

## Notas para la

# Crónica de la Cruzada Española

XIV. — (De *Le Forze Armate*, fechas 21, 24 y 28 de noviembre de 1939.)

## Alas de España

Por VINCENZO LIOY

*Como broche de oro para cerrar estos extractos de artículos e informaciones relativas a nuestra guerra de Liberación, seleccionados entre cuantos pasaron por nuestras manos hasta el día de la fecha, queremos insertar a continuación la traducción íntegra de tres artículos publicados en nuestro querido colega Le Forze Armate, por el Teniente coronel Vincenzo Lioy, Director de la notable publicación profesional Rivista Aeronautica. En ellos encontrará el lector referencias bien documentadas, objetivas y más cordiales para nuestra Causa que otras anteriormente recogidas en esta misma Sección, en cumplimiento de nuestra misión informativa.*

### I

Para comprender y apreciar dignamente el esfuerzo creador y la heroica contribución de valor y de sangre que durante la guerra ha dado la Aviación española, precisa dirigir una ojeada a las condiciones político-militares del decenio precedente al Glorioso Movimiento Nacional, que debía constituir la tormentosa gestación de la Nueva España.

Al finalizar la guerra de Marruecos, la Aviación española se hallaba dotada de aparatos heterogéneos, adquiridos poco a poco en los mercados extranjeros, para hacer frente a las necesidades de aquella campaña.

Bajo el Gobierno de Primo de Rivera nació también una industria aeronáutica española, que suministró algunos tipos de aviones, predominantemente de licencia extranjera. Junto a estas fábricas de aviones surgieron otras, productoras de material auxiliar.

El advenimiento de la República en 1931 trajo consigo una relajación en el campo de la preparación bélica, y de ello hubo de resentirse bien pronto la Aviación.

Las fábricas vieron cómo los pedidos disminuían primero, para desaparecer después; de suerte que algunas hubieron de cerrar y otras se limitaron a efectuar reparaciones de los aparatos existentes, que los progresos de la técnica habían relegado a condiciones de escasa eficiencia militar.

Período gris, que con dolor recuerdan hoy los aviadores españoles. Hubo un resurgir en 1934, con Gil Bobles en la cartera de Guerra; mas, por un complejo de circunstancias de carácter político y burocrático, los resultados

fueron insignificantes en relación con las posibilidades en potencia.

Las fuerzas disolventes del marxismo ejercitaban entre tanto su nefasta influencia sobre sectores cada vez más amplios de la vida nacional, obteniendo resultados más sustanciales cada vez.

El triunfo del Frente Popular, en febrero de 1936, representó la manifestación externa y oficial de aquella obra disgregadora de todas las fuerzas sanas del Estado, y las fuerzas armadas fueron objeto del máximo celo en la obra de trituración y progresivo exterminio.

Por lo que a la Aviación se refiere, precisa decir que el Gobierno, viendo madurar los acontecimientos—a cuya preparación dedicaba, por lo demás, todos sus afanes—, la concentró casi toda en Madrid, para tenerla más en la mano, y con una meditada sustitución de los Mandos, puso al frente de las Unidades aéreas Jefes y Oficiales de su confianza, admirablemente secundados por los Especialistas, en su mayoría afectos a la causa comunista.

Cuando el 18 de julio de 1936 el alma, eternamente joven, de España se rebeló contra las fuerzas de la destrucción, y el General Franco llamó a su lado, para la Santa Cruzada, a todos los españoles, la situación de las Fuerzas Aéreas de los dos bandos ascendían a pocos centenares de aparatos heterogéneos, y anticuados en gran parte. La casi totalidad de ellos, así como las fábricas, repuestos y talleres, se encontraban del lado gubernamental al iniciarse el Movimiento.

Menos de 1/5, pues, de las fuerzas aéreas de España es-

taban del lado de Franco, al cual faltaban, asimismo, fábricas y talleres, como le faltaban todos los recursos financieros, de los que el Gobierno podía disponer ampliamente.

Pero Franco poseía una riqueza inmensa, que faltaba al Gobierno: la riqueza constituida por las fuerzas espirituales de la inmensa mayoría de la nación, el prestigio de una experiencia bélica y una intuición política, largamente maduras en los años precedentes, y, por último, la intensa fe en la santidad de la Causa. Fué esta absoluta fe en los destinos de España la que había de producir la epopeya del Alcázar de Toledo, la resistencia de Oviedo, del Santuario de Santa María de la Cabeza, de Belchite y otros cien y cien episodios, de los que en vano buscaríamos un ejemplar en el campo rojo.

Franco, en suma, tenía consigo las fuerzas eternas del espíritu, y en el largo y trágico duelo, el espíritu no podía dejar de triunfar.

En vísperas del Movimiento, los Jefes adictos a la Causa de Franco habían acordado una serie de procedimientos tendientes a neutralizar la superioridad aérea de los rojos, mediante actos de "sabotaje" y destrucción, a efectuar en el aeródromo de Getafe (a las puertas de Madrid) y sobre el de San Javier, cerca de Cartagena.

Si la faena ejecutada en este último por el personal del aeródromo, que hubo de sacrificarse en gran número, tuvo éxito, no puede decirse otro tanto del de Getafe. El Teniente coronel de Aviación Alvarez Rementería, alma del Movimiento en Madrid, mientras se consagraba personalmente a ocupar el campo con su Batallón, encontró la muerte, dejando numerosa familia.

Iniciadas las hostilidades, los poquísimos aparatos (una quincena), dislocados en León, Burgos y Logroño, hubieron de realizar cada uno hasta seis misiones de guerra diarias, contra una Aviación superior en número y en calidad de material.

El aeródromo de Sevilla, después de algunos días, pasó a poder de los nacionales, sin daños en los pocos aviones allí alojados; por el contrario, el de Tetuán fué ocupado a viva fuerza, y los pocos aparatos *Breguet* que en él se encontraban fueron averiados por los aviadores rojos.

Con energía y entusiasmo, a pesar de cuatro bombardeos rojos sobre el campo, en cuarenta y ocho horas los aparatos fueron nuestros en vuelo. Desde el 21 de julio pudieron, pues, iniciar acciones de guerra contra unidades de la Escuadra roja del Estrecho y colaborar en el transporte de tropas al Continente, transporte que pronto debía tomar otro desarrollo y otras proporciones.

Para dar una idea del espíritu de sacrificio y del entusiasmo que reinaba entre los aviadores afectos a la Causa Nacional, queremos referir un episodio que por sí solo bastaría a calificar toda una categoría social.

El 18 de julio, en Sevilla, no se había iniciado todavía el Movimiento, y el Gobierno disponía de toda la organización política y militar de la ciudad y de su provincia.

Habiendo sabido que en aquel aeródromo se encontraban unos aviones de bombardeo, enviados por el Gobierno para provisionarse de bombas, que serían luego lanzadas sobre Tetuán (ya sublevado), el Capitán Piloto Carlos Martínez Vara de Rey concibió el desesperado propósito de impedir a toda costa la realización de aquella acción fratricida.

Aunque convencido de la casi segura muerte a cuyo encuentro caminaba, armado de fusil y pistola, con su automóvil particular, se dirigió al campo—completamente en manos de los rojos—, y situándose en la entrada de los hangares, donde se hallaba un *Douglas* de bombardeo, disparó inmediatamente todos los tiros de su fusil sobre el aparato, inutilizándolo.

A pesar de que el personal del hangar disparó sobre él, hiriéndole en el muslo izquierdo, Vara de Rey, agotadas las municiones del fusil, empuñó la pistola, con la que hizo fuego eficaz contra los motores de los otros aparatos allí recogidos, logrando, por último, ponerse a salvo en el comedor de tropa.

Este acto de decisión desesperada y de frío heroísmo ejecutado en un momento en que en Sevilla no había estallado aún el Movimiento Nacional, no necesita comentarios.

El Capitán Vara de Rey fué objeto por ello de la más alta recompensa honorífica militar: la Cruz Laureada de San Fernando; y este símbolo del más puro heroísmo fué el mejor auspicio para las futuras audacias que prodigar debía la Aviación española.

## II

### La organización.

La organización de una fuerza armada presenta siempre grandes dificultades, a causa de la complejidad de los problemas que precisa resolver con alteza y profundidad de miras, en cuanto a las misiones que dicha fuerza podrá verse obligada a afrontar. Las dificultades aumentan luego excesivamente, si estos problemas presentan aspectos principalmente industriales, cuando no se poseen industrias y cuando el aprovisionamiento del extranjero supone dificultades incluso de orden político internacional, que dificultan el abastecimiento continuado de medios y materiales de toda clase.

Si a estas dificultades de carácter general se añaden las de orden práctico, como el tener que hacer frente a las necesidades diarias y acuciantes de la guerra, se tendrá una idea muy aproximada del enorme esfuerzo que hubo de realizar la Aviación española en el terreno de su organización bélica.

En el artículo anterior hemos hablado ya de la capacidad aérea inicial de los nacionales y de los rojos y del gran desequilibrio que existía en contra de los nacionales.

Algunos curiosos sucesos de los primeros días de lucha dieron lugar a que fuesen a parar a las líneas nacionales una decena de aparatos rojos, cuyos pilotos aterrizaron casualmente en campos nacionales, que creían aún fieles al Gobierno. Tal fué el caso de una patrulla de *Nieuport*, que aterrizó en Granada, y de una escuadrilla de *Fokker*, que lo hizo en Sevilla, de donde al día siguiente salió para Tetuán, a fin de comenzar el transporte de tropas.

La intervención de los primeros elementos legionarios y alemanes, en julio y agosto de 1936, atenuó notablemente la crisis de eficiencia numérica y cualitativa de las exiguas fuerzas aéreas iniciales de Franco, imprimiendo un decidido ritmo al desarrollo de la campaña. En efecto, mientras los aparatos legionarios hicieron posible el paso del Estrecho por los marroquíes—como autorizadamente escribió el General Kindelán en magistral artículo, publicado en la *Revista Aeronáutica* (1)—, persiguiendo a la Flota y prestando auxilio a las diversas columnas que marchaban hacia el Norte, los aparatos alemanes se dedicaron al transporte de tropas de Marruecos al Continente.

Las escasas escuadrillas españolas rivalizaron con las unidades aéreas legionarias y alemanas en valentía y espíritu de impetuosa generosidad en las diversas misiones, y muchas tripulaciones españolas, que carecían de aparatos propios, prestaron notables servicios en las otras escuadrillas amigas.

Simultáneamente se inició la formación de nuevas escuadrillas españolas, dotadas de aparatos italianos y alemanes.

El transporte de tropas de Marruecos por medio de aviones, iniciado en los primeros días del Movimiento, adquirió un ritmo cada vez más intenso en las semanas sucesivas. En agosto se formó un grupo de *Junkers-52* alemanes, que en unión de los *Fokker* casualmente aterrizados en Sevilla, TRANSPORTARON A LA PENINSULA 15.000 HOMBRES, CUATRO BATERIAS, NUMEROSO MATERIAL DE RESERVA Y MUNICIONES HASTA FIN DE OCTUBRE DE 1936.

Entre las tripulaciones alemanas existía también personal navegante español.

Al mismo tiempo se constituyeron, con material italiano, la primera escuadrilla de caza española, dotada de aparatos *Cz-32*, y la primera escuadrilla española de reconocimiento, dotada de *Ro-1*. Mientras tanto, llegaba otro material alemán, y se formaban otras unidades encuadradas con personal español.

Esta fiebre de organización, envuelta en el anhelo de la lucha, se intensificó constantemente.

De estos datos es fácil deducir el enorme esfuerzo realizado en este aspecto durante un período de tiempo en el que había que hacer frente también a las cotidianas necesidades de la guerra.

Si el incremento de las fuerzas aéreas exclusivamente españolas dependía de la importación de aparatos y material

(1) General Alfredo Kindelán: "Alas Legionarias", *Revista Aeronáutica*, agosto de 1939.

de repuesto desde las naciones amigas, el mantenimiento en vuelo de las escuadrillas orgánicas tenía que depender necesariamente de una organización local. Y esta organización era tanto más necesaria cuanto que las unidades se hallaban sometidas a un fuerte desgaste de medios, debido, principalmente, a las incidencias de la guerra.

De aquí la necesidad de organizar y poner en marcha talleres de reparaciones de aviones y motores y de fabricación de bombas, de las que se hacía enorme consumo.

Pero la organización de estas fábricas no tuvo nada de fácil en los primeros tiempos, a causa, sobre todo, de la deficiencia de las instalaciones existentes.

Hemos dicho ya que las fábricas y talleres de material aeronáutico habían quedado en manos de los rojos al estallar la Revolución.

Cierto es que la marcha de las columnas de Franco sobre Madrid había liberado ya extensas regiones; pero la estructura económica de las mismas tenía predominante carácter agrícola. Toda la región industrial de Asturias, Vizcaya y Cataluña se hallaba en manos de los rojos y, consiguientemente, la inmensa mayoría de los técnicos y del elemento obrero se encontraba en aquellas regiones.

Fué, pues, necesario inventariar en cierto modo el no abundante elemento obrero y mecánico esparcido por las provincias que poco a poco se iban redimiendo, y repararlo, teniendo presentes las necesidades, cada vez más crecientes, de las unidades del Ejército que avanzaba y las exigencias, no menos acuciantes, de la Aviación.

En un principio se organizó la producción de bombas y accesorios en la Fábrica de Armas de Sevilla. Otro tanto se hizo en dos fábricas que había en Zaragoza, en el arsenal de El Ferrol y en los talleres ferroviarios de Valladolid.

En septiembre y octubre de 1936, cuando las tropas del llorado General Mola ocuparon San Sebastián y liberaron casi toda la magnífica y montañosa región de Guipúzcoa, pasaron también al servicio de la Aviación los talleres de construcción de vagones de Beasain, próximos a la citada capital.

Después de la caída de Bilbao y ocupación de toda la importantísima región de Vizcaya, rica en minería, establecimientos y fábricas variadísimas, la crisis de Maestranzas de Aviación (que mientras tanto había aumentado sus efectivos y, por tanto, sus exigencias), podía considerarse resuelta.

En 1936 y primer semestre del 37, se procedió también a la instalación de talleres de reparación para aviones y motores en las ciudades de Sevilla (Tablada), León y Logroño. El trabajo en estos talleres se realizó de modo intenso e infatigable, y se desarrolló hasta el extremo de que en 1938—año de máxima actividad—en cada uno de aquellos talleres se repararon más de 350 aparatos y más de 550 motores. La diferencia en más de los motores proviene de haber entrado en reparación muchos aparatos multimotores.

Otros talleres funcionaron intensamente en la reparación de los numerosos vehículos al servicio de las escuadrillas y de los Mandos aeronáuticos.

Al lado de esta organización de carácter técnico-industrial hacía necesaria otra organización no menos delicada para la preparación del personal navegante y especializado, que había de dar vida a las unidades de vuelo.

En la organización de algunas de estas Escuelas se utilizó la colaboración de personal instructor de las Aviaciones amigas, cuya colaboración se fué reduciendo paulatinamente y en algunas cesó por completo.

Durante el período de guerra funcionaron dos Escuelas para el título elemental (piloto de aeroplano) y una de Pilotos militares, a más de una Escuela de Oficiales Observadores, otra de Caza y otra de Vuelo Sin Visibilidad.

Durante el período de la guerra salieron de estas Escuelas unos 500 pilotos y 250 observadores.

La Escuela de Especialistas de Málaga diplomó durante la guerra a cerca de un millar de especialistas de todas las categorías.

Tal fué, examinado en rápida síntesis, el esfuerzo constructivo que la Aviación española realizó en los años tremendos del conflicto; esfuerzo tanto más meritorio cuanto que lo hicieron más duro las cotidianas necesidades bélicas, a las que había que hacer frente, compitiendo en arrojo y sacrificio con las fuerzas aéreas hermanas.

Pero de esto hablaremos en el próximo artículo.

### III

#### El empleo bélico.

El carácter, un poco tumultuoso, impuesto en un principio por las circunstancias a las operaciones de guerra, influyó también necesariamente sobre el empleo de los aviones, de suerte que éstos, especialmente en las primeras semanas, hacían un poco de todo.

Las diversas columnas que avanzaron desde Sevilla hacia el Norte, hacia Córdoba y hacia Granada experimentaron gran necesidad del avión, ante todo, para utilizar su ayuda en la cuestión del reconocimiento y además para aprovechar su apoyo material contra la resistencia de los rojos, que se oponían a su avance.

En los primeros meses de lucha no se pudo hablar de marcadas distinciones de especialidades con misiones bien definidas.

Reconocimiento, caza, bombardeo, ametrallamiento, transporte de personas, lanzamiento de víveres y municiones a las guarniciones aisladas y cercadas; todas estas misiones fueron asumidas por las escasas pero infatigables escuadrillas, mandadas y encuadradas por oficiales valerosos y animados por febril anhelo de dar a la Causa cuanto fuese humanamente posible.

Recordemos aquí una de las más excelsas figuras de la Aviación española, Carlos de Haya, que desde los días del paso del Estrecho sobresalió por su valor, temeridad y sangre fría, y que debía después, en la ofensiva de Teruel (21 de febrero de 1938), sacrificarse generosamente para defender un aparato legionario atacado por los rojos.

A su memoria fué más tarde otorgada nuestra Medalla de Oro al Valor Militar.

Desde el principio de la guerra hasta abril de 1937 se mantuvieron resistiendo en el Santuario de la Virgen de la Cabeza más de mil personas, entre militares, guardias civiles, mujeres, niños y ancianos. Jefe y animador de aquella heroica guarnición, verdadero escollo en medio del oleaje marxista de la provincia de Jaén y de Granada, era el Capitán de la Guardia Civil Santiago Cortés González.

Pronto comenzaron a escasear los víveres, las municiones y los medicamentos.

El Capitán Haya fué el primero en lograr el establecimiento de un enlace aéreo con el Santuario, el 8 de octubre de 1936; una vez localizado aquél, efectuó una larga serie de vuelos, dedicados a reavivillar el reduto con cuanto pudiese hacer menos duro el despiadado asedio y cuanto pudiese precisar para reforzar su resistencia. Digamos incidentalmente que también nuestros aparatos participaron en tres ocasiones en aquella obra de socorro.

Como es sabido, la ciudad de Gijón estuvo dos días en manos de los nacionales; pero luego las tropas marxistas de Asturias lograron sitiar la ciudad, obligando a la guarnición a hacerse fuertes en el cuartel de Simancas, y a partir del 20 de julio, durante treinta y tres días, 450 hombres escribieron una de las más hermosas páginas de gloria militar de España.

Los víveres y las municiones también allí escasearon bien pronto, y tres *Breguet*, durante el período más agudo del sitio, prestaron auxilio lanzando desde poca altura, entre un furioso fuego de artillería, cuanto pudiese precisar aquel leonino grupo de héroes, que, viendo los enormes peligros corridos por los aparatos, cuyas tripulaciones querían conservar al servicio de la Patria, en un arranque de auténtico heroísmo comunicaron a los aparatos que desistiesen de aquellos aprovisionamientos en tan peligrosas condiciones.

En este episodio no se sabe si admirar más la heroica y sobrehumana abnegación de los sitiados de Simancas o la temeridad de los aviadores, a los que el crucero nacional *Almirante Cervera*, que se hallaba al largo en aguas de Gijón, envió un radiograma de admiración por su extraordinario arrojo.

Apenas constituida la primera escuadrilla de caza con aparatos modernos, los pilotos españoles revelaron cualidades de primer orden en las misiones particulares de la especialidad:

temeridad calculada en la maniobra, rapidez de decisión e ímpetu en el ataque; cualidades éstas debidas a su temperamento latino, mezcla de equilibrio e individualismo, dote esta última que imprime al cazador una personalidad perfectamente definida.

Las victorias se sucedieron a las victorias, y pronto sobresalió con destacados caracteres de capacidad técnica, ímpetu generoso y calculada temeridad, el primero y mayor de los ases españoles: Joaquín García Morato, perfecto Caballero del Aire, que incluso en el trato personal recordaba a los aviadores legionarios, a nuestro Baracca.

Un banal accidente de vuelo que le ocurrió junto a Madrid el 4 de abril de 1939, cuatro días después de la entrada en la capital de las victoriosas tropas de Franco, vino a arrebatarse a la Nueva España y a su Aviación aquel gran hijo, al que también le fué otorgada nuestra Medalla de Oro al Valor Militar.

En la escuela de Morato crecieron otros valerosos pilotos, y los cazadores españoles salían al aire a cosechar laureles en sus incascentes correrías aéreas por los congestionados cielos de la lucha.

El Capitán García Morato hizo escuela entre los cazadores compatriotas suyos, y al final de 1936 tenía en su haber trece victorias aéreas.

Donde su valor recibió la consagración oficial fué en el cielo de Arganda, cerca de Madrid, el 18 de febrero de 1937.

Habían recibido los rojos del extranjero muchos aparatos de nueva construcción, y sobre el frente de Madrid aseguraron al enemigo durante algunas semanas un cierto predominio en el aire, el que les permitía obstaculizar las acciones aéreas de los Nacionales.

En la mañana del 18 de febrero, los bombarderos nacionales, escoltados por cazas, entre los que se hallaba la escuadrilla Morato, fueron atacados por 26 cazas enemigos.

El juicio contradictorio que precede a la concesión de la más alta recompensa militar española—la Laureada de San Fernando—, concedida al Capitán Morato en 12 de mayo de 1937 por el conjunto de su gesta heroica, dice textualmente: "Sin la menor vacilación el Capitán García Morato se lanzó contra un enemigo tan superior en número. Su ejemplo fué secundado por el resto de nuestras fuerzas, generalizándose la lucha, en la que fueron derribados ocho aparatos rojos; en la tarde del mismo día, y en análogas circunstancias, el Capitán Morato abatió otros tres aparatos."

En los varios ciclos de operaciones que se desarrollaron durante la campaña, la Aviación española, dividida ya en diversas especialidades, potente en sus medios, encuadrada y mandada por valerosos pilotos y jefes, contribuyó con su magnífico trabajo, en unión de las otras dos Aviaciones amigas, escribiendo brillantes páginas de audacia y pagando copioso tributo de sacrificio en la lucha aérea, que se iba volviendo cada vez más dura y difícil.

El desarrollo de las diversas especialidades de la Aviación española, en plena guerra de guerrillas, más que responder a un rígido criterio de dosificación preestablecida a base de conceptos de ordenación orgánica, fué influenciado en parte por el hecho de que a su inmediación operaban las otras dos Aviaciones amigas (la Legionaria y la Cóndor); las eventuales deficiencias numéricas de algunos tipos de aviones podían, en consecuencia, compensarse por la oportuna intervención de los elementos de las otras dos.

Por otra parte, las fuerzas aéreas españolas actuaban a menudo en sectores bastante alejados de los de las otras dos Aviaciones; esto exigía que aquélla tuviese una cierta abundancia de algunos tipos de aparatos, bien porque necesitaba disputar a los rojos el dominio del Aire para defender, entre otras cosas, las poblaciones nacionales, sobre las que las incursiones ofensivas podían ejercer dañosa influencia, bien porque la configuración del frente (donde los desplazamientos eventuales de los aparatos nacionales habían de hacerse, en general, por el arco, mientras que los de los rojos se efectuaban por la cuerda) imponía en los aparatos de los diversos sectores una autonomía suficiente.

Esto explica en parte por qué la caza tuvo en conjunto una proporción numérica superior a las otras especialidades.

La experiencia que se desprendía de la lucha cotidiana fué rápidamente asimilada por Comandantes y tripulaciones, y en cualquier circunstancia se echaba mano de cualquier ingenioso expediente para resolver problemas de muy difícil resolución.

Por ejemplo, durante la ofensiva de Teruel (25 de enero de 1938) las tropas enemigas se habían aproximado peligrosamente a Singra, junto a la única carretera y la única vía férrea que unían Teruel con el frente nacional de Aragón.

Precisamente en el sector de Singra un elevado número de milicianos se habían refugiado en un túnel de 800 metros de longitud.

No existiendo modo de atacarles, la Aviación española de ataque al suelo (llamada "Cadena"), con un vuelo en picado sobre la boca del túnel que se abría en el sector de su actividad, lanzó bombas de pequeño calibre, combinadas, mediante un ingenioso dispositivo, con pequeños depósitos de gasolina.

Al impacto en tierra, la explosión de las bombas provocó el incendio de la gasolina, y las llamas se propagaron por el túnel, liberándolo así de las tropas enemigas en él refugiadas.

Metódica, aunque oscura, fué la labor de reconocimiento en favor de las columnas del correspondiente sector; y en cuanto a la labor de la especialidad de bombardeo, fué intensa y de masa, especialmente en Teruel, en la zona del bajo Ebro y durante la arrolladora ofensiva de Cataluña.

También las Secciones de Hidroaviones de Pollensa (Palma de Mallorca) aportaron su contribución a la metódica y oscura de largas exploraciones sobre el mar, encaminadas a vigilar las rutas de los vapores que se dirigían a los puertos rojos de Cataluña y de Levante.

La compleja labor desarrollada durante treinta y dos meses de lucha facilitó a la Aviación española un personal volante de primer orden, que en los cotidianos combates afinó sus propias cualidades profesionales y templó su propia capacidad guerrera, estableciendo así las premisas de una gloriosa tradición para la juvenil Arma Aérea, que en el nuevo clima heroico, alimentado por la victoria, está robusteciendo sus fibras y reforzando sus fuentes vitales en un desarrollo siempre creciente.

La suma de los sacrificios que la Aviación española aportó al triunfo de la Causa Nacional en la guerra aérea propiamente dicha está representada por 121 caídos entre el personal navegante (pilotos, observadores y especialistas); soldados heroicos de la joven Arma, que desde las soledades de los cielos de España volaron a reunirse con las inmensas escuadras de todos los que en las sierras ensangrentadas, en los baluartes cercados, en las cárceles téticas, en las carreteras desiertas, se inmolaron para dar vida a la Nueva España o fueron inmolados por el marxismo brutal como culpables de querer una Patria más libre y más grande.

Uno de los indicios más significativos de la eficiencia de una Fuerza Aérea es, como es sabido, la capacidad de disputar el libre usufructo del cielo a la Fuerza Aérea adversaria; esta capacidad está representada por la especialidad de la caza, que, combatiendo al enemigo en su elemento natural, facilita el cumplimiento de las diversas misiones bélicas a las otras especialidades de la Aviación.

También en este campo la Aviación española tiene sus glorias, que se sintetizan en número de aparatos enemigos derribados, que supera ampliamente la cifra de 300.

Actualmente las Fuerzas Aéreas de España, reunidas bajo la dirección del Ministerio del Aire, se están constituyendo y organizando rápidamente para las futuras misiones que podrán ser llamadas a desempeñar en servicio e interés de su Patria.

Las glorias del pasado son incentivo y acicate para las glorias futuras, y la Aviación italiana, que tantos vínculos de fraternal colaboración y de compartidas vicisitudes guerreras ha tenido con la heroica Aviación española, sigue hoy con vivo interés y con los mejores deseos los progresos ulteriores de las Fuerzas Aéreas hermanas, a las que expresa los más ardientes votos de triunfos y de gloria en servicio de la Nueva España.