108 muertos «a milicianos con casco, fusil y manta» a los que describen mandados por un capitán y un teniente, «probablemente comunistas».

Era el Batallón UGT-9 llamado *México*, cuya oficialidad y miembros procedían de la Juventud Socialista Unificada mayoritariamente formada por comunistas y acusa a Monzón de actuación pasiva lo que motivó que sus subordinados acudieran al propio *Iendakari* Aguirre para evitar que continuaran los asesinatos. Salas añade el escalofriante dato de que con esta matanza el País Vasco superó el índice de víctimas (con 3 por 1.000) de Asturias (2,6) tenida por el máximo del fervor revolucionario.

El fusilamiento en Ochandiano de Christian Harling y Paul Freese

Las batallas de Guadalajara y Jarama, impulsaron la campaña del norte al resultar imposible por el momento la toma de Madrid. El plan fue propuesto por el general Emilio Mola en tres ejes, Durango, Barazar y Orduña. Los italianos intentaron lavar su penoso papel en Guadalajara. Ahora además la climatología iba a ser muy favorable para la aviación, todo lo contrario que en Guadalajara. Es muy probable en mi opinión que este plan fuera idea de Vigón (33).

Según Salas (34), Richthofen una vez puesto en marcha era muy difícil de parar, obtuvo la aprobación de su jefe, el general Sperrle, para el apoyo aéreo, el día 23 en una reunión en la que asistió el teniente coronel Barroso de la Sección de Operaciones del Estado Mayor de Franco (este Barroso era el agregado militar de la República en París), que al principio de la guerra torpedeo los suministros aéreos franceses engañando al ingenuo y en este tema muy torpe, nuevo embajador Fernando de los Ríos. A ello ayudó también la corrupción del capitán Rexach y del famoso cabo mecánico Pablo Rada, más preocupados de los cabarés de París que de comprar buenos aviones para la República, no obstante de estas gestiones surgieron los magníficos equipos de cuero adquiridos para los aviadores españoles y rusos.

(33) La aventura de la historia. escritas estas líneas, la publicación del artículo de Tusell, *obra citada* sobre las memorias de Solchaga. Confirma perfectamente mis suposiciones desde 1978.

(34) SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, tomo II, p. 74.

Richthofen estudió sobre el terreno las operaciones, acompañado por su enlace el célebre ingeniero aeronáutico de la Aviación Naval, comandante Luis de la Sierra Bustamante (35). Según Salas en la Jefatura de la Aviación de Burgos, ni Kindelán ni López Pinto jefe de la VI División tenían conocimiento del plan de Von Richthofen a pesar de que de la Legión Cóndor iban a depender de la Aviación nacional e italiana. El jefe alemán estuvo en Burgos el 24 de marzo. El día 25 Richthofen se reunió en Vitoria con Mola y el teniente coronel Vigón que en ese tiempo ascendió a coronel. El día 30 de marzo los tres se reunieron con el coronel italiano Velardi, jefe de la Aviación Legionaria. Richthofen continuó despreciando a todo aquel que no preconizara el avance sistemático *blitzkrieg*, que iban a imponer en su comienzo arrollador de la Segunda Guerra Mundial. Además en las tres provincias cantábricas que le quedaban a la Segunda República, no había los más de 100 cazas que pudieron intervenir en las batallas del Jarama y Guadalajara. Pero ahora la Legión Cóndor empezaría a contar con los primeros aviones modernos que acabarían con la superioridad aérea de la Segunda República que hasta el momento tenían gracias a los cazas soviéticos Polikarpov I-15 e I-16. En Vitoria había nueve cazas Messerschmitt BF-109 y en Burgos cuatro Heinkel-111 bombarderos experimentales de la escuadrilla mandado por el teniente primero Von Moreau.

Aunque el contingente de artillería era el más numeroso de toda la guerra, la Aviación por la climatología favorable y la insuficiente oposición enemiga, resultaría como tituló Jesús Salas: *La clave de la victoria*.

Discrepo con Salas en suponer sólo al general de la Legión Cóndor, Von Sperrle, deseoso de vengar la muerte de Herman, arrastrado por Bilbao. El bombardeo de represalia no fue autorizado por Franco el día 5, efectivamente por la impresión de los asesinatos de los rehenes y prisioneros de derechas cometidos el día 4. Pero eso se podía hacer más tarde y en medio de los combates y aunque Richthofen no fuera todavía jefe del Estado Mayor de la Legión Cóndor, cómo no iba a conocer este asesinato de un miembro de su unidad, de un Ejército que recorre medio mundo para colocar una piedra conmemorativa en el lugar de su muerte.

(35) Autor de magníficas historias de guerra marítima, aventuras náuticas y de la Segunda Guerra Mundial (creo que era sobrino del capitán de navío Bustamante, héroe de la batalla de las Lomas de San Juan en Santiago de Cuba y del famoso inventor, Leonardo Torres-Quevedo Bustamante.

El Museo del Aire y sus publicaciones, tienen sobradas pruebas de los monolitos y lápidas, sobrios e impresionantes que la Legión Cóndor ha puesto por toda España a sus caídos.

Sobre la no siempre recordada Durango se lanzaron 11.940 kilogramos de bombas (pero no hubo un Picasso que la inmortalizara), se pretendía impedir la llegada de tropas al combate y desmoralizar tanto a éstas como a las del frente (sistema empleado por los británicos con la artillería en el avance sobre la Palestina turca, durante la Primera Guerra Mundial) había una confianza vizcaína de ser respetados cuando comenzara la ofensiva, falsa creencia motivada sólo por el apoyo aéreo en el Jarama o la inmovilización por la nieve en Guadalajara y por los graves sucesos del día 4 de enero. Un estudio exhaustivo de Salas Larrazábal reduce la cifra de muertos de Steer en: *El otro árbol de Guernica*, de 300 a 172, entre fallecidos en Basurto y Durango identificados o no y un número posterior de heridos que acercó el total a 200. Aún así eran unas cifras considerables y se debieron a utilizar como cuarteles a conventos y colegios, para batallones de milicianos (36). Para estas fechas los bombardeos republicanos de ciudades nacionales incluido El Pilar de Zaragoza y mezquitas de Tetuán y Larache, eran habituales y se incrementaron con los rápidos y poco vulnerables Tupolev SB *katiuska*.

El día 4 de abril marchan en un vehículo hacia Ochandiano, emocionados por el rápido avance en el puerto de Urquiola, cuatro componentes del Estado Mayor de la Legión Cóndor, cuando resultan copados y capturados, siendo dos de ellos fusilados por los republicanos, el capitán Von Harling y el intérprete Paul Freese. Versión que dio la Legión Cóndor y confirma Rafael Hidalgo Salazar (37). El día 6 de marzo los Junkers-52, bombardearon ante la presencia de los generales Franco y Kindelán a sus propias tropas la I Brigada Navarra en la toma de Sabigain, incluso al propio jefe de la Legión Cóndor, Von Sperrle. El botín capturado fue inmenso, incluyendo el aeródromo republicano de Ochandiano.

(36) Para MORGAN WITTS, T.: *El día que murió Guernica*, pp. 39-40, en el primer bombardeo de Durango, hubo 525 heridos y habría tres ataques más. Plaza Janes. 1996.

(37) HIDALGO SALAZAR, R.: *La ayuda alemana a España 1936-1939. Anexo de Bajas*, editorial San Martín. Madrid, 1975. SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Obra citada*, p 98, tomo II, recoge la versión de Steer, ambos intentaron huir y fueron muertos y cita que la Legión Cóndor atribuyó al fusilamiento la muerte de Von Harling. Los tenientes Schulze y Kienzle fueron hechos prisioneros.

Ignacio Hidalgo de Cisneros, aristócrata pero comunista, jefe de la Fuerza Aérea republicana presenció en directo los bombardeos de sus aeródromos y las destrucciones de sus aviones los días 6 y 7, lo que aumentó su voluntad de no reforzar más sus vulnerables Fuerzas Aéreas en aquellas pequeñas pistas tan próximas a las más formidables bases enemigas, cuando en Madrid tenía 10 aeródromos principales y 20 secundarios para camuflar sus aeroplanos. Además se opuso con fuerza a enviar su máspreciado bombardero el Tupolev *katiuska*, sólo se usaron para guiar a los cazas al norte y después regresar por su autonomía. El *lendakari* Aguirre complacido con aviones en continuo goteo, no tuvo la satisfacción que quería del gobierno de Valencia y debilitó a la República, para no impedir que el Ejército nacional ocupara el resto del País Vasco. Pero no cabe duda que no tuvo otra posibilidad y como su población estaba obsesionada por la presencia de cazas que evitaran los bombardeos, tuvo que efectuar ruegos angustiosos, aunque acabaran perdiéndose los aviones.

El día 18 de abril fue derribado un Dornier-17 *bacalao*, sobre Bilbao por Felipe del Río, muriendo su piloto teniente Hans Sobotka y lanzándose en paracaídas los brigadas Hoffmeister y Müller. Entre los días 15-20 de abril tuvieron lugar gravísimos incidentes en Salamanca entre dos facciones de Falange, nombrando la de Hedilla consejero nacional a Juan Yagüe, coronel africanista en el frente de Madrid, que se trasladó a la ciudad salmantina. En los sucesos se demostró la no neutralidad del embajador alemán Von Faupel e incluso de instructores alemanes y mandos de la Legión Cóndor en apoyo de la Falange, como único grupo político que consideraban afín.

Considero que estos gravísimos incidentes que llegaron a paralizar la campaña del norte, contribuyeron decisivamente a apartar al mando nacional del control de la ya bastante independiente Legión Cóndor que en Guernica quiso desquitarse del penoso papel jugado por el embajador Von Faupel, que obviamente tuvo que ser cesado (38) y vengar a sus aviadores asesinados.

(38) MORGAN WITTS, T.: *Obra citada*, pp. 39-40 atribuyeron al general Hugo Sperrle la decisión del bombardeo masivo de Durango y a Richthofen al marcar como objetivo el puente de Guernica y a Vigón amigo de Richthofen el haber influido en Franco, para emprender la campaña del norte. De todas formas en Guernica había dos industrias de armas y en una de ellos se fabricaba la pistola más famosa de España, la *Astra* y también ametralladoras.

El bombardeo de Guernica. Sus resultados

El día 22 de abril la insuficiente defensa aérea del norte republicano, quedó aún más mermada. El considerado as de la aviación de Euskadi, Felipe del Río ascendido a capitán por sus victorias, fue sorprendido por los rápidos Me-109 de Vitoria que escoltaban a sus bombardeos cuando atacaban los aeródromos vizcaínos de Sondica y Lamiaco. Julián Barbero resultó herido al aterrizar en Sondica entre los embudos causados por los bombardeos. El teniente de navío Evaristo López, improvisado comandante del destructor *José Luis Díez* que actuaba como ingeniero aeronáutico de la Aviación Naval del Prat, fue detenido en su casa de Madrid por las autoridades republicanas, trasladándole al buque, pues en caso contrario hubiera sido ejecutado. Cuando al final de la guerra compareció ante las autoridades franquistas, ante la posibilidad de una posible nueva pena de muerte por el otro bando, argumentó en su defensa que:

«No sólo había sido obligado a tomar el mando del buque, llevando tantos años apartado del servicios en el mar, sino que había hecho lo posible por sabotear las actividades militares republicanas, incluyendo entre ellas el derribo por el armamento antiaéreo del buque del I-15 tripulado por el as Felipe del Río» (39).

Como desde el barco se hizo fuego sobre los aviones que volaban sobre Bilbao (obviamente la mayoría nacionales), informaciones periodísticas también coincidieron en esta trágica versión, de que uno de los pocos aviones que defendían Bilbao, fuera derribado por un barco del mismo bando. Vicente Talón da por cierta la versión de Evaristo López. La tenacidad de Jesús Salas Larrazábal, pudo desmontarla conversando en Bogotá con Julián Barbero y en San Juan de Puerto Rico con José González Feo, sobrevivientes de la misma escuadrilla. Después posteriormente con Leopoldo Morquillas, residente en la Unión Soviética (40).

(39) Evaristo López una vez fallecido donó una serie de objetos aeronáuticos al Museo del Aire a través de su viuda doña María Luisa Gallego con quien pude conversar y donde su nieto hizo incluso el servicio militar. La versión de Evaristo López hizo fortuna, pues si bien como el otro comandante del *José Luis Díez*, Carlos Moya a quien tuve la suerte de conocer perdió la carrera en la Armada, fue contratado como ingeniero civil en el antiguo Ministerio del Aire, trabajando en AISA Industrial en la fabricación de helicópteros. Al Museo donó el manuscrito de Juan de la Cierva sobre el autogiro.

(40) TALÓN, V.: la dio por cierta en *Arde Guernica* y en *La guerra del norte*, SALAS LARRAZÁBAL, J. con detalle en su *obra citada*, tomo II, pp. 116-117. Morquillas participó en la Segunda Guerra Mundial con la Unión Soviética y su hija se hizo azafata de Aeroflot.

A Richthofen le debió incomodar la notable resistencia vasca que se atribuye a Pablo Beldarrain (Batallón Martiaurtu), el comandante Urtizberea defensor de la cuesta de Elgueta, cuando se aprobó el Estatuto Vasco (de ahí que al hacerse mucho más la efectiva la resistencia vasca se le llamara el «Estatuto de Elgueta»). Una vez herido Urtizberea (que murió el 4 de mayo), su sucesor Amilibia mantuvo la misma férrea lucha.

En el otro bando el *Iendakari* Aguirre envió el 22 de abril un telegrama al ministro de Marina y Aire refiriéndose a la muerte en combate del heroico capitán Del Río, y tras las averías de otros Polikarpov I-15 *chato* al aterrizar en Sondica cuya pista estaba deteriorada para mañana queda un solo caza. Richthofen, cuando ordenó el bombardeo de Guernica sabía la deficiencia de medios de la aviación enemiga, incluso es probable que conociera la existencia de un solo caza operativo. Pero su obsesión era la explotación del éxito e impedir la huida de las tropas vascas para evitar que se rehicieran una y otra vez aprovechando la complicada orografía del territorio vasco que constituía una fortaleza natural, figura 1, p. 160.

Klaus Maier, comandante del Ejército alemán, historiador titulado por Tubinga que ha investigado largamente en Friburgo en el Archivo Militar alemán, publicó en 1975 en: *Guernica 26 de abril de 1937*, páginas del diario del teniente coronel y luego mariscal de campo Wolfram von Richthofen, que explican su decisión de bombardear Guernica, principalmente el puente de Rentería para poder capturar gran número de prisioneros, lo que terminaría por desmoralizar al bando republicano. Pero el puente era muy corto y cuando cayeron las primeras bombas levantaron una tremenda nube de polvo, lo que impidió que los sucesivos aviones vieran donde bombardeaban. En realidad lo hacían sobre las casas del pueblo y no sobre el puente ni sobre las fábricas de armas (aunque después resultaron muy útiles para el bando nacional al recuperarlas incólumes).

El bombardeo de Guernica lo inició un Dornier-17 procedente de Burgos (conocido como *lápiz* o *bacalao*) testimonio dado a Jesús Salas por Rafael González Echegaray, (gran historiador naval y hermano de mi amigo Carlos González Echegaray, antiguo director de la Hemeroteca Nacional), a las cuatro y treinta de la tarde del día 26 de abril de 1937 en dirección este-oeste. Repitió la pasada, pero por la pequeñez del puente de Rentería en Guernica falló, cayendo las bombas en el río, casas próximas e iglesia de San Juan, antes de que el Dornier-17 abandonara el objetivo, tres Savoia-79 (el bombardero más moderno italiano) en cumplimiento de las órdenes de Von Richthofen, bombardearon el pequeño puente sin alcanzarlo

tampoco, destruyendo aún más las casas cercanas y cayendo parte de las 36 bombas de 50 kilogramos en un descampado próximo a la estación. Después los Junkers-52 lanzaron bombas de 250 kilogramos, 50 kilogramos e incendiarias de un kilogramo recubiertas de aluminio brillante, estas últimas perforaban fácilmente los techos por su forma cilíndrica estrecha y metálica (como una flecha) y por su explosión retardada en viejas construcciones de madera abandonadas por sus moradores (41) causaron el incendio de la villa que se extendió. Hacia las seis de la tarde, un Heinkel-111 experimental, bombardeó Guernica pero con el polvo y humo existente a pesar de la precisión de este avión, no pudo tampoco acertar en el puente.

A las seis y treinta de la tarde lo hicieron los Junkers-52 con un total de 19 aviones en grupos de seis, salvo el de Von Kraft con siete (42). Los ametrallamientos en las carreteras cercanas los hicieron cuatro Me-109 de escolta, pues el lento y anticuado Heinkel-51 sólo se utilizaba ya como aviación táctica o de cooperación con la Infantería en las cadenas pilotado por españoles. La pasada de los bombarderos y cazas tendría lugar entre las seis y cuarenta y cinco y las siete de la tarde. Mi mayor duda es la declaración del teniente coronel Von Knauer, jefe de la primera escuadrilla de Ju-52 en el bombardeo (43) afirmando que la escuadrilla de Von Moreau no atacó Guernica. Resulta casi imposible que un hombre que estuvo en todas las grandes ocasiones de la guerra, no interviniera en un bombardeo de la campaña que daría prácticamente la victoria, junto con la toma de Bilbao. Creo que es un intento de exculpar a Von Moreau, por su muerte trágica poco tiempo más tarde (44).

Por supuesto, jamás hubo deseo de destruir la Casa de los Fueros o el árbol de Guernica (este último sí lo destruyeron el general Watt y su legión británica en la primera guerra carlista 100 años antes, país tan admirado por los vascos). Los alemanes ignoraban la existencia y significado de estos símbolos. Por la repercusión del bombardeo, Richthofen ordenó a

(41) RIESGO, J. M.: «Nuevas perspectivas de la guerra aérea 1936-1939», pp. 122-131. Tesina presentada en la Universidad Complutense en 1978 dirigida por el profesor don José Gutiérrez Álvarez y calificada con sobresaliente, considerada por el tribunal como una de las dos mejores de la convocatoria pero de la que yo cambiaría ahora mismo la mayor parte. En este trabajo ya se publicaron estos datos tomados de Maier Karl, *obra citada*, p. 187. 1975.

(42) Datos de Maier corregidos por Jesús Salas Larrazábal.

(43) MAIER, K.: *Guernica... obra citada*, p. 195.

(44) Ya he explicado la actuación fundamental de Von Moreau en el socorro del Alcázar de Toledo, difícil y exacto bombardeo del *Jaime I* y ataque al Ministerio de la Guerra y la Estación del Norte. Salas en su último libro no indicó quien pilotó el primero y segundo Heinkel-111, lo que me hace deducir que tiene la misma profunda duda que yo.

sus hombres que retiraran todas las bombas sin explotar y restos de metal que indicaran la procedencia alemana del ataque, y lo negaron, aún hoy culpan a los italianos de la destrucción de la villa, pero no hubo finalmente comisión investigadora internacional sobre el terreno. El general Mola al conocer la destrucción de Guernica se indignó profundamente según las memorias de Solchaga (45). Al conocer el bombardeo desobedeciendo sus órdenes, que atribuyó a los italianos:

«He hecho el ridículo, ¡nos han engañado! los italianos ya se pueden marchar a casa, no sirven para nada.»

Como ahora sabemos fue tan mortífero el bombardeo italiano de los Savoia-79, como el de los Ju-52, pero ambos estaban bajo la dirección operativa de los jefes de la Legión Cóndor a Sperrle y Von Richthofen a quienes cabe la responsabilidad de los muertos de Guernica, donde sólo eran objetivos militares el puente, el nudo de carreteras, las fábricas de armamento y en todo caso la estación de ferrocarril.

Las víctimas auténticas y el Guernica de Picasso

Vemos por los planos del ataque que no afectó ni al puente, Casa de Juntas, roble histórico, las tres fábricas de armas y ni siquiera a la estación de ferrocarril que aunque pequeño, siempre era objetivo militar. Cuando Bergamín informó a Picasso, que se había destruido Guernica:

«Por un bombardeo aéreo». Picasso preguntó: «¿Qué es un bombardeo aéreo?» y Bergamín le contestó: «Es como si un caballo entrara en una cacharrería.»

Esta metáfora inspiró a Picasso: el caballo son los alemanes cuyos cascos destrozaron un toro símbolo de España, cuyo mapa tiene forma de piel de toro extendida. Otra interpretación es que el toro y el caballo son la significación del día de mercado donde había animales que fueron muertos por el bombardeo. Bergamín (46) dijo muchas frases famosas: Parezco una sombra y lo soy y repitió una frase de su buen amigo Picasso:

«La obra de arte es un artefacto y el *Guernica* un artefacto explosivo.»

(45) «¡Menos mal que los rojos son peores!». *Aventura de la Historia*, febrero 2000. Memorias de Solchaga, p. 29. Recogido por Tusell.

(46) Bergamín que en una de sus frases por hablar de una bella mujer en andaluz ezaa en el parque del Retiro, acabo haciendo ministro de la Guerra al vizconde de Eza, influyó mucho en Picasso y en el *Guernica* como demostró TALÓN, V. en *Arde Guernica* (G. del Toro) y modernamente el norteamericano Cheeps en una obra monumental. Los historiadores del arte yerran a menudo en sus interpretaciones del *Guernica* por desconocer la verdadera historia aeronáutica del bombardeo.

El encargo de una obra para el pabellón español de la Segunda República en la Exposición Internacional de París de 1937 al conocer el terrible bombardeo hizo concebir a Picasso que su idea en parte esbozada se readaptara al significado del *Guernica*, quizás el cuadro más famoso de la Historia. Por las fotos de Dora Maar (47) sobre los estudios previos del *Guernica*, Picasso pensó una espada justiciera o de la justicia, donde después apareció un ojo trinitario de Dios o de el ser superior que es testigo de todo lo que sucede.

Quizás ayudado por el cuadro y surgiendo de las falsas cifras dadas por periodistas como Southworth o Steer. Se daban 2.000 ya desorbitadas, que han llegado hasta las 10.000 en algunas publicaciones, parece algo disparatado similar a las cifras de los muertos de la reconcentración del general Weyler en la guerra de Cuba que se elevan hasta 300.000 o incluso 600.000 cuando en Cuba los partidarios de la independencia no eran más de 150.000 para una población de un millón y medio, según un historiador tan poco sospechoso como el cubano Frank Fernández (48). Hoy las informaciones más precisas con datos más fiables, sitúan los muertos directos e indirectos por la guerra de ambos bandos en no más de 56.000, figura 2, p. 164.

Pues bien, en Guernica es lo mismo, el núcleo central de la villa no tenía más de 3.000 habitantes, muchos estaban fuera y las bombas incendiarías permitieron huir a tiempo a mucha gente. Sí es cierto que hubo algunos muertos no identificados, que pudieron ser feriantes o miembros del Batallón *Saeta*, que desde la torre de la iglesia dispararon a los aviones hasta que se encasquilló su ametralladora. Esta unidad, una de las más destacadas por su actuación militar en el frente vasco estaba acantonado en Guernica en un convento.

Después el libro: *Arde Guernica* de Vicente Talón, publicado por G. del Toro en 1973 aclarará definitivamente las cifras falseadas por G. L. Steer desde 1937. (Edición española de Felmar en 1978. Madrid). Tanto Vicente Talón, como Jesús Salas Larrazábal, han investigado en los cementerios,

(47) Dora Maar, «proceso de evolución del Guernica», según fotografías tomadas por esta amiga y amante de Picasso expuestas en septiembre de 1999 en el «Reina Sofía» de Madrid, en una pequeña sala situada en las proximidades del histórico cuadro y bocetos publicados por Palau i Fabre en *El Guernica de Picasso*, editorial Blume. Barcelona, 1979.

(48) FERNÁNDEZ, F.: *La sangre de Santa Agueda: Angiolillo, Betances y Cánovas*, editorial Universal. Miami, 1994.

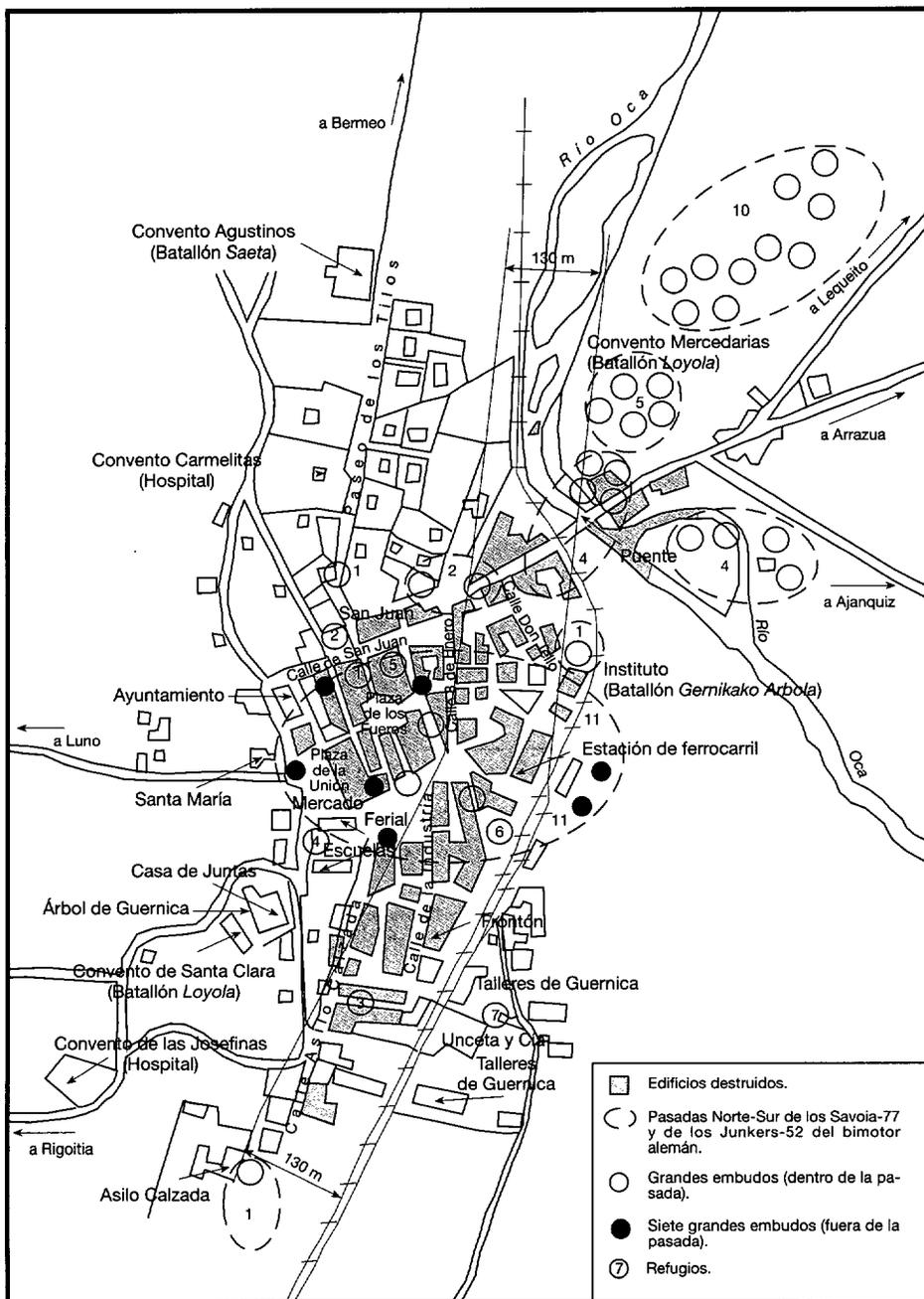


Figura 2.- Los dos bombardeos de Guernica.

hospitales y registros civiles, por tanto sus cifras son exactas. Pero la ignorancia es ciega a la demagogia le gusta lo morboso e investigar los muertos de Durango no es rentable, pues no hay un cuadro famoso detrás, por eso más vale mantener la falsedad y mentira y más si a ello le añadimos interpretaciones falsas de la historia. Los miles de apellidos vascos en la ofensiva final sobre Cataluña del Ejército de Franco en sus mandos no admiten duda. Cuando muere Franco, el teniente general más antiguo de España es el as de la caza nacional en la guerra civil, Ángel Salas Larrazábal, que forma parte del Consejo de Regencia de tres miembros que entrega la Jefatura del Estado al Rey Juan Carlos I (quien le ascenderá más tarde a capitán general honorario). Ángel Salas Larrazábal nació en Orduña (Vizcaya).

Pedro Basaldua, secretario del *lendakari* Aguirre habló de 3.000 muertos y el alcalde de Guernica de millares de víctimas. Pero todos los testigos guerniqueses no daban más de 200 muertos. Pedro Calzada, alias *Caisao*, llevó al cementerio en su carro de bueyes a 75 personas, el mismo número o menor fue llevado en angarillas al mismo lugar. Al prolongarse el bombardeo desde el primer Dornier-17, la mayoría de la población huyó a los campos de cultivo y se salvó.

Esta investigación exhaustiva, primero de Vicente Talón, antiguo corresponsal internacional de diario *Pueblo* muy conocido y director de la revista *Defensa* de mucho eco en Iberoamérica y países árabes, seguido después por el general Jesús Salas Larrazábal, disminuyó la cifra a 126 muertos. Como la propaganda y la deformación han dado lugar a una mentira repetida que tantos creen verdad. Cuando la televisión alemana hizo en abril del año 1998 un programa especial interviniendo el general Jesús Salas y el crítico de arte Pedro Vindel, dedicado al famoso bombardeo, jóvenes corresponsales españoles en el país germano organizaron un escándalo informativo.

Tacharon a Jesús Salas de «general franquista», confundiéndole con sus célebres hermanos ya fallecidos Ángel y Ramón también historiador, fundador del paracaidismo militar en España y general, pero honorario de Tropas y Servicios de Aviación. Jesús Salas era un niño cuando la guerra civil y según explicó en carta al diario *El Mundo*, a veces sensacionalista, publicada el 9 de mayo de 1998, ascendió a coronel con Leopoldo Calvo Sotelo y a general de brigada y de división de Ingenieros con los gobiernos democráticos socialistas de Felipe González, por lo que «de general franquista, nada». Pero el número de víctimas se pro-

dujo en realidad por tres circunstancias desafortunadas y en tres lugares distintos. Un grupo numeroso de personas se protegió en el refugio inconcluso de la calle Santa María que se hundió con las primeras bombas, atrapando con el peso de materiales no protegidos ni sostenidos adecuadamente a personas que se hubieran salvado si hubiera habido vigas y columnas terminadas y bien colocadas. El segundo lugar de tragedia fue el Asilo Calzada, situado en las afueras de la villa donde perecieron 33 personas entre monjas, asilados y refugiados. El tercer grupo de fallecidos tuvo lugar al caer una bomba sobre las personas que habían intentado refugiarse casi a cielo abierto, en un aliviadero de aguas en la curva de Udaechea que sube de Guernica a Luno, cuando la mayoría de la población ya había huido. En estos tres sitios cayeron la mayoría de las 126 víctimas y otro pequeño grupo murió escuchando misa en la iglesia de San Juan (49).

El día 4 de enero había sucedido un hecho gravísimo en Bilbao, cuando unos Junkers-52 bombardeaban dos barcos rusos que desembarcaban material de guerra, uno de ellos fue derribado por el mal llamado «as de la aviación de Euskadi», pues era el santanderino Felipe del Río, enviado por el gobierno de Madrid como piloto de Polikarpov I-15. Dos de sus tripulantes lograron tirarse en paracaídas uno de ellos el radiotelegrafista Karl Schmidt fue capturado y llevado al gobierno vasco. Pero el otro, el sargento primero mecánico Adolf Henman, según testimonios indudables (George Steer y los testigos vascos Goñi y Laso) fue recibido por una multitud enfurecida indignada por el bombardeo que había causado cinco muertos, durante los siete minutos escasos que duró, linchado, atado a una furgoneta y mutilado. Esta multitud no contenta con esto se dirigió a

(49) Dada la resonancia mundial propagandística que alcanzó el bombardeo de Guernica, siendo ahora como sabemos muy inferior a los de la Legión Cóndor en Durango o Madrid o de los italianos en Barcelona y Valencia, en el Consejo de Guerra de Nüremberg, hecho a los dirigentes de la Alemania nazi se acusó a Goering del bombardeo de Guernica. Si Vigón, Kindelán y Franco no fueron advertidos, tampoco lo fue, por supuesto Goering, al que se atribuye la frase «España fue un excelente banco de pruebas para mi joven Luftwaffe», por HUGH T.: *Guerra civil española*, p. 299, pero lo cierto es que al principio fue muy reticente a esta intervención pues sabía que el esfuerzo principal de los Ejércitos alemanes lo haría la Fuerza Aérea alemana y además a él se le nombró único responsable de la ayuda a España. Bernhardt último superviviente de estas conversaciones, confirma las reticencias de Goering (SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Guerra aérea 1936-1939*, p. 111, tomo I), confirmó esto citando a VON OPEN: *Hitler y la guerra civil española*, pp. 137-138. No cabe duda que además de la orden de Hitler fueron importantes para Goering los consejos de Udet, que además de su puesto de jefe de la Oficina Técnica de la Luftwaffe, era el máximo alemán vivo, compañero del *Barón Rojo* y del propio Goering.

las prisiones provisionales de los conventos Ángeles Custodios, El Carmelo y Casa Galera y asesinaron a 224 personas. El Batallón de UGT México con mandos comunistas del Partido Socialista Unificado, enviado para detener los asesinatos se unió a ellos.

El batallón tuvo que ser desarmado y sometidos a Consejo de Guerra. Según el padre Onaindía, esta carnicería puso espanto en el ánimo de cuantos llegaron a conocer los detalles de la macabra matanza y el consejero de justicia Juan Ajuriaguerra del Partido Nacionalista Vasco exigió la dimisión del consejero de Orden Público, Telesforo Monzón. Según el padre Onaindía, el *lendakari* Aguirre mostró una expresión de horror de pena de vergüenza, ante el crimen de unos cobardes y degenerados contra unos pobres indefensos. El *lendakari* convocó a los cónsules extranjeros y les confesó lo sucedido, caso insólito en los dos bandos durante la guerra. Este episodio impresionó de tal modo en el gobierno de Burgos que se renunció al intercambio de prisioneros. El general de la Legión Cóndor, Sperrle, que aunque dependía en teoría de la Aviación nacional pero en secreto sólo rendía cuentas ante el general Franco, quiso bombardear Bilbao de forma ejemplar, pero no se le permitió. Kindelán prohibió los bombardeos de centros urbanos sin orden expresa.

Cuando se prepara el avance sobre el norte, el general Mola que al principio de la guerra había tomado con los navarros y unidades regulares Fuenterrabía, Irún y San Sebastián, estableció las rutas de penetración por Durango, Barazar y Orduña. El mando operativo de la Aviación fue otorgado al jefe de Estado Mayor de la Legión Cóndor, Wolfran von Richthofen del cual dependerían las unidades italianas y españolas. Se dice que Von Richthofen no tenía razones para vengar el asesinato de Henman pues tomó posesión del Estado Mayor el día 20 de enero cuando esta muerte ocurrió el día 4. Sin embargo, en un Ejército como el alemán que recorre medio mundo para colocar lápidas en el lugar donde murieron sus caídos, no parece que fuera olvidado Adolf Henman por sus compañeros de la Legión Cóndor, que lo vengaron a su manera.

La ofensiva empezó el día 31 de marzo del año 1937, enfocada principalmente hacia Bilbao. La climatología que tanto perjudicó en la batalla de Guadalajara iba a ser claramente favorable para los nacionales, pese a las habitualmente intensas lluvias que en esta ocasión no estuvieron presentes. En el avance hacia Ochandiano por el puerto de Urquiola un vehículo de la Legión Cóndor, sobrepasó sus propias líneas y fue copado por los republicanos, dos de sus ocupantes, el capitán Cristian von Harling y el

interprete Paul Freese son capturados y fusilados. El día 18 de abril un Dornier-17 *bacalao* es derribado de nuevo por Felipe del Río, muere su piloto Hans Sobotka y se lanzan en paracaídas los brigadas Hoffmeister y Müller que fallecen también. Como el pasaporte y documentos de Sobotka fueron utilizados por el gobierno vasco, su propagandista Steer autor del: *Árbol de Guernica* y la prensa vasca y republicana, los mandos de la Legión Cóndor tuvieron la impresión de que también como a Freese y Harling se le habían arrebatado sus papeles personales después de ser asesinado.

El día 22 de abril el as de la aviación vasca Felipe del Río antiguo piloto de complemento ascendido a capitán por sus siete victorias fue sorprendido por dos Me-109 y el fuego cruzado de la artillería antiaérea del destructor *José Luis Díez* que mandaba el teniente de navío profranquista Evaristo López. El Me-109 iba a dar por segunda vez desde el paso del Estrecho la superioridad aérea al bando nacional. Los cazas republicanos enviados desde Cataluña vía Francia, fueron retenidos en aeropuertos franceses y los aeródromos de Sondica, Lamiaco, Llanes, Colunga y Albericia, eran bombardeados llenándolos de profundos agujeros que averiaban a los aviones al aterrizar, cuando llegaban desde largo recorridos incluso de Alcalá de Henares, eso le pasó a Barbero, compañero de Del Río que resultó herido.

En Elgueta los vascos resistieron con energía desde que el Estatuto se aprobó, siendo llamado por ello el «Estatuto de Elgueta». Richthofen quiso quebrantar su resistencia con los bombardeos de Durango los días 31 de marzo y 1 y 2 de abril (172 muertos) y sobre todo impedir que con sus retiradas se rehicieran una y otra vez. El día 22 de abril tras los I-15 derribados y averiados en el aterrizaje, el *lendakari* Aguirre telegrafió a Madrid:

«Para mañana queda un solo caza.»

El bombardeo de Guernica fue sobre un objetivo militar estratégico, su puente sobre el río Mundaca era vía directa hacia el frente, tenía estación de ferrocarril y dos de las más importantes fábricas de armas de España, tres batallones: *Saeta*, *Loyola* y *Guernikako Arbola*, estaban acuartelados allí. Al afán vengador de Sperrle, hay que añadir el de Wolfran von Richtofen. No existió connotación política especial de destruir la Casa de Juntas o el árbol de Guernica, pues los alemanes desconocían su significado. Si hubiera sido así el bombardeo lo hubiera encabezado en su Heinkel-111 el teniente primero Rudolf von Moreau y al igual que había conseguido acertar con sus bombas en el acorazado *Jaime I*, navegando en el mar en el Ministerio de la Guerra y Estación del Norte de Madrid y abas-

tecer de suministros lanzándolos en pleno patio el Alcázar de Toledo, con su eficacia absoluta hubiera acertado. Atacaría primero antes de que el polvo y humo ocultaran el núcleo urbano, causa del desastre y mortandad inocente ocurrido después. Von Moreau que se mató como probador de aviones para la Luftwaffe, no hubiera fallado. Pero según uno de los jefes de escuadrilla del ataque a Guernica teniente primero Von Knauer (50) Von Moreau no participó en el ataque a Guernica.

El día 26 de abril a las cuatro y treinta de la tarde un Dornier-17 *lápiz volador* o *bacalao* inició el bombardeo sobre el puente de Guernica, pero sus 500 kilogramos de bombas cayeron al río y casas próximas. Sin haberse alejado el Dornier-17, tres Savoia-79 del aeródromo de Soria el más moderno bombardero italiano, lanzaron 36 bombas de 50 kilogramos destruyeron más casas y parte cayeron en un descampado próximo. A las seis y treinta de la tarde, la tercera oleada fue de Junkers-52 procedentes de Vitoria, fueron 19 en dos escuadrillas de seis y una de siete al mando del comandante Fuchs, veterano del «puente aéreo». Lanzaron bombas de 250 kilogramos, 50 kilogramos e incendiarias de 600 gramos. Éstas eran cilíndricas en forma de flecha de manganeso y aluminio y explosión retardada, siendo las que originaron el incendio de la ciudad por ser las casas de madera, atravesaron los tejados y estallaron en la planta baja aunque permitieron a muchos ciudadanos escapar a tiempo.

Las víctimas se originaron principalmente en tres lugares, en el Asilo Calzada, en el refugio inconcluso de la calle Santa María que se hundió, cayendo el peso de los materiales sin proteger sobre los refugiados y en la curva de Udaechea en un aliviadero de aguas en la carretera a Luno donde se había refugiado la mayor parte de la población, desde que empezó el bombardeo. El recuento exhaustivo hecho en cementerios y registros civiles por el periodista Vicente Talón y por el general Jesús Salas Larrazábal, da el número exacto de muertos de 126, muy por debajo de los que la propaganda ha dado. No olvidemos que la versión contraria franquista negó al principio haber bombardeado Guernica y que la Legión Cóndor envió equipos a recoger fragmentos, ordenando a sus miembros no reconocer esta destrucción. Durango tuvo mucha más importancia pero no hubo un Picasso que lo inmortalizara.

Los alemanes actuaron por su cuenta en Guernica sin contar con Franco ni Kindelán. Del 5 al 7 de abril, Hidalgo de Cisneros, jefe de las Fuerzas

(50) MAIER, K.: *La intervención alemana y el caso Guernica*, p. 195, Sedmay. Madrid, 1976.

Aéreas republicanas al ver los daños en los aeródromos por los bombardeos de la Aviación nacional decidió que los *katiuskas* no se trasladarían al norte, con lo cual salvó muchos ejemplares de este preciado avión que llegaron incólumes al fin de la guerra pero con ello perjudicó aún más el débil poder aéreo de las provincias cantábricas. Los *katiuskas* pese a su gran autonomía prácticamente sólo se usaron para guiar a otros aviones. Uno de los mayores éxitos de la Aviación republicana fue el hundimiento del acorazado *España* intervinieron: seis Gourdou Leseurre, capaces para hacer bombardeo en picado pese a su velocidad de sólo 280 kilómetros/hora pero pudiendo llevar una bomba de 250 kilogramos pilotados por Baquedano, De la Mata, R. Panadero, García Borrajo, Zambudio y Vabss. Según me relató Antonio García Borrajo, les dio tiempo a despejar, bombardear, volver a cargar y bombardear. Aunque alcanzaron al acorazado su blindaje le permitió resistir, pero al navegar muy forzado a toda máquina y en zig-zag, no pudo evitar el campo de minas y una mina al estallar junto a su casco, le hizo ir a pique. El propio Borrajo presenció desde el aire como la tripulación fue salvada por el destructor *Velasco* que se acercó para ello. Borrajo en ese momento no hizo uso de sus cuatro ametralladoras. Otro de los episodios relacionados con la campaña del norte fue el ataque al acorazado *Deutschland* que con su gemelo *Graf Spee*, entorpecían con audacia el tráfico marítimo republicano incumpliendo los acuerdos de «no intervención», que aparentaban supervisar.

El *Deutschland* convencido de su impunidad estaba atracado junto a Ibiza con toldos desplegados, mientras la tripulación descansaba. El día 31 de mayo de 1937 fue bombardeado por *katiuskas* pilotados por Leocadio Mendiola (pese a su apellido vasco nacido en Badajoz) y el soviético Leivinsky, causaron 31 muertos y 60 heridos. El pretexto fue confundir el barco alemán con el crucero *Almirante Cervera* de remoto parecido. Mendiola a quien traté mucho con ocasión en 1997 de su homenaje por el Ejército del Aire y de quien acabé escribiendo su nota necrológica en *El País*, me relató que en el bombardeo no hubo confusión alguna, tenían orden de Indalecio Prieto, ministro de Defensa de la República de atacar el *Deutschland* para acabar con su continuo quebranto de la neutralidad. En represalia la flota alemana bombardeó Almería.

En el otro bando hubo otros dos grandes éxitos marítimo-aeronáuticos: la captura por el crucero *Canarias* el día 8 de marzo del mercante *Mar Cantábrico* con gran cantidad de material de guerra, aviones de transporte norteamericanos Lockheed e incluso el hidroavión Fairchild-91 que valdría por toda una escuadrilla. La dotación de presa que llevó al *Mar Cantábrico*

a Ferrol lleno de municiones y gasolina, tuvo que luchar contra tres incendios y su jefe el teniente de navío Lustau, obtuvo la Laureada más justa de la Armada en la guerra. El día 14 de marzo el crucero *Almirante Cervera* capturó otro mercante que desde Gdynia (Polonia) traía 22 aviones checos Aero-101. En la campaña terrestre el día 22 de mayo se llegó al llamado «cinturón de hierro» cuyos planos se conocieron por la deserción de el capitán Alejandro Goicoechea, posteriormente inventor del Talgo. La República envió sus mejores aviones Polikarpov I-15 e I-16 desde Campo Soto y Algete con Gerardo Gil y Comas, pero los 15 *chatos* no pueden contrarrestar los 18 Fiat CR-32 de refuerzo. El día 19 de junio Bilbao fue tomado. El día 8 de este mes los Me-109 habían derribado dos *katiuskas*, a los que su velocidad ya no les libraba ante tan poderoso enemigo. Santander fue un paseo militar cayendo la ciudad el día 22 de agosto. El día 4 de septiembre los nacionales entraron a Asturias, el 11 se ocupó Cangas de Onís, después en el puerto del Musel hundieron el destructor *Ciscar* y al tomar Gijón capturan una escuadrilla de I-15 y otra de I-16. Uno de los *moscas* fue enviado por camión a Vigo para ser transportado en barco a Alemania para ser estudiado. La República según una opinión tan autorizada como la del general Jesús Salas Larrazábal al perder 100 aviones en el norte, perdió también la guerra pues sufrió más bajas que las que tendría en Teruel o en el Ebro.

Como hemos expuesto Guernica tuvo su vengador, el teniente coronel Mendiola (51), a pesar de su apellido vasco nacido en Badajoz, que con una escuadrilla de Tupolev *katiuska*, el 31 de mayo de 1937 de forma deliberada y cumpliendo órdenes de Indalecio Prieto atacaron el acorazado alemán de bolsillo *Deutschland* cuando su tripulación descansaba junto a Ibiza, con el pretexto de haberlo confundido con el *Almirante Cervera* o *Canarias*. A juicio del Gobierno republicano quebrantaba la neutralidad. Se le causaron 31 muertos y 60 heridos. En represalia la Armada alemana bombardeó el puerto de Almería, donde aún quedan, camino de la Alcazaba, restos de casas destruidas en este desastre (52).

(51) Museo del Aire. Véase cuadro y biografía de Leocadio Mendiola, así como el cuadro de su histórico bombardeo de La Cenia y la entrevista en *Aeroplano* número 17 (1999-2000), que le hizo el coronel Vicente García Dolz, brillante alumno mío en la UNED de Historia Moderna y Contemporánea.

(52) No eran tantos si tenemos en cuenta que en el desembarco de Alhucemas se utilizaron 162 apoyando a las unidades navales y a las tropas terrestres. Pero la Aviación republicana tenía un gravísimo condicionante, la corta distancia de la cornisa cantábrica a la costa. Los aviones nacionales basados en León, Burgos, Vitoria y Escalona podían fácilmente alcanzar cualquier objetivo y permanecer tiempo bombardeando o ametrallando sobre él.

El *Almirante Cervera* si fue bombardeado y alcanzado por la Aviación republicana cuando el día 22 de febrero en compañía de los cruceros *Canarias* y *Baleares* bombardeaban el puerto de El Grao de Valencia y los altos hornos de Sagunto. El *Almirante Cervera* fue alcanzado por varias bombas y ocasionaron averías y 84 bajas en su dotación. Una de las bombas entró por la chimenea de proa y llegó hasta la caldera A-4 sin explotar, originando un orificio. Era una bomba soviética, formando un proyectil naval semiperforante francés al que se le adosaron aletas estabilizadoras la carga era de un kilogramo y medio de trilita (53).

Las batallas de distracción: Brunete y Teruel

El alto mando republicano consciente de lo que se estaba jugando en el norte, abrió otro frente y aprovechando las magníficas tropas disponibles en Madrid inició una ofensiva en Brunete. La escuadrilla Morato que estaba revisando sus aviones en la maestranza de Tablada (Sevilla) tuvo que ser llamada rápidamente, regresando con cinco aviones a Ávila el día 9 de julio de 1937, el día 12 Morato, García Pardo y Narciso Bermúdez de Castro combatieron contra tres I-16 y 14 I-15, el Fiat CR-3-62 de Bermúdez de Castro que no era el que tripulaba normalmente fue incendiado y su piloto perdió la vida al estrellarse contra el suelo. El bando nacional superior en camiones proporcionados por Ford y gasolina proporcionada por Texaco trasladó tropas del norte y pudo reconquistar el terreno perdido. En el cementerio de Brunete los regulares marroquíes resistieron hasta el final y algunos se suicidaron para no caer prisioneros.

En una operación espectacular y por sorpresa el día 15 de diciembre 60.000 hombres del Ejército republicano tomaron Teruel después de una resistencia épica en el seminario del coronel Rey D'Harcourt, que se rindió siendo uno de los episodios más controvertidos de la guerra. Él y el obispo Polanco prisioneros, serían fusilados en Cataluña. En esta batalla con temperaturas en superficie de 10 grados bajo cero y en el aire muchí-

(53) Esta bomba fue trasladada al Museo Naval y expuesta allí durante años, pese a su carga de trilita. En el año 1999 el director del Museo Naval, vicealmirante González Aller la entregó al director del Museo del Aire, general don Miguel Ruiz Nicolau quien la envió al Centro Logístico de Explosivos del Ejército del Aire (CLAEX) para proceder a su desactivación, lo que así se hizo, siendo entregada por el general del Aire Juan Antonio Lombo al almirante general de la Armada el día 29 de febrero de 2000 con ocasión de la donación para exposición en el Museo del Aire del avión Twin Comanche.

simo más bajas, ambas Aviaciones pilotando aviones sin carlinga asombraron al mundo, los pilotos debían ser sacudidos violentamente al aterrizar para que reaccionaran, tomando una copa de coñac, para evitar la congelación. También esta ofensiva sorprendió a la Aviación nacional teniendo que llamar apresuradamente a sus pilotos. Carlos Haya disgustado de ser privado de su mando en el Grupo de Transporte por Carrillo que regresó de un curso en Alemania, pidió pasar a los cazas Fiat y cuando estaba en Bilbao asistiendo al entierro de su madre tuvo que trasladarse por tren durante toda la noche para combatir en Teruel. Despegó con su Fiat interviniendo en una gran batalla aérea cerca de Escandón el día 21 de febrero, agotado por el cansancio chocó con un I-15 pilotado por Viñals, a quien con el tren le golpeó sobre el plano y al caer delante de su avión fue ametrallado a placer. Haya murió al estrellarse. Tenía 3.005 horas de vuelo y 300 servicios de guerra. Su cuñado García Morato pidió inútilmente su cuerpo a los dos compañeros de Arma y Cuerpo del fallecido jefes de la Aviación republicana Camacho Benítez e Hidalgo de Cisneros. No parece que fuera el momento para hacerlo y no recibió contestación. Juan Lario piloto de I-15, ha explicado estos hechos de los que fue testigo. El día 22 de febrero los nacionales reconquistaron Teruel. Los republicanos dispusieron en esta batalla todavía de siete escuadrillas de I-15 e I-16 según el destacado piloto de *mosca* José María Bravo al que se atribuyen 23 victorias aéreas por lo que sería el máximo as de la Aviación gubernamental.

Después de Teruel la batalla del Alfambra fue de gran desgaste, abriendo el camino al mar de los nacionales al llegar a Vinaroz quedando la zona republicana cortada en dos. El día 6 de marzo los *katiuskas* de Los Alcázares fueron llamados para bombardear al *Baleares* que estaba ya prácticamente hundido. Mendiola una vez más dirigió el ataque. El día 17 de abril de 1938, 38 Heinkel-111 de la Legión Cóndor que se habían trasladado a Granada, bombardearon Cartagena donde se encontraban unos 40 barcos. Sólo uno resultó derribado. Jose Ramón Calparsoro teniente piloto e ingeniero industrial español destinado en la Legión Cóndor, ha declarado que en esta fase los bombardeos masivos eran selectivos y él mismo pudo evitar el ataque sobre el complejo de Vall de Uxó, argumentando que se fabricaban las botas «Segarra» fundamentales para el calzado civil y militar. En la ofensiva hacia el Mediterráneo en junio del año 1938 Joaquín Calvo pilotando un I-15 *chato* combatió cerca de Castellón con un Fiat cuyo piloto llevaba un llamativo casco blanco. Años más tarde viendo la vitrina de Morato en el Museo del Aire al ver el famoso casco

blanco (54), comprendió que había combatido aquel día nada menos que con García Morato, quien como el *Barón Rojo*, no tenía ningún inconveniente en llevar notorios distintivos. A partir de aquel momento y especialmente desde la batalla del Ebro por la coyuntura internacional a la República le resultaba cada vez más difícil reponer sus pérdidas mientras que los nacionales recibían los mejores aviones alemanes los Me-109, Heinkel-111, Dornier-17, Heinkel-112 y Junkers-87 *stuka*, este último ya intervino en Teruel. Por parte italiana se suministraron más Savoia-79 y el caza monoplaneo metálico y tren retráctil de nueva generación Fiat G-50. La República perdió la superioridad aérea que pasó durante la batalla del Ebro al bando nacional, siendo al final de la misma ya abrumadora.

La batalla del Ebro

Vicente Rojo como alumno brillantísimo de la Escuela de Estado Mayor había hecho su monografía sobre el paso del Ebro. No nos debe extrañar que como máximo estratega del Ejército republicano, donde junto con el general Miaja había sido el artífice de la defensa de Madrid impidiendo su toma por el Ejército sublevado preparara otra espectacular operación con la que sorprendió a toda Europa por la perfección con la que fue efectuada. El día 25 de julio de 1938 el Ejército republicano de maniobra y las mejores Brigadas Internacionales atravesaron el Ebro estableciendo fuertes posiciones en las sierras de Caballs y Pandolls.

La Aviación italiana intentó en reiteradas veces destruir el puente de Flix. Fueron los Ju-87 *stuka* los que destruían despegando al amanecer los puentes de pontones o barcas que los republicanos reconstruían durante la noche en forma titánica. El *stuka* era un proyecto de Ernst Udet quien compró en Estados Unidos dos Curtiss Hawk de bombardeo en picado con 30.000 dólares que le proporcionó su jefe y amigo Herman Goering, quien le nombraría jefe de la Oficina Técnica de la Luftwaffe, para desarrollarlos en Alemania. Fue idea del propio Udet, colocarles las agudas sirenas llamadas «trompetas de Jericó», que producían un estridente sonido, que ocasionaba pavor y motivaba que los defensores tiraran las armas y huyeran, como volvería a ocurrir en la guerra relámpago del principio de la Segunda Guerra Mundial.

(54) El casco blanco efectivamente se puede admirar en el Museo del Aire en la vitrina García Morato de la «Sala de Laureados».

Udet no podía dejar a su gran amigo Francisco Arranz sin este avión que llegó en dos etapas e intervino en Teruel especialmente en el Ebro y en el avance sobre Cataluña. Hubo 11 aviones y por su carácter secreto sólo los pilotaron alemanes, que se los llevaron cuando se acabó la guerra. Fundamental para el Ejército republicano era abastecer a las unidades de la cabeza de puente. Se utilizaron armazones de hierro y rutas sobre las presas. Un brigadista holandés me relató en un congreso en Viena en 1987 que todavía se podían ver los huesos de sus compañeros en las alturas de Pandols. Fue la más importante batalla en tierra de la guerra, con utilización masiva de los medios aéreos. En la batalla del Ebro la Aviación republicana contó por última vez con siete escuadrillas de *moscas* I-16, 90 aviones en total. Bravo ya capitán era jefe de la tercera escuadrilla. La cuarta, la de Arias disponía de un motor más potente, oxígeno y mejor armamento, eran 12 *supermoscas*, obtenidos en la negociación Stalin-Hidalgo de Cisneros, los últimos que pasaron los Pirineos en dirección a España. Los *chatos* eran siete escuadrillas completas, a 12 por escuadrilla pudiendo reponer pérdidas gracias a los fabricados en Reus-Sabadell. Por la frontera francesa pasaron 50 I-15, 50 I-16 y 25 *katiuskas*. El bando nacional llamó urgentemente a los dos grupos de caza españoles 2-G-3 y 3-G-3 de Fiat que se encontraban en Extremadura bajo el mando de Salas Larrazábal y Morato y a la escuadra número 1 de Junkers-52 de González Gallarza. Según Jesús Salas en el año 1938 al recibirse 100 *moscas* I-16 se alcanzaba la cifra de 250 en total.

La Legión Cóndor tenía dos bases próximas a la batalla, La Cenia (Tarragona) y Sanjurjo (Zaragoza). Los grupos de caza Fiat italianos *As de Bastos* y *Gamba de Ferro*, fueron trasladados a Escatrón y Sariñena (Aragón). El día 26 de agosto los tanques, ya podían pasar el puente metálico de Flix que la Aviación nacional, pese a sus continuos ataques no logra destruir del todo. El día 13 hubo un combate de 100 aviones, interviniendo ya los Me-109-C armados con cuatro ametralladoras, mandados por Moelders. El día 9 de septiembre el capitán Ugarte, jefe de la escuadrilla de He-45, que perdió seis pilotos en combate, atacando el eje Gandesa-Camposines, lanzó sus 24 bombas y disparó sus dos tambores de munición ametrallando, pero recibió un impacto directo antiaéreo que le arrancó el paraisas y abrió un boquete en el plano superior resultando el piloto y el observador teniente Wakoning gravemente heridos. Ugarte logró aterrizar salvando al observador pero él murió a los cinco días. Se le concedió la Cruz Laureada de San Fernando a título póstumo. El día 2 de octubre es derribado y muerto en un Romeo-37 el capitán Cipriano Rodríguez, alias

Cucufate gran técnico y plusmarquista mundial con Haya y además trofeo *Harmon* por el vuelo directo Sevilla-Bata.

El día 3 de octubre Morato fue derribado por un piloto de su propia escuadrilla. Ese mismo día fue derribado también Julio Salvador (24 victorias aéreas) por Meroño Salvador aunque pudo lanzarse en paracaídas cuando cayó las tropas de Valentín Gonzalez, alias *El Campesino*, estuvieron a punto de eliminarle. Pero su antiguo subordinado Andrés García Lacalle y el teniente coronel Fernando Hernandez Franch jefe del grupo de *natachas* se hicieron cargo de él y le atendieron, salvándole la vida, siendo el propio H. Franch quien acaba llevándole en autobús con otros prisioneros españoles e italianos a Francia para ser entregados a la Cruz Roja. García Lacalle le dijo:

«Salvador sólo te pido que escribas a Morato para que mejore la situación de nuestros compañeros presos en Salamanca.»

Así lo hizo. Años más tarde Salvador, ya teniente general y ministro del Aire enviaba discretamente dinero a Lacalle a México que lo estaba pasando mal y alternaba con Alfredo Tourné, el piloto más antiguo español y su leal enemigo. Fue la historia más bonita de la guerra.

Los últimos combates, el ataque republicano a La Cenia y la batalla de Peñarroya

La batalla del Ebro fue de tal desgaste que resultó destruido el Ejército de maniobra y las unidades de elite de la República, por lo que después la ofensiva de Cataluña, fue un paseo militar. Pero cuando más confiados estaban los alemanes de la Legión Cóndor el día 16 de diciembre de 1938 en La Cenia recibieron una visita inesperada, dos patrullas de *katiuskas* saliendo de los aeródromos del norte de Cataluña: Figueras, Celrá y Bañolas, mandados por el jefe del Grupo 24, Leocadio Mendiola, único aviador republicano propuesto para la Placa Laureada de Madrid en una genial maniobra atacaron por donde no eran esperados. Después de bajar al sur y volar sobre el mar, como si vinieran desde Mallorca. Destruyeron varios Me-109 aunque sufrieron la pérdida de dos *katiuskas* y la captura al lanzarse en paracaídas del teniente Ballester, bien tratado por sus captores, según había pedido Lacalle. Mendiola y Arcega fueron ascendidos a tenientes coroneles por méritos de guerra.

En la batalla de Peñarroya (Córdoba) Manuel Vázquez Sagastizábal, alias *Patiño*, primer piloto provisional, teniente «estampillado» como capitán,

que mandó una escuadrilla del Grupo de Morato, el día 23 de enero de 1939 fue derribado y muerto. Los republicanos para distraer y retardar el avance sobre Cataluña iniciaron un ataque sorpresa. Vázquez Sagastizábal defendiendo a unos jóvenes e inexpertos pilotos de una patrulla de su escuadrilla atacada por un numeroso grupo de I-15 de la segunda escuadrilla de *chatos* (la misma que derribó a Haya en la batalla de Teruel) resultó herido y derribado lanzándose en paracaídas. Recogido por tropas republicanas en Valsequillo, fue evacuado a un hospital falleciendo al día siguiente, tenía 22 victorias y 400 misiones militares de guerra.

El día 29 de marzo en cumplimiento de los acuerdos entre los coroneles Casado (55) y Ungría y por las órdenes recibidas de Manuel Cascón, jefe de la base aérea de Albacete y subsecretario del Aire en funciones, para evitar más derramamiento de sangre, parte de la Aviación republicana en la que estaban la escuadrilla de I-15 de Calvo y Viñals se entregó en Barajas ante el Infante don Alfonso de Orleans. Antes fueron saludados por el último general jefe de la Legión Cóndor, Wolfran von Richthofen, que les dijo:

«Ayer enemigos, hoy amigos.»

Esto no siempre se cumplió, pues varios fueron a prisión y el caballero Manuel Cascón fue fusilado el día 3 de agosto. Como si hubiera querido acompañarle en el viaje a los cielos que tantas veces surcaron juntos, su compañero de curso Joaquín García Morato se mató en una exhibición aérea hecha para una película que rodaban los alemanes el día 4 de abril de 1939. Primero pilotó un I-16 *mosca* simulando combatir contra un Fiat CR-32 que pilotaba el capitán Barranco (quien se mataría poco tiempo

(55) En los combates entre los propios republicanos, Antonio Camacho Benítez que había sido nombrado por el gobierno de Largo Caballero subsecretario de Aviación, apoyó el golpe del coronel Casado para terminar la guerra, y a Cascón que fue su sucesor como subsecretario del Aire. Terminó exiliándose en Londres y posteriormente en México donde murió en 1975. Camacho que fue un gran organizador, al igual que Kindelán, el día 31 de julio de 1936, unificó las Aviaciones Naval, Civil y Militar, y dividió el territorio republicano en ocho regiones y creó escuelas y talleres. Se preocupó de la formación de pilotos, pero no de la de los mecánicos que fue una de las insuficiencias de los republicanos por no haber preparado más y mejor en la Península. Prueba de ello es la anécdota que me relató Julio Baquerizo en el Museo del Aire: Baquerizo insistió varias veces a Camacho para que le permitiera hacerse piloto de guerra. Al final le mandó al calabozo diciéndole «Baquerizo, hacer un piloto me cuesta dos meses y un mecánico dos años. Necesito más mecánicos que pilotos». El carné de piloto de Camacho Benítez se expone en el Museo del Aire junto a un libro dedicado por Ernst Udet al capitán Francisco Arranz.

más tarde en accidente de automóvil regresando de la boda de Ángel Salas Larrazábal en Asturias), luego pilotó su Fiat CR-32 dando unas pasadas escalofriantes ante los atónitos espectadores (56) para estrellarse en las proximidades de una piedra que fue trasladada desde el aeródromo de Griñón al Museo del Aire. Después de haber obtenido 40 victorias aéreas en la guerra, que había finalizado tres días antes.

Al igual que Cascón y García Morato, eran de la misma promoción, de una aún más famosa la de 1920-1921, formaron parte los jefes de la Aviación republicana Hidalgo de Cisneros y Camacho Benítez, los pilotos de autogiro Gómez Spencer y Joaquín Lóriga, los pilotos de los grandes vuelos Ramón Franco y Eduardo González Gallarza, y los ministros del Aire Lacalle Larraga y Díaz de Lecea. Hoy con el padre de la Aviación española, Pedro Vives Vich y los maestros-guía de los dos bandos enfrentados Emilio Herrera y Alfredo Kindelán, ellos que tuvieron las mismas ilusiones, lucharon juntos en Marruecos que durante la Dictadura y la Segunda República estuvieron en distintos bandos, que algunos cambiarían en la guerra civil, al final están todos juntos en el Museo del Aire como tributo de la mejor juventud a España de la que tan dignos hijos fueron y a la que en muchos casos su vida entregaron, en el esplendor de su juventud. Obligación de todos los españoles es recordarles y honrarles, para repetir lo mucho que hicieron bien e intentar que no vuelva a haber una lucha entre españoles.

(56) El entonces capitán Miguel Guerrero, años más tarde teniente general jefe de la Primera Región Aérea y gran amigo de mi padre, nos relató en su casa que estaban dispuestos a llamarle respetuosamente la atención por lo arriesgadísimo de sus maniobras pensando que a pesar de su gran dominio, estaba jugando con la muerte. Desgraciadamente, el accidente fatal se produjo y España perdió a su gran «campeador de los aires».

SIXTA CONFERENCIA

**EL PENSAMIENTO AERONÁUTICO
DE LA AVIACIÓN NACIONAL
EN LA GUERRA CIVIL 1936-1939**

EL PENSAMIENTO AERONÁUTICO DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN LA GUERRA CIVIL 1936-1939

Por JOSÉ SÁNCHEZ MÉNDEZ

Nunca ha habido controversia ni duda alguna sobre si el aeroplano desempeñaría un cometido fundamental en las operaciones militares, puesto que su existencia había sido sentida por todos los ejércitos del mundo, incluso antes de que realizase su primer vuelo en Kitty Hawk en el año 1903.

En sus primeros años el avión fue utilizado sin principios ni doctrina e incluso con el recelo y oposición de muchos, temerosos de que al no haber sido desarrollada plenamente su capacidad de empleo, el aplicar teorías no bien contrastadas todavía pudiera frenar los primeros desarrollos aeronáuticos que se estaban alcanzando. Así a medida que la tecnología ponía a punto un nuevo equipo o se conseguía un avance o desarrollo en el campo aeronáutico, inmediatamente era evaluado para intentar estudiar su posible aplicación bélica.

Al mismo tiempo fueron necesarios expertos profesionales para determinar cuales eran los mejores sistemas de armas a elegir de entre los que el mercado aeronáutico podía ofrecer y que al mismo tiempo pudieran satisfacer las exigencias y requisitos operativos de las Fuerzas Aéreas propias. Estos profesionales dedicaron muchas horas de estudio, meditación y análisis para definir cual podría ser la mejor aplicación práctica y el empleo más idóneo de los nuevos sistemas de armas. Paralelamente, otros hombres, igualmente profesionales, estaban consagrándose a investigar diversas filosofías y teorías que sirvieron para definir lo que

conocemos hoy día como doctrina aérea. El primer pensador que intuyó la capacidad destructora del aeroplano fue el norteamericano Benjamín Foulois, que ya en la primera decena del siglo xx preconizó el bombardeo estratégico.

Primeras actuaciones militares y teorías aéreas

Probablemente la primera vez que un aeroplano sobrevoló un campo de batalla sería la del Grupo de Aviadores Internacionales Moissant, una especie de circo volante que actuaba en el sureste de Estados Unidos a finales del año 1910 y del que formaba parte el que sería el primer as en la historia de la Aviación, Roland Garros. En febrero del año 1911 y mientras realizaban sus exhibiciones aéreas en la ciudad de San Antonio, fueron requeridos por el Gobierno mexicano para que efectuasen vuelos de reconocimiento sobre las tropas insurrectas del guerrillero Orozco. Los aviadores sobrevolaron varios días el campo de batalla arrojando cajetillas de cigarrillos a los insurrectos, pero Roland Garros presintió acciones futuras más serias, al escribir años más tarde:

«Al volar sobre las tropas en la batalla de Juárez, pudimos haber aniquilado a todos, federales e insurgentes, en un solo día, si me hubieran provisto de bombas.»

En octubre del año 1911 y a iniciativa individual, el capitán italiano Carlos Piazza efectuó el día 22 de dicho mes un vuelo de reconocimiento con su Bleriot sobre las líneas turcas en el frente de Tripolitania, que sería seguido al día siguiente, pero ya por orden superior, por otro vuelo realizado por el mismo piloto y un segundo avión de acompañamiento. Días más tarde, el día 1 de noviembre el teniente italiano Gavotti lanzó desde su aeroplano cuatro bombas de mano sobre un campamento turco. Pero el primer bombardeo específicamente aéreo de la historia aeronáutica mundial fue efectuado en Marruecos por los capitanes españoles Barrón y Cifuentes el día 17 de diciembre de 1913, al arrojar desde su aeroplano Löhner PfeilFlieger cuatro bombas de diseño especial para aviación utilizando rudimentarios visores de procedencia austriaca.

La Primera Guerra Mundial llegó demasiado pronto para la aplicación militar del aeroplano pero fue un primer exponente de lo que podría ser el naciente poder aéreo en el futuro, en particular cuando comenzó a utilizarse en el concepto de «guerra total», como se puso de relieve con los bombardeos sobre Londres por los Gotha alemanes desde comienzos de

1917 hasta la primavera de 1918. Finalizado el conflicto, comenzaron a surgir teorías y conceptos doctrinales sobre los aciertos y errores sobre el empleo del poder aéreo y a presentarse nuevas ideas, en las que estaban presentes las capacidades que ofrecían los avances tecnológicos aplicados o en desarrollo.

Así el británico Hugh Trenchard, creador de la Fuerzas Aéreas británicas en 1918, diría en el Parlamento británico:

«... ya no somos una isla, nuestra frontera está ahora en Europa, hasta donde llegue el radio de acción de nuestros bombarderos.»

Poco después, en el año 1921, el italiano Giulio Dohuet publicaba el libro: *Il Dominio dell' Aria*. Dohuet, que ya en 1909 definió los principios básicos que han servido de base de la doctrina aérea moderna, demostró y defendió que el naciente poder aéreo debía ser empleado como un arma ofensiva y no con carácter defensivo y afirmaba que la Aviación y el potencial aéreo enemigo había que destruirlo en el suelo antes que en el aire, así como que el concepto de totalidad que la guerra alcanzaba con el uso masivo de los bombarderos reduciría la moral del adversario y su capacidad de resistencia, lo que obligaría a sus dirigentes a pedir la paz. Paralelamente, el norteamericano William Mitchell, que había sido jefe de la Fuerza Aérea Expedicionaria de su nación durante el conflicto europeo, advertía que la misión principal de la Aviación es la destrucción de las Fuerzas Aéreas enemigas, posteriormente atacar las concentraciones de Fuerzas Terrestres y Navales, y solamente con carácter secundario, efectuar misiones de apoyo en beneficio de las fuerzas de superficie. En su obra: *La clave de la defensa nacional*, escrita en 1921, afirmaba que:

«... será la Aviación y no la Marina de Guerra, la que dominaría los mares.»

Mientras tanto la guerra de Marruecos obligaba a los españoles, en particular tras el desastre de Annual de 1921, a reorganizar las Fuerzas Aéreas de África, siendo designado como jefe de las mismas el entonces comandante Alfredo Kindelán. Este prestigioso aviador, ya había vislumbrado, al igual que Foulois, Trenchard, Mitchell y otros pensadores aeronáuticos, la capacidad del poder aéreo, exponiendo ya en el año 1911 su pensamiento aeronáutico en una carta que escribió al rey Alfonso XIII y presentando en 1916 sus teorías sobre como debería ser organizado «nuestro poder aéreo». Su experiencia marroquí, en la que los aviones eran solamente empleados como prolongación del tiro artillero o en misiones de reconocimiento, le llevaría a combatir esta política, afirmando en numero-

sos artículos y conferencias públicas que «la guerra futura se ha de resolver en el aire» y preconizando la interdicción aérea del campo de batalla, el bombardeo estratégico y el transporte militar aéreo. En este último aspecto escribía que:

«... en caso de guerra nuestras fuerzas militares en Marruecos necesitarán ser repatriadas o abastecidas y ello solamente podrá garantizarse por vía aérea.»

Idea premonitoria que se llevaría a la práctica en la guerra civil en el histórico «puente aéreo» del Estrecho. La madurez del pensamiento aéreo de Kindelán la expuso en su obra: *Doctrina de la guerra aérea*, publicada en el año 1924. Su participación en la concepción, planeamiento y ejecución de la primera operación terrestre, naval y aérea, combinada de la historia mundial militar, el desembarco de Alhucemas en 1925, vino a reforzar su convencimiento de la importancia estratégica y táctica del poder aéreo.

En el año 1932, se creaba la *Revista de Aeronáutica*, publicación de los organismos aeronáuticos de la República española y que de alguna forma venía a ser la sucesora de *Aérea*, publicación fundada en 1923 y que desaparecería en diciembre de 1930. El primer director de la *Revista de Aeronáutica* fue el entonces comandante Francisco Fernández y González-Longoria, una de las mejores cabezas pensantes que ha tenido la Aviación española, quien abrió sus páginas a todos los aviadores que desearan exponer sus puntos de vista profesionales, destacando sobre todos Manzanque, Aboal, Pastor Velasco, Martínez Merino, Spencer y el propio Longoria, quienes defendían la necesidad de crear un tercer Ejército, independiente del Ejército de Tierra y la Marina de Guerra, con un mando único sobre la aviación de caza y la defensa contra aeronaves.

La polémica fue muy viva entre ellos y los marinos, aunque menos agrias con los militares. Éstos y los marinos seguían defendiendo a ultranza la necesidad de unas Fuerzas Aéreas de cooperación subordinadas al mando terrestre o naval, si bien en el Ejército de Tierra se alzaron voces que aceptaban la existencia de una Aviación independiente, aunque supeeditada a la estrategia de superficie y tuvo su máximo exponente en el entonces comandante de Artillería, Carlos Martínez Campos. Entre los más ardientes defensores del punto de vista naval estuvieron Mateo Mille y un prometedor oficial, Luis Carrero Blanco. Entre otras firmas aeronáuticas destacaron varios aviadores más jóvenes, como García Pardo y García Morato.

Este debate intelectual pasó a los medios de comunicación social y halló un gran eco en los periódicos de mayor tirada, haciendo los marinos una férrea defensa del acorazado y del arma submarina y los militares de la estrategia de superficie, si bien aceptando la importancia de la superioridad aérea. Por su parte, los aviadores radicalizaron su postura identificándose con los principios de Dohuet y otros pensadores aeronáuticos, con un pensamiento y unos principios doctrinales muy por delante de los entonces responsables de la Aeronáutica nacional.

En los primeros años treinta se desarrollaron dos conflictos armados en los que la Aviación tuvo una gran influencia, la guerra italo-abisinia y la de El Chaco. En la primera, en siete meses Italia resolvió el conflicto debido al empleo masivo de la Aviación, con bombardeos incesantes, abastecimientos a las Fuerzas Terrestres avanzadas, transporte de tropas e innumerables misiones de reconocimiento aéreo, pero la débil Aviación etíope no pudo hacer nada frente a la Aviación italiana. En América del Sur la guerra entre Bolivia y Paraguay ofreció los primeros combates aéreos en el continente, pero sin que de la misma se derivasen lecciones doctrinales de alguna importancia.

En este ambiente doctrinal aeronáutico comenzaba el día 17 de julio de 1936 a las cinco de la tarde, una de las guerras más largas y cruentas del siglo xx, la guerra civil española.

La situación aérea en España en julio de 1936

Al sublevarse una buena parte de las Fuerzas Armadas españolas en julio del año 1936 contra la República, de los que podemos considerar como ocho grupos o núcleos de la Aviación, (cinco de la Aviación Militar, más otros tres con posible empleo bélico, los afectos al Servicio de Instrucción, la Aeronáutica Naval y los aviones de las Líneas Aeropostales Españolas (LAPE), aproximadamente un 62% permaneció leal a la República, mientras que el 38% restante se unió a los sublevados. En lo que al personal se refiere, del medio millar aproximado de pilotos del Ejército, junto al casi centenar de aviadores de la Aeronáutica Naval, 250 permanecieron a las órdenes del Gobierno, 160 se unieron a los sublevados, unos 49 serían ejecutados, 144 hechos prisioneros y algunos consiguieron pasarse a la otra zona o esconderse.

Respecto al material aéreo, de los 304 aviones de primera línea, 210 fueron retenidos por el Gobierno y 94 por los rebeldes, mientras que de

los 215 de segunda línea, solamente 15 quedaron en manos de los sublevados, es decir una proporción total de 4 a 1.

La contienda originaría una solución positiva para las ya antiguas aspiraciones de los aviadores españoles independientemente del lado en que militaron, al menos desde el punto de vista orgánico. El día 4 de septiembre el Gobierno de la República creaba el Ministerio de Marina y Aire y pondría a todas las Fuerzas Aéreas bajo un solo mando en la persona de Hidalgo de Cisneros. En el bando nacionalista se comenzó el día 29 de julio por crear una Jefatura de los Servicios del Aire, cargo para el que fue designado Kindelán. Posteriormente en el mes de agosto se constituían unas Fuerzas Aéreas nacionales, compuestas por la Aviación del Ejército con escuadrillas de caza, reconocimiento, gran reconocimiento y de hidroaviones y una Aviación de acción independiente integrada por escuadrillas de caza, de gran bombardeo y de transportes y de tropa. Sin embargo, estas Jefaturas de Aviación serían más aparentes que reales, pues en el bando republicano estaría mediatizada por el Cuerpo Expedicionario soviético y en la Aviación nacional por la Legión Cóndor y en menor medida por la Aviación Legionaria italiana.

Como anécdota circunstancial hay que mencionar la influencia indirecta que la Aviación tuvo en el transcurso y desenlace de la contienda y posteriormente en la historia de España. A las siete de la mañana del 19 de julio el general Franco llegaba a Tetuán por vía aérea procedente de Las Palmas, a bordo del histórico *Dragon Rapide* (que se encuentra hoy día en el Museo de Aeronáutica y Astronáutica) y el día 6 de agosto se trasladaba en avión a Sevilla, viajando por aire durante los tres años de la guerra con cierta frecuencia. Sin embargo, el cabeza visible de la sublevación, el general Sanjurjo moriría en accidente aéreo en las proximidades de la ciudad portuguesa de Cascais, cuando pretendía volar a Burgos, el día 20 de julio. Casi un año más tarde, otra figura histórica del Alzamiento Nacional, el jefe del Ejército del Norte, el general Emilio Mola, perdería la vida el 10 de junio de 1937, en plena batalla contra el «cinturón de hierro» de Bilbao, al estrellarse su avión cuando volaba hacia Vitoria.

Principios doctrinales de la Aviación nacional

Aunque los aviadores republicanos y nacionales habían aceptado, defendido y se habían identificado, como se ha expuesto anteriormente, con el pensamiento aéreo de Foulois, Dohuet, Trenchard, y Mitchell sin embargo, el carácter de la guerra limitaría el pleno empleo de los principios del

poder aéreo. Al igual que en el reciente conflicto de Kosovo los aviones de la Organización del Tratado del Atlántico Norte (OTAN) se vieron constreñidos por factores políticos, (los daños colaterales y víctimas civiles deberían ser mínimos y de igual forma, las pérdidas aéreas propias deberían ser reducidas al menor número posible), la guerra civil hacía prohibitivo el concepto de guerra total al no ser empleado el bombardeo estratégico en toda su dimensión contra objetivos urbanos, industriales o importantes nudos de comunicación. Como afirma el analista francés Rougeron en su libro, *Las enseñanzas aéreas de la guerra de España*:

«Las autoridades nacionalistas limitaron los daños y destrucciones a las estrictamente indispensables, con el fin de facilitar la reconstrucción nacional al término de la contienda.»

Los aviadores españoles habían adquirido una gran experiencia en misiones de ataque al suelo y de abastecimiento aéreo a posiciones sitiadas durante la campaña de Marruecos, así como en las de reconocimiento aéreo visual y fotográfico, pero nuestra neutralidad en la Primera Guerra Mundial les había impedido adquirir experiencia práctica en el combate aire-aire, bombardeo de grandes concentraciones de tropas y centros industriales o núcleos urbanos. Tampoco tenían práctica en atacar a unidades motorizadas o blindadas. Sin embargo, la realización de nuestros grandes vuelos a Iberoamérica, Guinea Ecuatorial y Filipinas les había facilitado una gran experiencia en vuelos a grandes distancias tanto sobre el mar como sobre tierra firme.

El transporte aéreo sobre el estrecho de Gibraltar

Sin embargo, la Aviación nacional daría la gran sorpresa estratégica y táctica merced al transporte aéreo. Ninguno de los precursores del poder aéreo había intuido la importancia de este principio de empleo, pues hasta el día 18 de julio de 1936 nunca se había realizado un transporte aéreo continuado de fuerzas militares.

Al comienzo de la contienda el general Mola había previsto el traslado por mar de las fuerzas situadas en Marruecos, sin las cuales el Alzamiento terminaría en fracaso. Una vez en la Península deberían progresar hacia Madrid vía Despeñaperros. Siguiendo este plan en la noche del 18 al 19 de julio fueron transportadas por mar fuerzas regulares de Ceuta, pero la defección de las unidades navales que las transportaron y la presencia de los destructores de la de la escuadra gubernamental impidieron continuar con el flujo de las tropas hacia la Península.

El general Franco que visitaba a diario el aeródromo de Tetuán, mantenía frecuentes contactos con los aviadores que efectuaban reconocimientos aéreos sobre la zona del estrecho de Gibraltar y que con los escasos medios disponibles habían comenzado a transportar por aire a Sevilla algunas unidades. De esta forma pudo conocer de manera directa que los barcos de guerra gubernamentales evitaban hacer frente a los bombardeos de los aviones nacionales y buscaban el resguardarse en los puertos del sur peninsulares.

Franco convocó entonces en Tetuán una reunión de altos mandos, a la que asistió Alfredo Kindelán, y en la misma se adoptó la decisión de trasladar cuanto antes por vía aérea a Sevilla a las fuerzas estacionadas en Marruecos. Los tres Fokker F-VII trimotores que habían iniciado el día 21 varios vuelos a Tablada llevando fuerzas, fueron intensificando sus vuelos hasta el punto que el día 25 efectuaron 60 salidas, llevando cada uno 16 hombres y sus equipos, de la Legión y de regulares, uniéndose al esfuerzo aéreo dos hidroaviones Dornier-Wal de la Marina que acaban de ser reparados en Cádiz y que actuaron desde el puerto de Ceuta para amerizar en Algeciras.

Hay que destacar el entusiasmo de los aviadores en cooperar en esta tarea, mereciéndose destacar el caso del alférez Leiva que con su avioneta trasladaba desde Tetuán a Ceuta en cada vuelo a un legionario. El día 29 se intensifica el transporte aéreo con la llegada de los primeros Junkers-52 de un total de 20 solicitados a Alemania, a los que el día 30 se sumaban algunos de los Savoia-81 enviados por Mussolini. Al finalizar el mes de julio 2.063 soldados habían llegado a Tablada y al aeródromo que se había habilitado en Jerez.

Con el fin de incrementar el transporte de las fuerzas, Franco decide utilizar también la vía marítima, a pesar de la presencia de lo mejor de la flota gubernamental en las aguas del Estrecho. Para ello se formó una sombrilla aérea compuesta por 12 aviones en vuelo, estando el resto en tierra listos para despegue inmediato. Las aeronaves fueron escalonadas a diversas alturas, los Dornier-Wal a 200 metros sobre el agua, los Breguet y Nieuport a 500 y los Fokker y Savoia entre 1.000 y 1.500 metros y se les asignaron las siguientes misiones:

- Limpiar el Estrecho de submarinos y barcos gubernamentales.
- Mantener bloqueada en Tánger a la escuadra roja e impedir pasar desde la altura de Estepona a las unidades fondeadas en Málaga.
- Proteger a toda costa el paso del convoy.

Durante la travesía del convoy, llamado de la victoria, iniciada en la mañana del día 5 de agosto, los aviones nacionales atacan y dañan a varios barcos de guerra republicanos, entre los que estaban los destructores *Lepanto*, *Lazaga*, *Valdés* y *Alcalá Galiano*, permitiendo que el convoy arribase felizmente a Algeciras a las ocho de la tarde. De esta forma otros 1.600 soldados venían a reforzar a los sublevados.

Sin demora alguna el «puente aéreo» continuó a lo largo de los meses de agosto, septiembre, octubre y noviembre habiendo transportado durante el transcurso de la operación iniciada el 19 de julio, un total de 23.393 soldados y efectuadas simultáneamente 424 acciones de bombardeo. Lo cual quiere decir que el convoy naval de la victoria transportó solamente el 6,8% del total.

La operación aérea fue la primera de su género en el mundo y serviría como ejemplo a las potencias que pocos años después se enfrentarían en la Segunda Guerra Mundial. El paso aéreo del Estrecho fue uno de los mejores y más exitosos empleos del poder aéreo durante la guerra civil y abrió el camino hacia Madrid a las fuerzas nacionales vía Extremadura y valle del Tajo, cuando los republicanos esperaban que la ruta elegida fuese a través del paso de Despeñaperros.

La operación pudo y debió haber fracasado, ya que las fuerzas aéreas de la República contaban con medios suficientes, si no para haberla impedido, si al menos para obstaculizarla seriamente, pero en Madrid no se percataron que la guerra se estaba decidiendo a 600 kilómetros, en el Estrecho, y no en la sierra de Guadarrama, donde había concentrado sus medios aéreos de combate. La Aviación nacionalista dio ejemplo de gran imaginación y coraje al planear y ejecutar un puente aéreo cuando ninguna nación con anterioridad se había arriesgado a plantearse una operación de este tipo.

Apoyo a las Fuerzas Terrestres para facilitar su avance

La progresión nacionalista por Extremadura, apoyada por todos los aviones disponibles fue rápida si bien no exenta de dificultades, tomándose la ciudad de Badajoz el día 14 de agosto. En este aspecto la Aviación fue utilizada para ablandar la resistencia del adversario y facilitar el avance terrestre, siguiendo las experiencias obtenidas en la campaña de Marruecos. La falta de artillería pesada y de acompañamiento de las fuerzas nacionales, así como de unidades blindadas, harían obligada durante toda la guerra la utilización de la Aviación que actuaba como sustituta de

aquella. Esta supeditación del arma aérea venía motivada por la dirección terrestre de la maniobra, que no valoraba en toda su dimensión la verdadera potencialidad del poder aéreo.

La Infantería era menos vulnerable al ataque aéreo por su dispersión, enmascaramiento y protección en zanjas y trincheras mientras que la Artillería fue uno de los objetivos más dañados por la llamada Aviación de asalto. Pero serían las unidades motorizadas y blindadas en movimiento las que registrarían el mayor número de pérdidas humanas y de material a lo largo de la guerra y en particular si no disponían de apoyo o protección aérea, tal como ocurrió a las fuerzas italianas en la batalla de Guadalajara.

La Aviación nacional desarrolló y perfeccionó una táctica ya experimentada en la guerra de Marruecos para ataque a las fuerzas terrestres y objetivos de pequeñas dimensiones, que se conocería popularmente como la *cadena* y fue utilizada por vez primera en la campaña del norte en 1937 y posteriormente en todos los frentes más importantes de la guerra. La inferioridad del He-51 como avión de caza frente a los *chatos-curtis* y *moscas-ratas* hizo que se le utilizase como avión de ataque al suelo bajo una nueva norma táctica que recibió el nombre la *cadena* y con esta forma de ametrallamiento y bombardeo se sometía a las Fuerzas Terrestres a una intensa y continua acción aérea, tanto si se encontraban en movimiento como en despliegue estático. Según la doctrina aérea nacionalista, una escuadrilla de He-51, desplegada ante un fuerte estabilizado, tenía capacidad para efectuar reconocimientos aéreos en una profundidad de 10 kilómetros y frenar una ofensiva local tanto atacando a las unidades en movimiento por carreteras o contra las trincheras. Estas acciones aéreas reducían además la moral del enemigo, aumentaba notablemente la propia y obtenía resultados materiales muy apreciables.

La escuadrilla compuesta por seis a nueve aviones, iba formada en ala a la derecha y debía entrar siempre que fuera posible con el Sol de espalda para intentar sorprender al enemigo. Al llegar sobre el objetivo a una altura de 1.000 metros se iniciaba un viraje de 90 grados a la izquierda con un picado de 45 grados, ametrallando en el descenso y nivelando a 100 metros de altura para lanzar una de las seis bombas de 10 kilogramos que llevaba el He-51. A continuación se daba un tirón para ganar altura y observando el impacto de la bomba para corregir el próximo lanzamiento que sería repetido hasta agotar el armamento. Esta maniobra era realizada individualmente pero de forma continuada por la escuadrilla y era de tal eficacia que se había comprobado que se alcanzaban impactos con un error

probable circular inferior a cinco metros, siendo su aprendizaje sumamente sencillo. Esta maniobra educaba el espíritu agresivo de los nuevos pilotos, sin reducir las naturales del cazador, por lo que consideraba una excelente escuela para los futuros integrantes de los pilotos de caza. García Morato que fue quien propugnó esta doctrina de empleo para el He-51, la había ejecutado con anterioridad en 75 ocasiones sin ser alcanzado nunca por el fuego enemigo. El He-51, aparecido en el año 1933 fue el avión que simbolizaría el renacimiento del arma aérea alemana y tras su actuación en España fue el último biplano de caza contruido en serie en dicho país, que dejaría paso al monoplano, de mayor velocidad y maniobrabilidad.

Aunque no utilizado por las unidades aéreas puramente españolas de la Aviación nacionalista, hay que citar al Ju-87 *stuka* que cobraría buena fama en España. Lento, poco flexible y vulnerable, operaba bajo la protección de la caza, entrando en servicio con la Legión Cóndor en el frente de Teruel en 1937. Su actuación satisfactoria motivó su sustitución por el modelo B, de mejores características, mayor armamento y carga de bombas y al que se le incorporaría las agudas sirenas bautizadas como «trompetas de Jericó», que producían un terrorífico impacto psicológico.

Pero con el apoyo solamente de estos cazas tácticos hubiera sido imposible la victoria nacionalista. Hay que destacar la utilización de los bombarderos en todas las batallas importantes, como serían al comienzo de la guerra de los Savoia SM-81 y Ju-52, y posteriormente los SM-79, Fiat Br-20 y Caproni-310 italianos y los He-111 y Dornier-17 alemanes, empleados en el frente norte, Brunete, Belchite, Teruel, Ebro y Levante, normalmente lanzando su carga de armamento en vuelo horizontal, sobre todo contra objetivos de grandes dimensiones, como eran los despliegues de las grandes unidades.

Por otro lado los responsables de la batalla terrestre solicitaban con demasiada frecuencia el apoyo de la Aviación, olvidando que los medios aéreos son escasos por su propia naturaleza, hasta el punto que el propio general Franco tuvo que dictar la siguiente orden:

«Dada la escasez del número de aviones y la necesidad de atender con rapidez a las situaciones que se crean en los frentes, cada retraso en el cumplimiento de las órdenes del general del Aire, por dificultades puestas por las autoridades militares, ocasionan un grave daño a las operaciones, y emanando siempre de resoluciones ordenadas por mi Autoridad en consecuencia de las necesidades urgentes de la campaña, espero de todos la cooperación más estrecha para que

dichas órdenes se cumplan sin retraso, debiendo las autoridades militares, cuando aprecien una situación de gravedad por la falta de aviones o disminución de su número, dar cuenta urgentísima para que llegue a conocimiento del Generalísimo y resuelva éste, pero sin que por ello se retrase la ejecución de la orden.»

Lucha por la superioridad aérea

La doctrina aérea vigente en el año 1936 tanto a nivel internacional como en España, tal como se ha señalado anteriormente, definía el concepto de superioridad aérea, advirtiendo, tal como afirmaba Dohuet, que había que obtenerla:

«Destruyendo el poder y el potencial aéreo enemigo en el suelo antes que en el aire.»

Por ello ambos bandos habían comprendido la importancia de la doctrina aérea que preconizaba la destrucción de los aviones en el suelo. Los ataques y bombardeos de los aeródromos de uno y otro lado serían una constante durante la contienda. La primera acción con la intención de destruir aviones en el suelo fue ejecutada por la Aviación nacionalista el 23 de agosto, cuando ocho Ju-52 escoltados por tres He-51 bombardearon el aeródromo de Getafe. Los daños ocasionados no fueron cuantiosos pero el efecto moral obtenido fue bastante considerable. Otro ataque más contundente sería realizado días más tarde, exactamente el día 2 de septiembre, contra el aeródromo republicano de Talavera de la Reina, donde se encontraban alineados 17 aviones gubernamentales.

Sin embargo, la Aviación republicana sufriría su primera gran derrota material cuando el día 27 de octubre fue atacado el aeródromo de Barajas, siendo destruidos numerosos aviones y causándose elevadas víctimas. Esta acción les llevaría a dispersar los aviones en el suelo, lo que dificultaría de alguna forma a los nacionalistas la repetición de ataques con tan excelentes resultados. Pero la falta de coordinación aérea en las filas gubernamentales facilitaría que sus adversarios pudieran continuar este tipo de misiones, en numerosas ocasiones contra todos los aeródromos republicanos, destacando las realizadas en la campaña del norte, en particular el día 5 de junio de 1937 contra el aeródromo de Somorrostro o en la campaña de Cataluña, en los últimos meses de la guerra, destruyendo los aviones republicanos estacionados en Figueras y Villajuiga.

El suministro inicial de seis Heinkel-51 a principios de agosto de 1936 y de 12 Fiat CR-32 italianos a mediados del mismo mes permitió que la

Aviación nacional pudiera obtener, si bien temporalmente, la superioridad aérea, que ejercían desde el principio las Fuerzas Aéreas de la República, pero este equilibrio finalizaría a comienzos de noviembre con la entrada en liza de nuevos cazas y bombarderos de procedencia soviética. Efectivamente, al variar la situación estratégica de forma notable por la pérdida gubernamental del control del Estrecho y de zonas importantes del territorio nacional, así como de la superioridad aérea en Andalucía Occidental, la Unión Soviética decidió, cuando fue liberado el Alcázar de Toledo por las fuerzas nacionales enviar un cuerpo aéreo expedicionario, mandado por el general Smuschkevich, que se hacía llamar *general Douglas* en el que figuraban los bombarderos bimotores *katiuskas* SB-2, cazas biplanos I-15, bautizados como *chatos* y los nuevos cazas monoplanos de tren retráctil I-16, conocidos como *moscas* o *ratas*, estos últimos de gran velocidad de subida y horizontal y más techo de vuelo que los CR-32 *chirris*. Del 13 al 19 de noviembre se libraron violentos combates aéreos en las proximidades de Madrid en las que ambos bandos reclamaron importantes victorias aéreas, los republicanos 52 derribos y los nacionales 33, si bien solamente admitieron 18 y 15 pérdidas propias, respectivamente. Esta lucha por la superioridad aérea venía impuesta por el deseo nacionalista de avanzar hacia Madrid y por la parte gubernamental para retrasarlo o pararlo definitivamente.

La progresión hacia Madrid a partir de la conquista de Toledo dejó de estar regida por los principios del arte militar, pues como cita Kindelán en *Mis cuadernos de guerra*:

«... sería por la atracción sentimental que ejercía Madrid... dejando actuar nuestros sentimientos.»

Para apoyar el avance de unos e intentar frenarlo otros, la Aviación de ambos libraron continuos y frecuentes combates aéreos próximos a la capital en la búsqueda de la superioridad aérea, habiendo pasado a la historia como la batalla aérea más renombrada de la guerra civil la que se libró sobre el río Jarama en febrero del año 1937. En esta época el material aéreo nacional era de inferior calidad técnica que el republicano, estando el despliegue aéreo numérico de la caza en la zona también a favor del lado gubernamental, unos 70 I-15 e I-16 frente a 50 cazas nacionales, de los cuales solamente 23 eran *chirris*, 24 He-51, un Messerschmitt-109 y un He-112. De todos es conocido que la decidida actuación de García Morato, Salvador y Bermúdez de Castro el día 18 de febrero, al enfrentarse a 36 cazas republicanos, arrastró a los indecisos pilotos italianos, entablándose un intenso combate aéreo en el que hubo

varios derribos, no muy bien de terminado, pues depende de las diversas informaciones de los combatientes, siendo las más verosímiles la de ocho *chatos* por un *chirri*. De todas formas la superioridad aérea continuaría en manos republicanas a lo largo de la batalla de Guadalajara, en marzo del mismo año 1937.

En la Aviación nacionalista se fueron definiendo reglas tácticas para el combate aéreo, destacando las dictadas por García Morato en sus *Normas generales de combate de caza 3G-3*, en las que establecía la forma de hacer frente a los I-15 e I-16. Calificaba al primero de éstos como más maniobrero y de mayor potencia de fuego que el Fiat CR-32, por lo que recomendaba no combatirle por debajo de los 1.500 metros de altura ni empeñarse con él de forma continua porque se finalizaría perdiendo su persecución. En su opinión había que atacarle en picado y con velocidad y puesto que el I-15 estaba blindado en su parte posterior dispararle de través. Con relación a los I-16, los definía muy rápidos, de persecución, pero menos maniobreros que los Fiat, y puesto que su aceleración en picado era superior consideraba que en esa situación no debía atacársele.

Decía que ante el ataque de un I-16 *mosca* por la cola había que virar muy fuerte y subiendo. En su criterio, escribió que la acometividad no está reñida con la prudencia y recomendaba no internarse en combate en solitario, tener en cuenta la posición del Sol para intentar la sorpresa, vigilar los alrededores para evitar colisiones, no perder mucha altura, no empeñarse en combate con varios simultáneamente, estar atento a la reserva de combustible y conocer de antemano el rumbo y distancia al aeródromo propio. Dichas normas contenían también una serie de instrucciones para identificar e interpretar cuando se obtenía una victoria aérea a fin de evitar apropiaciones erróneas o indebidas para evitar que un deseo impulsivo o exceso de amor propio pudiera manchar la credibilidad y reputación de la unidad.

Podemos concluir que la lucha por la superioridad aérea fue continua a lo largo de la guerra, favoreciendo a uno u otro bando en función de la ventaja tecnológica y del adiestramiento de las tripulaciones en cada momento. Lo que sí es cierto es que el número de derribos fue muy elevado por ambas partes, si bien no ha sido posible señalar cifras exactas, que varían según el origen de las fuentes. Desde el lado nacional, los pilotos españoles se atribuyeron 294 victorias, la Legión Cóndor 314, mientras que la Aviación Legionaria italiana eleva a 703 los derribos conseguidos más un largo centenar de probables lo cual parece exagerado. Si se suma el número de atribuciones, más el de aviones capturados y el de

accidentados (muy numerosos estos últimos en el lado republicano), en algunos casos se superan las cifras totales del material aéreo que estuvo disponible.

El abastecimiento aéreo

Los aviadores españoles habían aprendido en la campaña de Marruecos mucho en cuanto a aprovisionamientos desde el aire, lo habían convertido en un arte y una técnica insospechados, en vuelo a cotas ultra bajas o rasantes, que los franceses habían bautizado a la española. Las reducidas dimensiones de las posiciones hacía obligado el vuelo bajo, a menos de 10 metros de altura, razón por la cual muchos aeroplanos caerían derribados por el fuego rifeño.

Lógicamente estas técnica y táctica no podían ser aplicadas en la guerra civil por dos razones fundamentales; la primera sobre todo porque la República disponía de unas Fuerzas Aéreas y la segunda porque algunas de sus unidades terrestres estaban equipadas de artillería antiaérea. Sin embargo, el concepto de abastecer a guarniciones sitiadas sería llevado a efecto y con gran eficacia en diversas situaciones, en especial al Alcázar de Toledo y al Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza.

Ante Franco se planteaba un grave dilema, liberar el Alcázar, sitiado desde el mismo momento de comienzo de la contienda o intentar tomar Madrid. Él se decidió por la primera de las opciones. El Alcázar sólo podía ser abastecido por aire y el día 20 de agosto un Junkers-52, cargado de bombas, conservas, café y medicamentos, hasta completar 500 kilogramos, salió en vuelo nocturno desde Tablada y descendiendo hasta 50 metros de altura dejó caer el material, que desgraciadamente parte caería en manos del adversario. Percatada toda la tripulación de su fracaso, regresa a Sevilla y repite la operación y en vuelo rasante consigue depositar la carga completa dentro del recinto, regresando el avión acribillado a balazos. Posteriormente habría continuación en el abastecimiento aéreo en numerosas misiones, que se convertiría en una intensa acción de bombardeo y ametrallamiento a las fuerzas republicanas que asediaban el Alcázar el día 27 de septiembre, y que sería liberado en el atardecer del día siguiente, tras 68 días de asedio.

Pero sería el abastecimiento aéreo al Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza una de las operaciones aéreas más importante, heroica y ejemplar de todo el conflicto. Tras la liberación del Alcázar, se tuvo noticia el día 8

de octubre por medio del piloto de una avioneta Miles Falcon del aeroclub de Andalucía, que el Santuario seguía resistiendo al intenso cerco de las tropas republicanas. Inmediatamente el piloto Carlos de Haya iniciaría al día siguiente un vuelo de aprovisionamiento con un avión civil de transporte DC-2. Desde entonces y hasta el 1 de mayo del año 1937, día en que fue tomado el Santuario, se efectuaron 166 vuelos, sin contabilizar los de los cazas de acompañamiento, de los cuales 121 serían de abastecimiento aéreo con cerca de 100 toneladas de víveres, medicamentos, munición, etc. Conviene tener presente que el Santuario se encontraba muy a retaguardia de la zona republicana y a escasos kilómetros del aeródromo de Andújar, utilizado por la Aviación gubernamental para bombardear a la posición e interceptar a los abastecimientos aéreos. El héroe de estos vuelos sería el capitán Carlos de Haya que realizaría 86 de las misiones aéreas de aprovisionamiento.

Misiones de bombardeo

Tanto alemanes como italianos pretendieron que se aplicasen los principios de Dohuet, en los que el bombardeo sobre ciudades y núcleos industriales se refiere, pero ya se advirtió anteriormente que las autoridades nacionalistas se opusieron a ello, excepto cuando se trataba de fábricas de material de guerra o zonas portuarias mediterráneas, como las de Barcelona, Valencia, Alicante y Cartagena y de la costa cantábrica y nudos ferroviarios importantes como Alcázar de San Juan, Almansa y Chinchilla, por citar solamente algunos de ellos.

La mayoría de las capitales de provincia recibió algún ataque aéreo a lo largo de la guerra y aunque Madrid, Oviedo y Teruel sufrirían más continuamente los bombardeos aéreos, sería Barcelona, seguida de Durango, Guernica y Cabra las que tuvieron mayor número de víctimas. Efectivamente, a partir de mediados de marzo de 1938, aviones nacionales con base en Mallorca realizaron una serie de bombardeos sobre la ciudad condal, alcanzando su máxima intensidad el día 17 de abril, estimándose en más de 1.000 las víctimas mortales. Un año antes, el día 31 de marzo la ciudad de Durango, en plena campaña del norte, fue atacada a lo largo del día por 12 bombarderos que lanzaron 12 toneladas de bombas y causaron 176 muertos. Este número de víctimas civiles en una acción de bombardeo no había tenido precedentes hasta ese día, ni siquiera la realizada sobre Madrid el día 14 de noviembre de 1936 en la que murieron 62 personas. Desde el punto de vista propagandístico sería

el bombardeo de Guernica el que tuvo mayor resonancia dentro y fuera de España, que fue realizado por la Legión Cóndor el 26 de abril de 1937. Cerca de 40 aviones, principalmente Ju-52 lanzaron entre 25 a 28 toneladas de bombas, produciéndose 126 muertos y destruyendo el 20% de la ciudad. Estos bombardeos impresionaron y molestaron profundamente al general Franco, ya que en algunas ocasiones fueron realizados por la Legión Cóndor y Aviación Legionaria sin su aprobación previa. En los habidos en el norte le llevaron a prohibir a Von Richthofen que bombardease Bilbao y una franja a su alrededor.

A lo largo del conflicto, Madrid sería castigada por la Aviación nacional, si bien los objetivos atacados fueron solamente los de interés militar, en particular los Ministerios de Marina y Aire y el de la Guerra, Palacio de Comunicaciones, depósitos de la CAMPSA y aeródromos de la capital, etc. El primer bombardeo tuvo lugar el 7 de noviembre de 1936 y continuaron a lo largo de todo el mes, causando un total de 312 muertos, 1.195 heridos y 486 casas siniestradas. La imposibilidad de conquistar la ciudad llevaría a los nacionales el 23 de noviembre a desistir en su ataque frontal sobre Madrid. El efecto de los bombardeos perseguía mantener en repetida y continua alarma a la población, además había que agregar las pérdidas de horas de trabajo, consumo de munición antiaérea, perturbación de los servicios públicos, etc.

Estas pérdidas indirectas sobrepasaron muchas veces, las destrucciones materiales y estaban más en función del número de alarmas que de la importancia de los efectos directos de los ataques. Sin embargo, al no pretenderse destruir Madrid, el principio de Dohuet de la guerra total no fue viable ni tampoco el que los ciudadanos solicitasen a cualquier precio la suspensión de las hostilidades. Los madrileños dieron una gran lección, manteniendo una elevada moral y capacidad de sufrimiento. Esta actitud sorprendería a los pilotos alemanes y anticipó la heroica resistencia de las poblaciones civiles ante los bombardeos de la Segunda Guerra Mundial.

Las operaciones aéreas de bombardeo en profundidad fueron escasas y esporádicas y ambas partes sufrieron importantes pérdidas cada vez que lo pretendieron. Casi siempre los bombardeos necesitaron escolta de caza y a pesar de ello se experimentaron fuertes pérdidas. En enero del año 1937 el cuartel general del Generalísimo dictó una instrucción sobre el empleo de la Aviación para conservar el dominio del aire, de la que cabe destacar:

- Empleo libre si no había caza enemiga.
- Si ésta era escasa se podrían hacer acciones no protegidas o con poca caza, en formación cerrada y sin penetrar más de 10 kilómetros.
- Cuando la presencia de la caza era importante sólo se podía actuar con escolta proporcionada.
- No actuar desde aeródromos propios situados a menos de 30 kilómetros del frente.

La llegada de los He-111 en el año 1937, merced a su velocidad para la época permitió efectuar misiones nocturnas de bombardeo sin escolta de caza.

Sin embargo, los bombardeos por ambos bandos ocasionaron menos de 10.000 muertos. Cifra insignificante si se compara el total de víctimas del conflicto y más aún si ponemos al lado la de los millones de alemanes en la Segunda Guerra Mundial.

Acción sobre el mar

Una de las lecciones más notables de nuestra guerra civil sería el empleo de la Aviación contra la flota republicana y las instalaciones marítimas. Mientras que las penetraciones aéreas en profundidad desde bases terrestres sobrevolando el territorio enemigo siempre fueron a costa de grandes pérdidas, las acciones desde las Baleares contra los puertos mediterráneos se desarrollarían normalmente sin bajas propias. El control de las Baleares jugó una baza decisiva en el desenlace del conflicto y los propios nacionalistas tardarían en comprender el beneficio de esta posición para la positiva conducción de las operaciones aéreas. Ello sería un grave error de las autoridades gubernamentales, no haber comprendido el valor de esta posición insular. En el año 1936 había en las islas dos bases de hidros, una en puerto Pollensa y otra en Mahón, más el aeródromo del aeroclub en Son Bonet. Durante los días de julio los republicanos sometieron a continuos bombardeos aéreos a la isla de Mallorca, desde Barcelona, Valencia y Mahón, y realizaron un desembarco el día 16 de agosto en Porto Cristo a las órdenes del capitán Bayo, pero su avance sería detenido y con el apoyo de tres cazas Fiat CR-32 y otros tres hidros Macchi-41 adquiridos con toda urgencia a finales de agosto, los nacionales conseguirían rechazar la invasión y obtener la superioridad aérea local. Los desembarcos podrían haber sido repetidos y multiplicados y dirigidos igualmente contra Ibiza y Formentera pero los dirigentes republicanos más preocupados por la defensa de Madrid perdieron el control de las

islas, y en consecuencia el dominio del aire sobre el Mediterráneo, lo que se tradujo en la pérdida del control del tráfico marítimo y la protección de los puertos de la zona, como Port-Bou, Rosas, Barcelona, Valencia, Alicante, Cartagena y Almería.

Poco se ha valorado la contribución que tuvo en el desenlace de la guerra la Aviación de Baleares, que pudo haber sido más intensa de haber contado con mayor número de medios aéreos. Sus acciones pueden ser consideradas de verdadero alcance estratégico ya que los republicanos tenían los puertos mediterráneos antes citados como centros de los abastecimientos esenciales y desde éstos hasta los que fueron principales frentes de batalla, vías Barcelona y Valencia hacia Madrid, por lo que la interdicción aeronaval y el ataque a los puertos tendrían una notable influencia. Esta última adoptaría cuatro formas sucesivas. Al comienzo se intentó por la Marina nacional el control marítimo en aguas internacionales que tendría que ser abandonado al poco tiempo por la interposición de buques de guerra de otras naciones. Posteriormente, la utilización del arma submarina que tuvo un gran éxito inicial, fue neutralizada por la acción naval franco-británica. Después se utilizaría la Aviación con base en Baleares contra buques en alta mar, pero la presión internacional obligó a renunciar a esta forma de actuación, para finalmente ser empleada dentro de las aguas territoriales y costeras. Por primera vez en la historia militar el avión venía en parte a reemplazar al navío, de superficie o submarino en un bloqueo naval, y se dice que no lo sustituyó en su totalidad porque la Aviación de Baleares carecía de capacidad nocturna.

Al constituirse el mando de las Fuerzas Aéreas de Baleares, la Jefatura fue encomendada a Ramón Franco, que tenía a sus órdenes dos grupos de Savoia-70 de la Aviación Legionaria, una escuadrilla de Hé-50 de la Legión Cóndor y los Grupos Cant-Z-501 y He-60. Como ejemplo de la actividad aérea desarrollada se ofrecen datos de los Cant, destacándose:

— Horas de vuelo 25.444; kilómetros recorridos 420.000; un elevado número de buques apresados, hundidos o incendiados; y ya en 1938 quedó anulado el tráfico marítimo entre Alicante y Gandía. Cuando las fuerzas nacionalistas entraron en Barcelona se encontrarían con los muelles portuarios destruidos, los almacenes incendiados, centenares de vagones y volquetes inutilizados, depósitos de combustibles de CAMPSA destrozados y 32 buques hundidos en el puerto. Igual forma correría el puerto de Valencia, donde había 38 barcos hundidos y otros varios en Alicante, Almería, Sagunto y Gandía. En total había unos 100 barcos mercantes hundidos.

Conclusiones

Sobre el empleo de la Aviación en la guerra civil española los analistas llegaron a la unanimidad sobre la mayoría de las enseñanzas o lecciones que cabían desprenderse de la actuación aérea de los dos bandos, pero algunos, principalmente los alemanes e italianos, sacarían algunas conclusiones erróneas.

Todos los expertos aeronáuticos han estado de acuerdo que una de las mejores enseñanzas fue el «puente aéreo» del Estrecho, sistema que sería perfeccionado y utilizado en gran escala durante la Segunda Guerra Mundial. Igualmente hay coincidencia sobre las conclusiones positivas del abastecimiento por aire de unidades cercadas por el enemigo. Ambas lecciones aéreas alcanzarían su más perfecta ejecución en el histórico «puente aéreo» de Berlín.

No hubo en España lanzamiento de fuerzas paracaidistas, por lo que las operaciones de desembarcos aéreos no pudieron ser ensayadas, lo cual pone de relieve la calidad de la Luftwaffe en la operación *Mercurio* que permitiría la ocupación de Creta en la Segunda Guerra Mundial y que sería la primera gran operación paracaidista de la historia militar.

El combate aéreo se diferenció de los habidos en la Primera Guerra Mundial en que los aviones eran incomparablemente más rápidos y de mayor techo operativo, incluso a veces la acción había concluido antes que el piloto se diese cuenta de lo ocurrido. Igualmente el armamento aéreo tenía una mayor potencia y capacidad de fuego. Con frecuencia se entablaban combates en los que intervenían unos 50 cazas por ambos lados e incluso a veces hasta cerca de un centenar, pero las tácticas diferían de las de la Gran Guerra Europea. Estos combates pondrían fin a la patrulla de tres aviones en «V», que exigía a los pilotos una gran atención controlando las posiciones de cada uno de los suyos, pero que apenas les quedaba tiempo para localizar y vigilar al enemigo aéreo. Los pilotos de la Legión Cóndor crearon la *rotten* o pareja abierta, en la cual el jefe era protegido por su punto que volaba 200 metros por la cola y a un lado. Dos *rotten* componían una *schwarm*, formación abierta en la que había dos aviones en posición de ataque con sus flancos protegidos a derecha e izquierda por los otros dos pilotos. Esta táctica que fue adoptada también por los pilotos españoles, lo sería por la Luftwaffe en la Segunda Guerra Mundial y constituyó una combinación devastadora para los aliados, por lo que norteamericanos y británicos tardaron muy poco tiempo en utilizarla bautizándola con el nombre de *fangertip*, sin embargo, los pilotos republicanos

que tripulaban los *moscas* continuaron aceptando el combate aéreo como en la Primera Guerra Mundial, sin idear nuevas tácticas, con lo que perdían las ventajas aerodinámicas del caza.

Todo ello fue posible por la aparición de cazas muy maniobreros y rápidos en los que los monoplanos acabarían imponiéndose a los biplanos, a pesar que el Fiat CR-32 *chirri*, que constituyó la espina dorsal de la Aviación nacionalista se batió en todos los frentes con gran éxito. Los I-16 *ratas-moscas* acabaron superando a los He-51 y CR-32, pero no tardarían en ser a su vez superados por los últimos modelos Me-109 alemanes. El éxito de los CR-32 llevaría a los italianos a una errónea conclusión y cayeron en la tentación de seguir confiando en los diseños biplanos, proyectando así el CR-42.

Los I-16 y Me-109 constituyeron una de las más grandes sorpresas tecnológicas de la guerra española, pues nadie en el mundo esperaba que soviéticos y alemanes pudieran haber conseguido tales desarrollos aeronáuticos. El Tratado de Versalles había impuesto unas condiciones draconianas a Alemania que impedía que pudiera tener una Fuerza Aérea y una industria aeronáutica, pero en el año 1922 firmaría un acuerdo de cooperación militar con la Unión Soviética, en el que existía una cláusula secreta que concedía a la Aviación soviética la ventaja de cualquier avance técnico alemán futuro. En compensación la Unión Soviética ponía a disposición de Alemania, un aeródromo solitario situado en Lipetsk, a 350 kilómetros de Moscú. En el año 1926 el aeródromo estuvo en pleno funcionamiento como centro de entrenamiento y de ensayos aeronáuticos, camuflado como base aérea soviética. Durante los ocho años siguientes 120 jóvenes pilotos alemanes se convertirían en excelentes pilotos de bombardeo y combate aéreo, mientras que Tupolev y otros ingenieros y diseñadores aeronáuticos soviéticos accedían a los desarrollos tecnológicos de Alemania. Entre los aviadores germanos que adiestraron al personal de la Unión Soviética estaban Kesselring, Stumpff, Sperrle, etc. que más tarde fueron grandes tácticos de la Luftwaffe.

Una de las aparentes y provechosas enseñanzas, la protección a las Fuerzas Terrestres con apoyo aéreo de fuego, resultaría equivocada para los alemanes en la Segunda Guerra Mundial. Es cierto que el empleo de los Ju-87 *stukas* y de la aplicación táctica de la *cadena* con los He-51 y Ro-37 tuvieron en España un gran éxito para la Aviación nacional, como el ejemplo de Guadalajara lo tendría para los soviéticos, pero la actuación de los llamados cazas de asalto y el bombardeo en picado, que a comien-

zos de la Segunda Guerra Mundial e inicios de la campaña contra la Unión Soviética tuvo unos resultados espectaculares, lo fue porque en frente no hubo una aviación que combatiese por la superioridad aérea. Pero cuando aparecieron los cazas norteamericanos y británicos los *stukas* serían barri-dos del teatro de operaciones europeo.

Ya se ha indicado la escasa utilización del bombardeo estratégico, como consecuencia del carácter fratricida del conflicto. Para Richthofen, los bombardeos de Durango y Guernica fueron suficientes para considerar que los bombarderos alemanes Ju-52 y He-111 serían adecuados para una guerra de mayor nivel. Sin embargo, los británicos y norteamericanos habían observado con gran interés la rápida resurrección de la Luftwaffe y de forma sigilosa ante los resultados de los nuevos sistemas de armas aéreos alemanes comenzaron a poner a punto aviones de bombardeo estratégico que tendrían una intervención decisiva en la Segunda Guerra Mundial contra una Alemania aferrada a unos aviones ya anticuados y a unos principios obsoletos.

Otra de las provechosas lecciones fue el ataque a los puertos costeros mediterráneos y al tráfico marítimo por parte de la Aviación nacional. Para Gran Bretaña fue un claro aviso la práctica impunidad sobre como se producían las incursiones aéreas a través del mar y sin poder ser detectadas con cierto tiempo de alerta o preaviso. Ello condujo a los británicos a acelerar los trabajos de investigación y desarrollo sobre sistemas de detección con los que ya trabajaban en el año 1935 y que les permitiría disponer de unos radares no muy avanzados, pero sí adecuados para constituir una red de defensa aérea suficiente y eficaz, como se demostraría en la batalla de Inglaterra.

Se puede concluir con una frase de Giulio Dohuet:

«La victoria sonríe a aquellos que se anticipan a los cambios que exige la guerra, no a aquellos que los introducen una vez que se han producido.»

ÍNDICE

	<u>Página</u>
SUMARIO.....	7
PRESENTACIÓN.....	9
<i>Primera conferencia</i>	
IMPULSO INICIAL DE LA AVIACIÓN NACIONAL.....	13
Preámbulo.....	15
Despliegue y organización en julio de 1936.....	16
Evolución.....	20
Personal, Arma de Aviación.....	23
Los aviones.....	26
A modo de conclusión.....	47
<i>Segunda conferencia</i>	
LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO REPUBLICANA.....	49
Introducción.....	51
Los bombarderos franceses.....	52
Los bombarderos republicanos en el norte.....	53
Llegada de los aviones rusos.....	54
La escuadrilla de vuelo nocturno.....	55
Los últimos rasantes.....	56
La llegada de los <i>natachas</i>	57
Los R-Z <i>natachas</i> en Guadalajara.....	57
La primera reorganización.....	58
En la batalla del Ebro.....	59

El mejor bombardero de la República	61
Avanzadas características	62
Expertas tripulaciones de Aeronáutica Naval.....	64
Últimas reorganización y algunas esperanzas.....	65
El número de <i>katiuskas</i> en España	67
Epílogo con honores y homenajes	67

Tercera conferencia

HÉROES DE LA GUERRA AÉREA.....	69
Dos Aviaciones frente a frente.....	71
En las primeras semanas de la guerra.....	72
Material aéreo adquirido en el extranjero.....	73
El personal en uno y otro bando	74
Héroes en los cielos de España	75
— <i>En la batalla del Jarama</i>	76
— <i>Los abastecimientos al Santuario de Santa María de la Cabeza</i>	78
— <i>La cadena</i>	79
— <i>Aquel día nació la cadena</i>	80
— <i>Los hidroaviones y su oscura labor</i>	81
El último «cazador muerto».....	83
Aviadores republicanos distinguidos.....	84
Aviadores extranjeros con alas españolas	87
Epílogo glorioso	89

Cuarta conferencia

LA CAZA REPUBLICANA EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.....	91
Los primeros cazas de importación	96
Llegada de los cazas rusos	98
Nuevas remesas de cazas.....	101
Los meses de abril y mayo.....	103
Las expediciones al Cantábrico	103
Las batallas de La Granja y Huesca.....	104
La batalla de Brunete.....	105
La campaña de Santander	105
La batalla de Belchite	106
La primera gran remesa de cazas monoplanos rusos	106

La segunda ofensiva contra Zaragoza.	107
Nuevos jefes y material.	108
La batalla de Teruel.	109
La batalla de Aragón.	109
La campaña de Levante.	110
La batalla del Ebro.	112
Los meses de octubre y noviembre.	114
La campaña de Cataluña.	115
La caza en el sur.	116
Llegada de los <i>superchatos</i>	116
Últimos días de Cataluña.	117
El desenlace.	118

Quinta conferencia

BATALLAS AÉREAS DE LA GUERRA CIVIL.	119
La batalla del Estrecho.	121
La importancia de la obtención de aviones de transporte alemanes e italianos.	122
El llamado convoy de la victoria.	128
La República pudo haber ganado la guerra en los dos primeros meses.	133
Los primeros derribos y los orígenes de los distintivos de guerra de los dos bandos. La Cruz de San Andrés.	133
El primer derribo de García Morato.	135
El avance y la batalla de Madrid.	136
La ayuda soviética.	140
La batalla de Málaga.	141
La batalla del Jarama.	142
Batalla de Guadalajara (8-22 de marzo de 1937).	144
La campaña del norte. Decisiva batalla aérea de la guerra por las grandes pérdidas republicanas. La verdadera histo- ria del bombardeo de Guernica.	146
— <i>El papel decisivo de Von Moreau en las actuaciones alemanas.</i>	148
— <i>El reforzamiento de la intervención alemana con la creación de la Legión Cóndor.</i>	150
— <i>Las causas del bombardeo de Guernica.</i>	151
— <i>Un hecho decisivo, el asentamiento de alemanes inermes y civiles indefensos en el País Vasco.</i>	151

	<u>Página</u>
— <i>El fusilamiento en Ochandiano de Christian Harling y Paul Freese</i>	154
— <i>El bombardeo de Guernica. Sus resultados</i>	158
— <i>Las víctimas auténticas y el Guernica de Picasso</i>	162
Las batallas de distracción: Brunete y Teruel.....	172
La batalla del Ebro.....	174
Los últimos combates, el ataque republicano a La Cenia y la batalla de Peñarroya	176
<i>Sexta conferencia</i>	
EL PENSAMIENTO AERONÁUTICO DE LA AVIACIÓN NACIONAL EN LA GUERRA CIVIL 1936-1939	179
Primeras actuaciones militares y teorías aéreas	182
La situación aérea en España en julio de 1936.....	185
Principios doctrinales de la Aviación nacional	186
El transporte aéreo sobre el estrecho de Gibraltar	187
Apoyo a las Fuerzas Terrestres para facilitar su avance	189
Lucha por la superioridad aérea.....	192
El abastecimiento aéreo	195
Misiones de bombardeo.....	196
Acción sobre el mar	198
Conclusiones	200
ÍNDICE	203

RELACIÓN DE MONOGRAFÍAS DEL CESEDEN

- *1. Clausewitz y su entorno intelectual. (Kant, Kutz, Guibert, Ficht, Moltke, Sehlieffen y Lenia).
- *2. Las conversaciones de desarme convencional (CFE).
- *3. Disuasión convencional y conducción de conflictos: el caso de Israel y Siria en el Líbano.
- *4. Cinco sociólogos de interés militar.
- *5. Primeras Jornadas de Defensa Nacional.
- *6. Prospectiva sobre cambios políticos en la antigua URSS. (Escuela de Estados Mayores Conjuntos. XXIV Curso 91/92).
7. Cuatro aspectos de la Defensa Nacional. (Una visión universitaria).
8. Segundas Jornadas de Defensa Nacional.
9. IX y X Jornadas CESEDEN-IDN de Lisboa.
10. XI y XII Jornadas CESEDEN-IDN de Lisboa.
11. Anthology of the essays. (Antología de textos en inglés).
12. XIII Jornadas CESEDEN-IDN de Portugal. La seguridad de la Europa Central y la Alianza Atlántica.
13. Terceras Jornadas de Defensa Nacional.
- *14. II Jornadas de Historia Militar. La presencia militar española en Cuba (1868-1895).
- *15. La crisis de los Balcanes.
16. La Política Europea de Seguridad Común (PESC) y la Defensa.
17. Second anthology of the essays. (Antología de textos en inglés).
18. Las misiones de paz de la ONU.
19. III Jornadas de Historia Militar. Melilla en la historia militar española.
20. Cuartas Jornadas de Defensa Nacional.
21. La Conferencia Intergubernamental y de la Seguridad Común Europea.
22. El Ejército y la Armada de Felipe II, ante el IV centenario de su muerte.

23. V Jornadas de Defensa Nacional.
24. Altos estudios militares ante las nuevas misiones para las Fuerzas Armadas.
25. Utilización de la estructura del transporte para facilitar el cumplimiento de las misiones de las Fuerzas Armadas.
26. Valoración estratégica del estrecho de Gibraltar.
27. La convergencia de intereses de seguridad y defensa entre las Comunidades Europeas y Atlánticas.
28. Europa y el Mediterráneo en el umbral del siglo XXI.
29. El Ejército y la Armada en 1898: Cuba, Puerto Rico y Filipinas (I).
30. Un estudio sobre el futuro de la no-proliferación.
31. El islam: presente y futuro.
32. Comunidad Iberoamericana en el ámbito.
33. La Unión Europea Occidental tras Amsterdam y Madrid.
34. Iberoamérica, un reto para España y la Unión Europea en la próxima década.
35. La seguridad en el Mediterráneo.
36. Marco normativo en que se desarrollan las operaciones militares.
37. Aproximación estratégica española a la última frontera: La Antártida.
38. Modelo de seguridad y defensa en Europa en el próximo siglo.

* Agotado. Disponible en las bibliotecas especializadas y en el Centro de Documentación del Ministerio de Defensa.



MINISTERIO
DE DEFENSA



SECRETARÍA GENERAL TÉCNICA
CENTRO DE PUBLICACIONES



9 788478 237630

Colección Monografías del CESEDEN