

# La Guerra Civil 1936-1939

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL  
*General de Aviación*  
Miembro de número del SHYCEA

## LA AERONÁUTICA EN JULIO DE 1936

**E**l organismo superior que regía la actividad aérea en España en julio de 1936 era la Dirección General de Aeronáutica, de la que dependían la Aviación Militar, la Aviación Naval, la Aeronáutica Civil y el Servicio Meteorológico Nacional. Era Director General el general de división Miguel Núñez de Prado, quien dependía directamente del ministro de la Guerra.

El organigrama de la Aviación Militar se diferenciaba poco del correspondiente al 1º de febrero de 1935, que se reproduce en el cuadro nº 1.

Su Jefatura estaba asumida por el propio Director General de Aeronáutica. Era jefe de la Oficina de Mando el teniente coronel Angel Pastor y titulares de las Escuadras<sup>1</sup>: 1ª) MADRID teniente coronel Antonio Camacho, 2ª) SEVILLA comandante Rafael Martínez Esteve, 3ª) BARCELONA teniente coronel Felipe Díaz Sandino y de las Fuerzas Aéreas de África, el comandante Ricardo de la Puente Bahamonde.

Las principales diferencias de 1936 respecto a 1935 eran la existencia de solo cuatro escuadrillas Nieuport (tres en Getafe y una en El Prat de Llobregat) y el aumento de las dos escuadrillas Breguet de África a tres de composición reducida. Muchos Breguet de León, Logroño y reserva habían sido trasladados a Getafe.

**Escuadrillas:** de las 23 escuadrillas existentes, siete residían en Getafe (cuatro Breguet y tres Nieuport); seis Breguet en León, Logroño y Sevilla, por parejas; tres en Los Alcázares (dos Dornier Wal y una Breguet), una Nieuport en El Prat; una Breguet en Cuatro Vientos; y cinco en África (tres Breguet, una Dornier Wal y una Fokker F-VII). A nivel patrulla existían la Unidad Trimotor (formada por un Junkers K 30 y dos Fokker F-VII procedentes de LAPE) y los tres bimotores DH-89M

“Dragón Rapide”, con sede en Getafe. En La Hispano de Guadalajara estaban los tres cazas Hawker Fury cabezas de la serie en preparación y en Getafe dos autogiros (un C.19 y un C.30). Ya empezada la guerra, se adquirió un Boeing 281 que había venido en viaje de exhibición y permanecía en España.

**Aviones:** en julio de 1936 existían en inventario los 241 aviones operativos que se indican en el cuadro nº 2. Esta cifra se eleva a 313 por la adición de otros 72 de segunda línea.

**Personal:** El personal en activo el 1-7-1936 se refleja en el cuadro nº 3.

A estos aviones y personal de la Aviación Militar deben añadirse los de la Aviación Naval. En julio de 1936 desplegaban en la Base Aeronaval de San Javier siete escuadrillas de aeronaves: la de Combate y Adiestramiento (Martinsyde), las 1ª y 2ª de Reconocimiento, la de Bombardeo y

*Patrulla de Loring R-III de las Fuerzas Aéreas de África dados de baja en 1935 en los cuales se entrenaban las tripulaciones de la Aviación Militar de la República.*



las tres de Vickers Vildebeest, recién formadas. La 3ª de Reconocimiento estaba dividida entre las bases auxiliares de Mahón (Menorca) y Marín (Pontevedra).

El número total de aeronaves navales disponibles era de 113 (80 de primera línea y 33 de segunda). Los talleres de la Aeronáutica Naval de Barcelona mantenían estas aeronaves y fabricaban los hidros Savoia S-62 y Macchi M-18 AR.

En cuanto a la Aviación Civil, hasta el 18 de julio de 1936 se habían extendido 193 matriculas definitivas de aeronaves y 28 provisionales o especiales (algunos aparatos seguían sin matrícula).

Eran en total 224 aeronaves, de las que solo un centenar y medio largo estaban en activo.

Las de mayor interés militar eran las de dos o tres motores, que se incluyen en el cuadro nº 4.

Entre los 138 aviones de escuela, turismo y enlace predominaban ampliamente los de origen británico (De Havilland en primer lugar, y Avro, Bristol y Miles a continuación), siguiendo en importancia los norteamericanos (Monocoupe), los franceses (Potez y Caudron) y alemanes (Klemm). Los nacionales estaban representados por los CASA-III, Loring E.II y GP. Todos ellos están reseñados en el Tomo I del libro "Guerra Aérea 1936-1939".

Para la construcción de aviones militares existían en España cuatro empresas civiles: La Hispano-Suiza, S.A. fabricaba motores en Barcelona y aviones en Guadalajara; Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA) producía aviones en Getafe e hidroaviones en Puntales (Cádiz); AISA (la antigua Loring) fabricaba aviones en Cuatro Vientos; y Elizalde motores en Barcelona.

#### EL ALZAMIENTO EN ÁFRICA EL DÍA 17

La inminencia del enfrentamiento armado, en julio de 1936, no se escapaba a las autoridades aeronáuticas, como lo prueba el siguiente texto del teniente coronel Luis Romero Basart: "Días antes del movimiento fue encargado el

capitán La Roquette por el general Núñez de Prado, a la sazón Director General de Aeronáutica, de organizar un batallón con los obreros civiles de Aviación. El armamento corría a cargo del aeródromo de Cuatro Vientos y, a ser posible, también del Parque de Artillería".

El asesinato de Calvo Sotelo decidió a los indecisos. Franco, que acababa de enviar un mensaje a Mola anunciando que no se unía al Alzamiento, cambió de opinión; y los carlistas llegaron finalmente a un acuerdo con Mola.

Aunque en la Aviación Militar rigió la ley de la obediencia a los jefes naturales, muchos pilotos expresaron su disconformidad fugándose en avión a su bando de preferencia, como veremos más adelante.

En África, el aeródromo de Sania Ramel (Tetuán) y la base de hidros de Atalaya (Melilla) fueron leales al Gobierno, pero fueron ocupados por tropas del Ejército. Aumara (Larache) y Tauima (Melilla) se unieron a las fuerzas de Regulares sublevadas. Cabo Juby aceptó la orden del Gobierno de transferencia a Tablada (Sevilla) de sus tres trimotores Fokker F-VII (el cuarto se encontraba en Madrid); que terminarían en manos de los alzados.

#### EL SÁBADO 18 EN EL AERÓDROMO DE TABLADA

En Tablada se concentraron el 18 muy temprano dos Fokker F-VII y un Douglas DC-2 de las Líneas Aero-Postales Españolas (L.A.P.E.), con orden de bom-

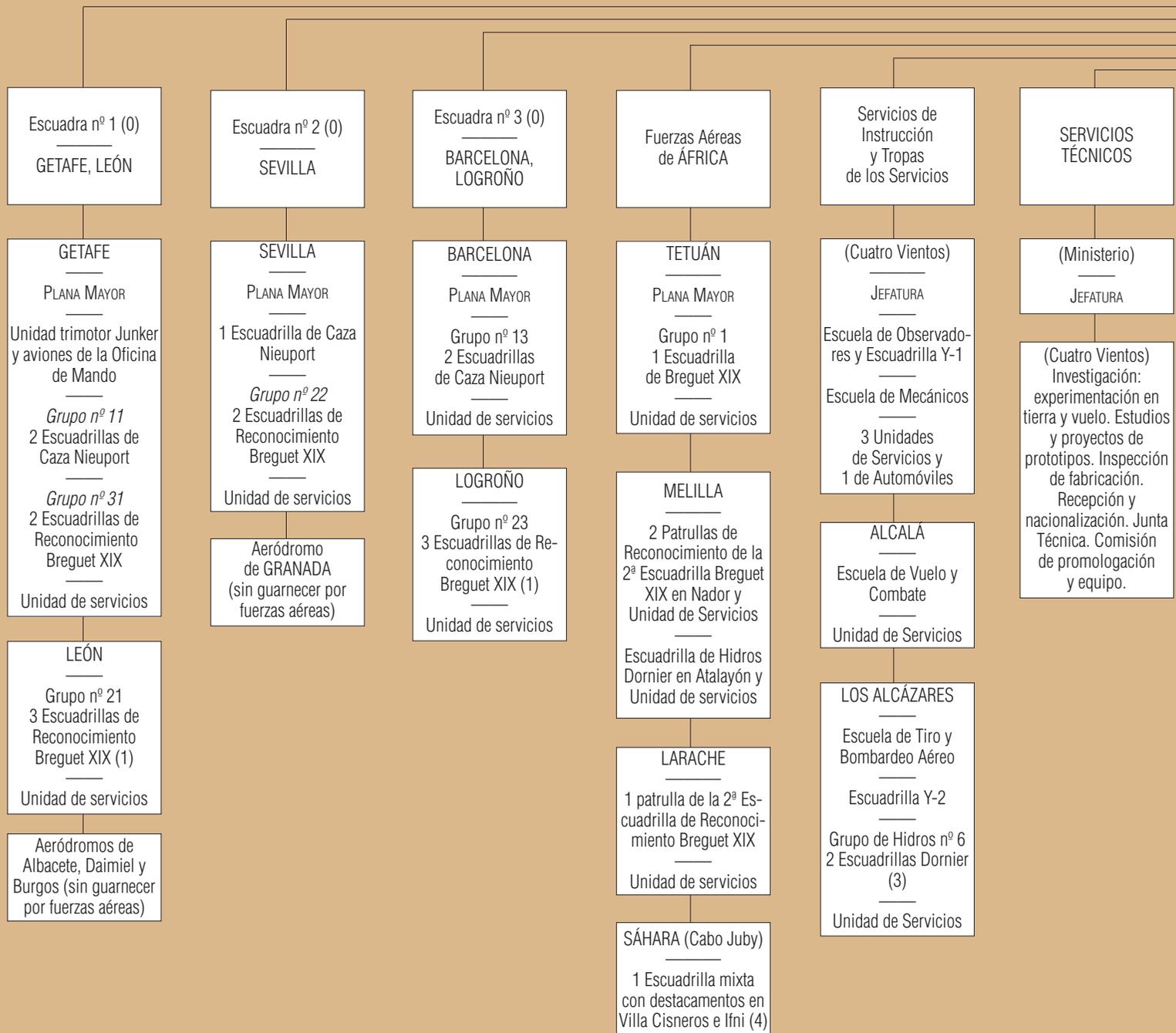
bardear Marruecos. Los Fokker lo hicieron sobre las bases aéreas, pero el DC-2 fue averiado en tierra por el heroico capitán Carlos Martínez Vara de Rey.

A las 15 horas llegó de Madrid un segundo DC-2, que bombardeó, con los dos F-VII, Ceuta, Larache y Tetuán, donde una bomba alcanzó a una mezquita, lo que provocó un motín que fue apaciguado por el anciano gran Visir.

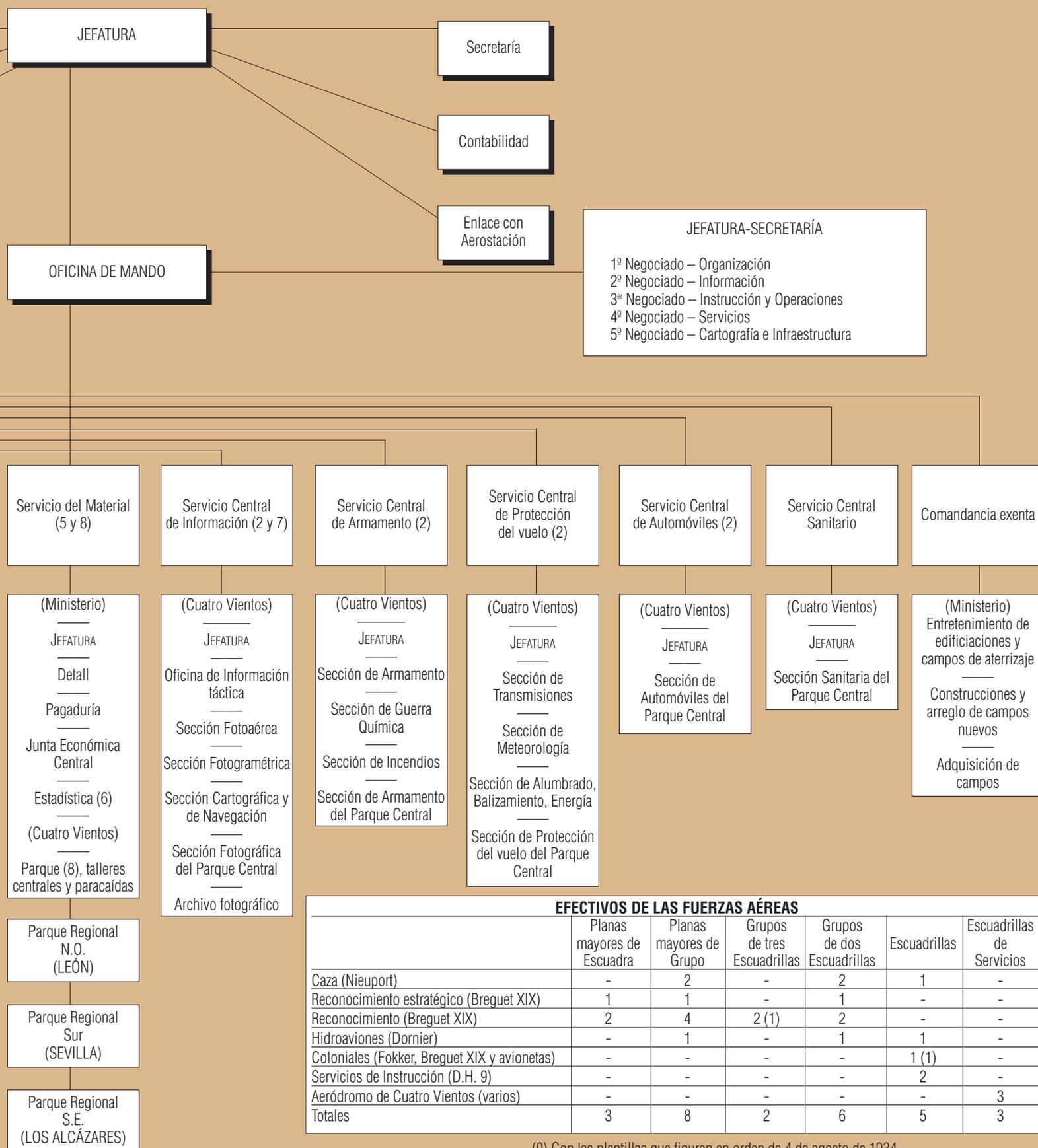
Junta Asesora

Personal (militar)

Revista de Aeronáutica



Organización en 1º de febrero de 1935



(0) Con las plantillas que figuran en orden de 4 de agosto de 1934.

(1) Con una Escuadrilla en cuadro.

(2) Organizados según orden de 23 de enero de 1935

(3) En orden del 6 de octubre de 1934 se establece que depende íntegramente de la Jefatura de Instrucción.

(4) Organizada según orden de 12 de junio de 1934.

(5) Organizada para gestionar adquisiciones según orden de 22 de septiembre de 1934,

(6) Organizada para gestionar adquisiciones según orden de 7 de diciembre de 1934.

(7) Organizada para gestionar adquisiciones según orden de 24 de noviembre de 1934.

(8) Las dotaciones de material de vuelo figuran en orden de 23 de noviembre de 1934.

## Aviones operativos en julio de 1936

Cuadro 2

TIPO	ADQUIRIDOS		EN PLANTILLA		EN INVENTARIO	
	Av. Militar	Naval	Av. Militar	Naval	Av. Militar	Naval
Breguet-XIX y Martinsyde	233 <sup>(1)</sup>	27	141	27	150	27
Nieuport-52 y Vickers V	91	20	48	9	62	9
Dornier Wal	32	-	18	8	15 <sup>(2)</sup>	8
Savoias S-62	-	37	-	31	-	35
Polimotores terrestres	13	-	12	-	10 <sup>(3)</sup>	-
Hawker Fury y Osprey	3	1	3	1	3	1
Total	372 <sup>(1)</sup>	103	222	76	240	80

<sup>(1)</sup>Otros 30 fueron reconstruidos en CASA en 1935.

<sup>(2)</sup>Dados de baja los W-1 a W-14 y los W-20, W-23 y W-28-

<sup>(3)</sup>Seis Fokker F.VII (dos ex-LAPE), tres DH-89M y un Ford. Datos de baja los dos Junkers G 24.

A estos 241 aviones operativos deben añadirse otros 72 de segunda línea: 50 De Havilland de escuela (32 DH-9, 13 DH-60 y 5 DH-82); 18 Hispano E-30 y 4 diversos (un Breguet-26 sanitario, el Junkers F 13 y dos autogiros), lo que nos da un total de 313 aeronaves pertenecientes a la Aviación Militar.

Los aviones de LAPE retornaron a Barajas, excepto el DC-2 averiado, y quedaron en Tablada dos Fokker de Cabo Juby llegados a media tarde (el tercero, que los seguía, tomaría tierra en Larache).

El comandante Martínez Esteve renunció a medianoche al mando, y Tablada se unió al alzamiento.

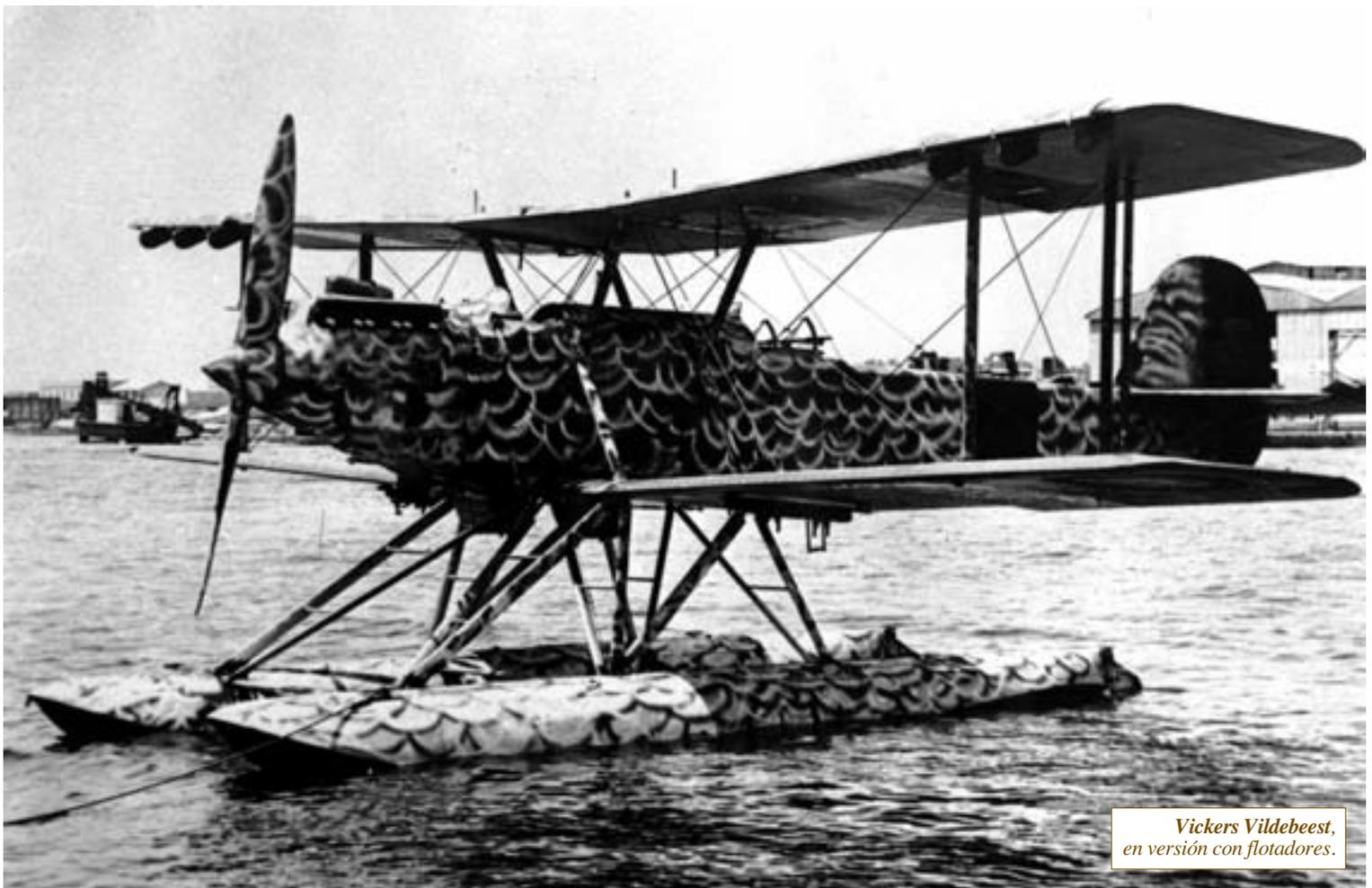
### EL DÍA 19 Y SIGUIENTES

Los aeródromos de Logroño y León, y las bases aeronavales de Barcelona, Marín (Pontevedra) y San Javier, se unieron al alza-

**[ Los aeródromos de Logroño y León, y las bases aeronavales de Barcelona, Marín (Pontevedra) y San Javier, se unieron al alzamiento. Leales al Gobierno el Prat, Mahón, Getafe, Cuatro Vientos, Alcalá y Los Alcázares ]**

miento; entre el 19 y el 21. Armilla (Granada) fue ocupado el día 20 por tropa del Ejército, poco antes de que aterrizaran tres Ni-52 de Getafe. El destacamento de hidros de Pollensa fue sometido por las fuerzas de Mallorca.

Fueron leales al Gobierno el Prat de Llobregat, la base de hidros de Mahón, y los aeródromos de Getafe, Cuatro Vientos, Alcalá y Los Alcázares. Este último redujo la resistencia de la contigua Base aeronaval de San Javier. El Prat se apresuró el día 19 a bombardear



*Vickers Vildebeest, en versión con flotadores.*

*Ocho Breguet 19 del Grupo 21 de León.*



y ametrallar las columnas sublevadas en Barcelona y a ocupar la base aeronaval. Getafe fue pieza clave para la rendición de los sublevados en Madrid el día 20. Guadalajara fue recuperado el 22 por una columna madrileña republicana. De Getafe, del Prat y de Cuatro Vientos se escaparon cinco Breguet 19 a zona nacional, entre el 18 y el 20; de León y África se fugaron a zona republicana dos aviones del mismo tipo, entre el 21 y el 25; luego se producirían diversas fugas en ambos sentidos.

### BALANCE INICIAL

Las 1ª y 3ª Escuadra Aérea se alinearon con el Gobierno, excepto los grupos 21 (León) y 23 (Logroño), que dieron origen a las Fuerzas Aéreas del Norte, mientras la 2ª Escuadra y las Fuerzas Aéreas de África se unieron al alzamiento.

La 1ª Escuadra se reforzó con los aviones de Cuatro Vientos y con los de LAPE, y la 3ª con los hidros navales de Barcelona y Mahón. La 2ª se reconstituyó, bajo el mando del comandante Ortiz, a base de las aeronaves militares de Los Alcázares y las navales de San Javier.

En el Arma de Aviación estaban desti-



*Vickers Vildebeest de la Aviación Naval, en versión terrestre.*

nados el 1 de julio de 1936, como sabemos, 483 pilotos en activo. Si añadimos el centenar de pilotos navales (53 del Cuerpo General en situación A y 46 del Cuerpo de Auxiliares), la cifra total se acercaba a los seis centenares.

De ellos, cerca de 250 siguieron obedientes al Gobierno, 150 se unieron desde el principio a los sublevados y unos 200 fueron ejecutados o apresados, o desertaron. Unas decenas de estos últimos se pasarían a la zona nacional a lo largo de la guerra.

En cuanto al material aéreo, la desproporción fue mayor, a favor de la República, de 2 a 1 si solo contabilizamos las aeronaves de primera línea, y de 4 a 1 si añadimos las de segunda línea y las avionetas. La distribución se detalla en el cuadro nº 5.

### PRIMERAS ACCIONES DE GUERRA

La numerosa aviación basada en Madrid se empleó en sus alrededores, aunque destacó algunos aviones a Gui-

púzcoa, Asturias, Andalucía y Extremadura. La de Barcelona habilitó una base avanzada en Sariñena (Zaragoza) y usó sus hidroaviones en apoyo aéreo a los desembarcos en Ibiza y Mallorca; movilizó a 25 pilotos civiles de los Aero-Clubs catalanes, que prestaron importantes servicios de guerra. Los Alcázares y San Javier operaron contra Albacete y por los frentes de Granada y de Teruel

Por los nacionales, las Fuerzas Aéreas del Norte disponían de los Breguet de Logroño y León; de los fugados de Getafe y el Prat y de los que subieron a Burgos desde el Sur (cuatro Nieuport 52, siete Bre-

la deriva un aspa negra sobre fondo blanco. La gubernamental optó por pintar una franja roja alrededor del fuselaje medio.

#### CAMBIOS DE ORGANIZACIÓN Y DE JEFES

Apresado en Zaragoza Núñez de Prado, el teniente coronel Pastor<sup>5</sup>, jefe de la Oficina de Mando, le sustituyó temporalmente.

En septiembre se unieron de hecho la Aviación Militar y la Naval con la creación del Ministerio de Marina y Aire (Indalecio Prieto), la Subsecretaría del Aire (Pastor) y la Jefatura de Fuerzas Aéreas (Hidalgo de Cisneros).

En Zona nacional las Fuerzas Aéreas de Marruecos y la Segunda Escuadra Aérea quedaron a las órdenes del general Kindelán, nombrado jefe de los Servicios del Aire. El 18-8-36, por Decreto nº 52, se organizaba la Aviación en una Jefatura del Aire (auxiliada por un Estado Mayor) y tres frentes: Norte, Oeste y Sur. Sus jefes respectivos fueron Kindelán, el teniente coronel Saenz de Buruaga y los comandantes Rubio, Rodríguez y Díaz de Lecea, y White. El 1 de octubre de 1936 se crean la Junta Técnica del Estado, la secretaría de Guerra y las secciones de Tierra, Mar y Aire.



*Hidros de la Aeronáutica Naval en el puerto de Barcelona.*

guet y dos Fokker F.VII). Logroño destacó una patrulla de Breguet a Zaragoza, como contrapeso a los aviones de Sariñena.

Los Breguet y Nieuport de Tablada y Armilla y las avionetas del Aero Club de Andalucía actuaron en defensa de Córdoba, Granada y Sevilla y en apoyo a las columnas del Sur. Con los Dornier Wal de Cádiz y tres Savoia S-62 de Marin se creó una escuadrilla mixta a cargo de aviadores navales.

#### EL ASPA NEGRA Y LA FRANJA ROJA

El empleo de los mismos aparatos por ambas aviaciones obligaron al uso de distintivos identificadores<sup>3</sup>. La nacional introdujo el uso de círculos y franjas negras, que no evitaron graves errores<sup>4</sup>; por ello, el 8 de agosto se dictó la orden de que a todos sus aviones se les pintara en



*Hawker "Fury" capturado.*



*Nieuport Ni 52  
de la Escuadrilla 12 de Sevilla.*

### LAS APORTACIONES EXTRANJERAS HASTA LA “NO INTERVENCIÓN”

El Gobierno pidió ayuda a Francia ya el 19 de julio y la primera entrega de aviones fue la de 4 o 5 Latécoère-28 de Air France; dispuso pronto de las reservas de oro del Banco de España, que empezó a remitir a París en los DC-2 de LAPE a partir del 30 de julio.

El 8 de agosto se produjo una entrega masiva (trece cazas Dewoitine D-371 y seis bimotores Potez Po-54), y hasta fin de agosto Francia entregó 40 aviones, según declaró León Blum. Agotadas las posibilidades de suministro de la industria francesa, se propuso el

**[ La aviación nacional introdujo el uso de círculos y franjas negras y posteriormente se les pintó un aspa negra sobre fondo blanco. La gubernamental optó por pintar una franja roja alrededor del fuselaje medio ]**

Pacto de No-Intervención, que se formalizó el 9 de septiembre; hasta esa fecha se había depositado en París oro por valor de tres millones de libras esterlinas-oro<sup>6</sup>.

Franco envió a Berlín al comandante Arranz, y Mola, por su parte, mandó a Roma a Goicoechea y otros. El resultado de estas gestiones fue el traslado a Melilla de nueve Savoia-81<sup>7</sup>; la llegada en vuelo de 19 Ju 52 desde Dessau a Sevilla (del 28 de julio a mediados de agosto), y la llegada en barco en el mes de agosto, a Cádiz, Melilla y Palma, de seis Heinkel He 51, quince Fiat CR-32 y tres hidros de caza, 52 aeronaves en total. El valor de las entregas italianas y ale-

Cuadro 3

### Personal en activo del Arma de Aviación

1-7-36

Co./CN	Arma de Aviación		Av. Naval	
	Plantilla	Pilotos	Plantilla	Pilotos
Tte. Col./CF	1	1	1	-
Cte./CC	14	10	3	1
Jefes	54	40	6	7
Cap./Of 1º/TN	69	51	10	8
Tte./Of 2º/AN	260	200	43	33
Alféreces nº 3	127	104	7	19
Oficiales	87	50	13	6
Bgda./Aux 1º	474	354	63	58
Sgtos./Aux. 2º	130	26	23	6
Cab prof./Maest.	233	42	70	17
Sub. y Tropas	10	10	67	9
TOTAL	373	78	160	32
	916	483	233	98

Fuera del Arma de Aviación había un número apreciable de pilotos, que no consideramos en este momento, pues no fueron muchos los que volvieron al Servicio, aunque sí muy distinguidos. Como Emilio Herrera, Alfonso Reyes, Joaquín Mellado, etc., entre los que se decantaron a favor del Gobierno y Alfredo Kindelán, Alfonso de Orleans, Eduardo González Gallarza, Juan Antonio Ansaldo, Francisco Vives, etc..., entre sus adversarios.

manas hasta el 9 de septiembre ascendió a 0,7 millones de libras esterlinas-oro<sup>8</sup>.

### PRIMERAS ACTUACIONES DE LOS AVIONES IMPORTADOS

El 5 de agosto el Grupo Savoia-81 dio servicio de protección al convoy Ceuta-Algeciras. El día 9, con 9 Ju 52 se organizaron tres escuadrillas, que comenzaron a operar por Extremadura el día 10.



*Uno de los Aero A-101 capturados en el barco mercante “Hordena”.*

La Escuadrilla Malraux, dotada con bombarderos Potez-54 y cazas Dewoitine, actuó sobre Badajoz el 14 de agosto, donde se cruzó con seis Ju 52; poco después logró un gran éxito a costa de las columnas de África en Santa Amalia. Los Po-54 operan también por Córdoba en apoyo de la ofensiva del general Miaja contra esta ciudad, defendida por los S-81 y tres Fiat<sup>9</sup>. Uno de estos cazas derriba días después un Dewoitine.

Los Ju 52 y los He 51 pilotados por españoles, que habían subido al Norte, bombardean el 23 de agosto los aeródromos de Madrid. Los Potez-54 y Dewoitine devolvieron el golpe atacando el 26 el aeródromo de Olmedo y el 30 el de Escalona.

Tetuán a Sevilla (luego a Jerez), que se alternaba con reconocimientos y bombardeos nocturnos hasta puntos tan lejanos como Albacete o Madrid.

Con la llegada de los Savoia-81 se puso en marcha el paso de un convoy marítimo. El convoy fue hostigado a la mitad del trayecto por el destructor "A. Galiano"; al que el cañonero "Dato" y las aeronaves obligaron a retirarse a Málaga.

Hasta el 9 de agosto los aviadores y marinos españoles habían pasado a An-

[ Los Ju 52 y los He 51 pilotados por españoles bombardean el 23 de agosto los aeródromos de Madrid. Los Potez-54 y Dewoitine devolvieron el golpe atacando el aeródromo de Olmedo y el de Escalona ]

realizado con anterioridad una operación similar.

#### IBIZA Y MALLORCA

El 8 de agosto fuerzas catalanas y valencianas se apoderaron de Ibiza casi sin lucha.

En Mallorca, fuerzas procedentes de Barcelona y Mahón desembarcaron el 16 de agosto y establecieron una amplia cabeza de playa con el auxilio de la Marina y de los hidros de Mahón y Barcelona, que dominaron los cielos durante 11 días. La situación cambió al llegar a Palma el 27 de agosto, por



#### EL CRUCE DEL ESTRECHO Y EL PUNTE AÉREO

Perdida la posibilidad de paso en barco del Ejército de África, se convocó en Tetuán una reunión de altos jefes, a la que asistió Kindelán, que decidió utilizar el único camino que permanecía abierto: el del aire.

De los veintitrés polimotores terrestres que había en España (los 10 militares; 5 F.VII, 4 DC-2 y un Ford de LAPE; y tres de menores posibilidades de transporte), Kindelán, solo contaba con cinco, uno en el Norte y cuatro a su disposición (tres Fokker desde el día 20 y un DC-2 desde el 25 de julio). Con estos comenzó el transporte diurno de dicho Ejército desde

#### Aeronaves civiles de mayor interés militarizadas

Cuadro 4

LAPE 5,8,10,15 y 16	5 Fokker F.VII
LAPE 12	1 Ford 4-AT
LAPE 21,22,24 y 25	4 Douglas DC-2
LAPE 18 y 19	2 hidros Dornier Wal
LAPE 20	1 DH-89 A
Otros propietarios	1 DH-84 y 2 Monospar
TOTAL	14 aviones y 2 hidros

dalucía cuatro banderas y seis tabores, que ya habían llegado a las puertas de Mérida. Los Ju 52 alemanes pasaron luego otros once batallones (dos banderas y nueve tabores), La Aviación afrontó este puente aéreo cuando ningún país había

barco, seis aeronaves de caza: (tres Fiat CR-32 terrestres y tres hidros Macchi M-41) y algo después, por aire, tres "Savoia-81". Tres Savoia-62 y a un Macchi M-18 quedaron abandonados en la cabeza de playa durante la retirada republicana.

#### CAMPAÑA DEL VALLE DEL TAJO

Establecido el enlace entre las tropas de Franco y Mola, aquel optó por seguir hacia Madrid por el largo camino del valle del Tajo.

Cerca de Talavera, el 31 de agosto los cazas de Madrid derribaron dos Fiat, por lo que fueron ascendidos a alféreces García Lacalle, Alonso Santamaría y Peña, y algo después Aguirre.

La Jefatura del Aire nacionalista reaccionó concentrando la mayor parte de los Fiat disponibles en una escuadrilla basada en Cáceres, a la que fue agregado Morato, Ángel Salas, Julio Salvador y más adelante García Pardo.

En la Caza de Getafe habían muerto los capitanes Méndez Iriarte y Avertano González (el primero en un trágico error), y el teniente De Haro. Destinado al Norte el capitán Cascón, los cazas de importación quedaron divididos entre la Escuadrilla España (de Malraux y Abel Guidez) y la Escuadrilla internacional del capitán Martín-Luna.

El alférez Peña abatió el 26 de septiembre un Junkers 52. Este avión y el Potez-54 derribado el día anterior por Salas eran los dos primeros polimotores destruidos en España en acción de guerra; algunos habían sido derribados anteriormente, pero causando sólo baja temporal.

El 28 de septiembre, de los 21 Fiat llegados a la Península<sup>10</sup> quedaban siete en vuelo y cinco en reparación (nueve habían causado baja, cinco de ellos por derribo). Madrid había adquirido 23 cazas (14 Dewoitine, cinco Loire, tres "Fury" y un Boeing).

Otros doce cazas Fiat llegados a España en el otoño aseguraron la supremacía de la Aviación de Kindelán en todo el mes de octubre.

#### LOS TEATROS DE OPERACIONES SECUNDARIOS

En el frente vasco, desde Lasarte (San Sebastián) y Lamiaco (Bilbao) operaban los Breguet-19 destacados por Getafe y algunos aviones civiles (locales y llegadas de Madrid y de Inglaterra). Se les oponían los Breguet de Logroño y Burgos, que debían atender además al frente central y a otros.

Los aviones de Lasarte se trasladaron a Lamiaco (Bilbao) el 17 de agosto y allí fueron reforzados el 16 de septiembre por dos Nieuport y un Vickers Vildebeest venidos de Sariñena.

A Logroño se incorporaron dos Fokker F-VII subidos desde el Sur y el primer F-XII importado, por lo que sus seis Breguet-19 se trasladaron al aeródromo de Lacua (Vitoria).

A finales de septiembre los servicios de Lamiaco a los frentes de Álava y Guipuzcoa fueron continuos.

El 23 de septiembre llegan a Vitoria dos patrullas de He 51 y los cinco Ju 52 que bombardearon Bilbao el 25 de este mes (tres alemanes y dos españoles), que según Trautloft fueron acompañados por cuatro Fokker hispanos.

En Aragón, desde el 3 de septiembre a final de mes se estableció en Zaragoza una patrulla de Ni-52. A mediados de Octubre llegaron a Aragón los seis He 51 de

Cuadro 5

Distribución inicial de aeronaves			
Tipo	Gobierno	Junta de Defensa	Total
Aviones de cooperación (Br.19 y V.V.)	117	60	177
Aviones de caza (Ni-52 y Fury)	50	15	65
Polimotores (militares y civiles)	17	5	22
Hidroaviones	44	17	61
Total aeronaves de primera línea	228	97	325
Avionetas/aviones de segunda línea	250	20	270
Total General	478	117	595

von Houwald, que el día 19 atacaron en Almodévar a diez aparatos enemigos (seis Br-19, dos Ni-52, el F-VII y un "Dragón") y derribaron al "Dragón". Estos He 51 volverían pronto al aeródromo de Ávila y fueron sustituidos por seis Heinkel 46.

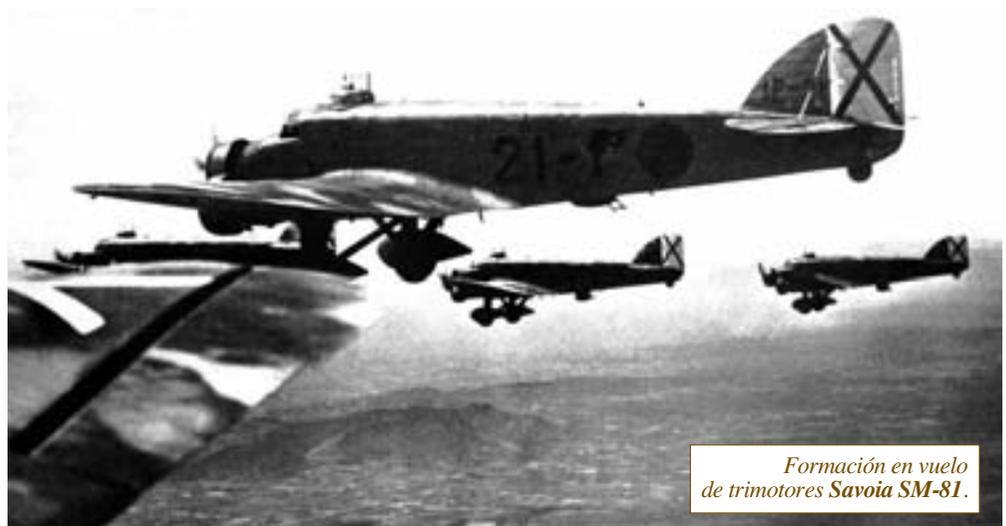
En Asturias, después de acabada la resistencia de los alzados en Gijón, el 21 de agosto la aviación de Llanes concentró sus acciones sobre Oviedo. Para paliar esta situación se trasladaron a León un Fokker F-XII, una escuadrilla Ju 52 y el Grupo "Dragón", que pronto retornó a Olmedo.



*Caza Letov de la Aviación republicana.*



*El Douglas DC-2 capturado en el aeródromo de Tablada (Sevilla), gracias a la acción heroica del capitán Vara del Rey.*



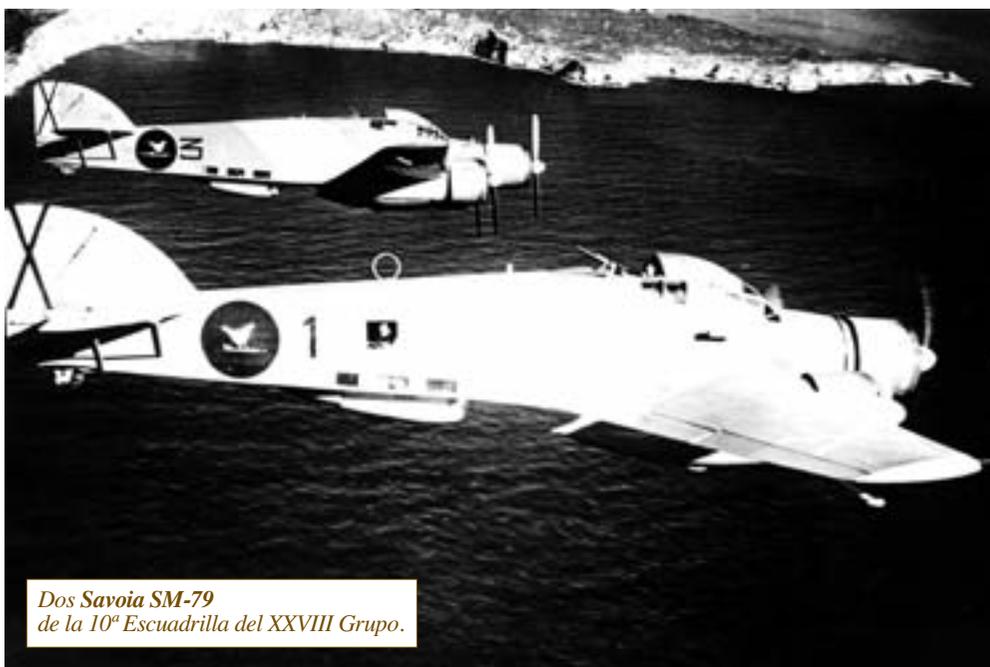
*Formación en vuelo de trimotores Savoia SM-81.*



El Potez-54 del capitán Mellado y el DC-2 de Coullado estuvieron a punto de alcanzar con bombas de gran tamaño en Ferrol, al “Canarias”, que estaba en pruebas finales,

El 3 y el 4 de octubre los seis aviones de Llanes atacan varias veces a Oviedo, y, al final, adelantan su base al aeródromo de Carreño, entre Gijón y Avilés. (La composición de las Fuerzas Aéreas del Norte este 4 de octubre era la indicada en el cuadro nº 6.)

A mediados de mes llegaron a León seis cazas He 51 y ocho trimotores Ju 52, pero el tiempo empeoró y no pudieron cruzar la cordillera. El día 16 se incorporan tres “Savoia 81” (Allio) y tres Fiat (Salas) que bombardean y ametrallan Carreño; ese día resultó mortalmente herido el capitán Casares, quien volaba en un Fokker, tras pasarse a los nacionales.



*Dos Savoia SM-79 de la 10ª Escuadrilla del XXVIII Grupo.*



[ El 3 y el 4 de octubre los seis aviones de Llanes atacan varias veces a Oviedo, y, al final, adelantan su base al aeródromo de Carreño, entre Gijón y Avilés, y a mediados de mes llegaron a León 6 He-51 y 8 Ju-52 ]

### Composición de las Fuerzas Aéreas del Norte el 4-10-1936 Cuadro 6

— AVIACIÓN GUBERNAMENTAL (16 aviones y 4 hidros).  
En Lamiaco y Sondica: 7 aviones (Br-19, Vickers, Ni-52, "Leopard", 2 "Monospar" y uno más).  
En La Albericia: 3 aviones (Br-19, Ni-52, "Monospar") y 4 hidros Savoia-62.  
En Llanes/Carreño: 6 aviones (DH-89, dos Br-19, Ni-52 y dos más).  
— AVIACIÓN NACIONAL (9 aviones y 18 incorporados).  
En León, tres Br-19 y dos Dragones y cuatro Fokker, mas seis cazas He 51 y seis trimotores Ju 52, llegados los días 8 y 9; y tres "Savoia-81" (Allio) y tres Fiat (Sallas) arribados el día 16.

El día 17 la Aviación de León actúa, mañana y tarde, en apoyo a la guarnición de Oviedo. Poco después, a las 18 horas, las avanzadillas gallegas enlazaban con los defensores de la capital.

Los Ju 52, S.81, Fiat y He 51 abandonaron pronto León, adonde se incorporaron

tres Heinkel 46 y los tres Br.19 de Escalona, que se unen a los de León para formar el Grupo 1G10.

En Andalucía, existían en la Málaga republicana, el 1º de septiembre, unos cuantos aviones terrestres e hidros (catorce y cuatro según el general Queipo) y en Andújar residía la 1ª Escuadrilla del Grupo 21, mixta de Br-19 y Ni-52. Los aviones de Andújar bombardearon Córdoba a diario, entre el 7 y el 15, y se concentraron luego sobre el Santuario de la Cabeza.

En Sevilla, Córdoba y Granada había cuatro Ni-52 y unos 17 Br-19; desde el 21 de septiembre unos Savoia-81 italianos y algunos Fiat; actuaron en defensa de Córdoba, contra el aeródromo de Andujar y a favor de la ofensiva hacia Peñarroya.

El 9 de octubre apareció caza en Andújar y la patrulla Fiat de defensa de Sevilla

combatió con tres Ni-52 y derribó al pilotado por Luis Alonso Vega, que sería jefe de la Escuadra de Caza en 1938. Peñarroya fue ocupada el 13 de octubre.

Hasta esta fecha la Aviación nacional del Sur había perdido dos Ni-52 y cinco Br-19; quedaban en servicio doce aviones de este tipo, que se encuadraron en los Grupos 3G10 (Rueda) y 4G10 (Perez y Martínez de la Victoria).

### LLEGADA DEL CUERPO EXPEDICIONARIO RUSO

Los bombarderos Tupolev SB-2 y los carros de combate T-26 entraron en combate el 29 de octubre y ello marcó un punto de inflexión en el desvío del potencial

aéreo y terrestre de las fuerzas enfrentadas, a favor del bando gubernamental.

En 1936 fue una sorpresa que la Unión Soviética hubiera sido capaz de situarse en vanguardia en la construcción de material aéreo y de carros, que resultó ser el de máxima calidad de los que vinieron a España en este año.

Los Fiat no tenían velocidad suficiente para alcanzar en vuelo horizontal a los finos bimotores SB-2, ni para mantenerlos a distancia de tiro.

Los "Katiuskas" bombardearon en octubre, con casi total impunidad, los princi-

pales aeródromos de la retaguardia nacional: Sevilla, Granada, Cáceres; Salamanca, Talavera y Sevilla de nuevo.

El 4 de noviembre entraron en liza dos escuadrillas de cazas biplanos Polikarpov I-15 (Chatos), una reforzada en Madrid y otra normal en Vizcaya. Los Fiat y He 51 intentaron frenar a los I-15 el 13 de noviembre, en un memorable combate sobre Madrid, con bajas sensibles por ambos bandos. La calidad de Fiat y Chatos era similar, pero los He 51 no podían competir con ellos.

Las escuadrillas Fiat se incrementaron a tres en noviembre, pero enfrente apa-

reció otra escuadrilla reforzada, ésta de monoplanos Polikarpov I-16 (Moscas o Ratas). Estos aviones eran de una nueva generación aeronáutica, de fina aerodinámica, de tren de aterrizaje retráctil, de gran velocidad horizontal y ascensional y con un techo de vuelo muy superior al de los Fiat, que sólo tenían a su favor una mayor maniobrabilidad y una excelente velocidad en picado.

En los duros combates aéreos de noviembre destacaron los pilotos españoles García Morato, Salas y Salvador por un bando y García Lacalle por el otro.



*Ametralladora AA.*



*Junkers Ju 52 del Puente Aéreo del Estrecho dispuestos para trasladar tropa de Regulares.*

Gracias a la escolta de los Fiat los Ju 52 y Ro-37 españoles siguieron operando sobre Madrid, a costa de regresar a diario, cuando podían hacerlo, con numerosos impactos.

## LA LEGIÓN CÓNDOR

**E**n respuesta al cuerpo expedicionario soviético, Berlín autorizó, el 30 de octubre, la formación de la Legión Cóndor, de similar fortaleza numérica, un centenar de aviones, que prestó su primer ser-

vicio en la tarde del 25 de noviembre, ya de noche, con un bombardeo de la base naval de Cartagena.

Pronto se comprobó el gran desnivel técnico de los aviones germanos respecto a los rusos. Sólo la docena de monomotores Heinkel 70 de reconocimiento eran comparables al material soviético.

Tanto el cuerpo expedicionario soviético como el alemán formaron un todo homogéneo, con su propio personal de tierra, y que actuaba bajo su propio mando y con casi absoluta autonomía funcional. Los generales Smushkevich (en España

Douglas) y Sperrle (Sander), no hacían excesivo caso ni a Hidalgo de Cisneros ni a Kindelán. Sus dos organizaciones resultaron formaciones eficientes, bien entrenadas y mandadas. La rusa obtuvo inicialmente mejores resultados por la neta superioridad cualitativa de su material.

## BATALLAS DE VILLARREAL Y TERUEL

**L**a ofensiva republicana hacia Vitoria se inició el 30 de noviembre. En esa fecha seis aviones de Burgos (dos Fokker,

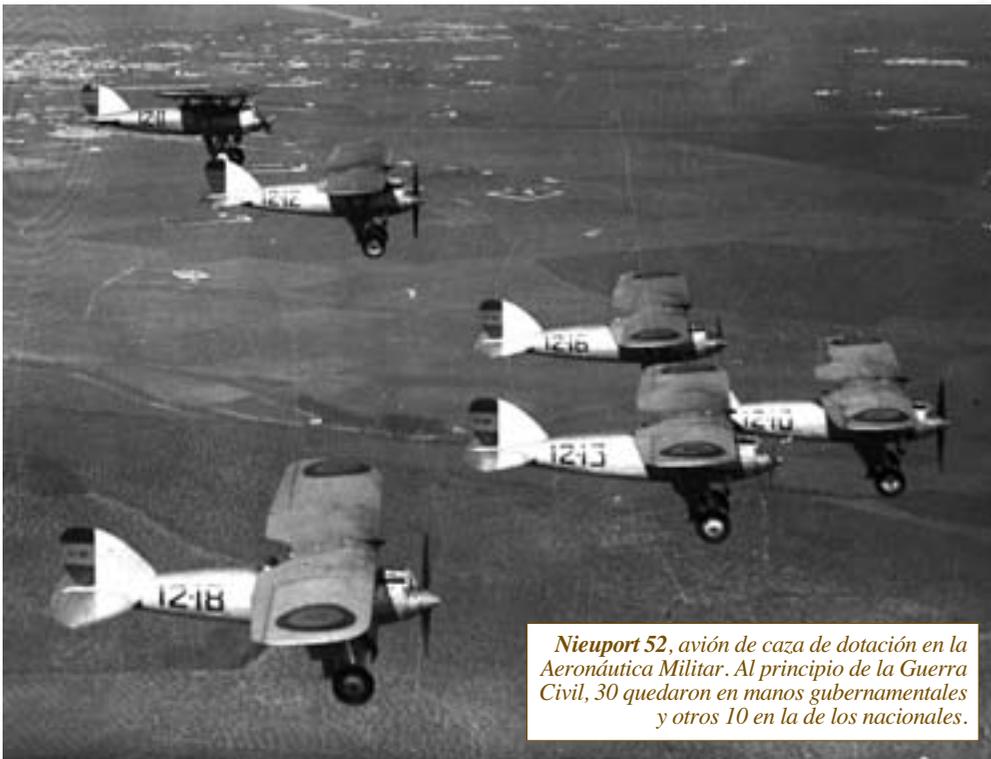


[ En los duros combates aéreos de noviembre destacaron García Morato, Salas y Salvador por un bando y García Lacalle por el otro. Los Fiat los Ju 52 y Ro-37 españoles siguieron operando sobre Madrid ]

*Junkers Ju 52 del Grupo 1G22 en vuelo; el último de los más próximos lleva escrito Badajoz, en recuerdo del primer caído de los Ju 52, que allí se produjo.*



Polikarpov R-Z "Natacha"/"Papagayo"



*Nieuport 52, avión de caza de dotación en la Aeronáutica Militar. Al principio de la Guerra Civil, 30 quedaron en manos gubernamentales y otros 10 en la de los nacionales.*

*CR-32 Chirri, caza más utilizado por la Aviación Nacional. Se recibieron 376 hasta la finalización del conflicto y otros 100 se fabricaron en Sevilla posteriormente.*



un "Dragón" y tres Breguet), a pesar de las nubes densas y muy bajas descubrieron 40 camiones, cerca de Villarreal, a los que atacaron, logrando el bloqueo de la carretera. Luego de dar la noticia en Burgos se trasladaron a Lacua (Vitoria)

El 2 de diciembre, los nueve I-15 de Bilbao<sup>11</sup>, los Breguet, Vildebeest, Monospar y otros, efectuaron tres servicios en la mañana y en el tercero bombardearon Vitoria; la situación de Villarreal llegó a ser crítica, pero resistió.

Los últimos esfuerzos para ocupar dicha localidad se hicieron del 12 al 14. El 12 los aviones de Bilbao averiaron en Lacua al "Dragón" y perdieron un "Monospar". En réplica, el día 13 los Breguet y Fokker, y nueve He 51 expedicionarios, efectuaron continuos servicios de guerra; un Fokker tuvo que tomar tierra a 5 Km. de Lacua y el otro pasó a la Escuela de tripulantes. El "Dragon" volvió a ser ametrallado el día 28 y quedó fuera de vuelo por algún tiempo. Solo quedaron los Breguet y los He 51.

En Teruel, para la ofensiva de las columnas gubernamentales valencianas, se concentraron en Manises y La Señera una escuadrilla de cazas I-15, los Potez-54 internacionales y españoles, y unos cuantos Breguet y Nieuport. La Aviación de defensa nacional se reforzó, asimismo, con seis Heinkel He 51, que se situaron en Caudé muy en primera línea. Ambas aviaciones se mostraron muy activas y sufrieron pérdidas cuantiosas.

El 26 de diciembre, uno de los He 51 capota y un Po-54 sufre un accidente en el despegue, un segundo Potez es alcanzado por fuego enemigo y un tercero se estrella en Valdelineares, en el vuelo de vuelta a su base. Un Ni-52 se estrelló



**[ El grupo de guardias civiles de Jaén refugiado en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, cerca de Andujar, tuvo que ser abastecido por el aire, en lo que la Aviación española tenía larga experiencia ]**

contra un Latécoère-28, cargados ambos a tope de combustible, y ambos aviones se incendiaron por completo.

De los cinco Heinkel restantes, uno fue derribado y los otros cuatro ametrallados por los "Chatos". Hubo que enviarlos por ferrocarril a Sevilla para su reparación.

### EL APROVISIONAMIENTO DEL SANTUARIO DE LA CABEZA

**E**l grupo de guardias civiles de Jaén refugiado en el Santuario de la Virgen de la Cabeza, en las proximidades de Andujar, tuvo que ser abastecido por el aire, en lo que la Aviación española tenía larga experiencia.

En los tiempos de Marruecos el aprovisionamiento de una posición cercada era uno de los servicios habituales de la Aviación, que en heroicos vuelos aislados a muy baja altura (obligada por lo reducido de los reductos), sufrió una gran parte de sus bajas.

La superficie del Santuario era mucho mayor, pero estaba situado muy al interior de la retaguardia enemiga y albergaba un elevado número de civiles, lo que exigía realizar servicios continuos, con buen o mal tiempo, y mejorar las tácticas

de lanzamiento para lograr buenos rendimientos. Y una continuidad en las entregas a lo largo de los siete meses que duró el asedio, con el agravante de existir un aeródromo enemigo en la inmediata proximidad, (Andújar).

Las necesidades mínimas diarias de las 1.200 personas sitiadas se cifraron en

unos 750 kilos de alimentos y una cantidad algo menor de suministros diversos (armas, municiones, medicinas, detergentes, etc). Es decir, la carga de un trimotor Savoia S.81, que se acondicionó para este fin.

Aunque no se pudo alcanzar una regularidad matemática en los servicios de abastecimiento, éstos se repitieron con



*Fiat CR-32 en proceso de reparación.*

Los Fiat de la Patrulla Azul  
(3-51, 3-52 y 3-53)



García Morato  
ante su Fiat.

**[ El Santuario recibió cerca de 100 toneladas de aprovisionamientos, que fueron lanzadas en 121 servicios. Sumando otros 36 de bombardeo y 9 de reconocimiento se alcanzan 166 viajes en total ]**

una cadencia tal que permitieron la prolongación de la resistencia. En la primera quincena de 1937 no se faltó ni un solo día a la cita; pero la Caza de Andújar cortó el tráfico diurno en marzo y obligó al aprovisionamiento nocturno hasta el 1 de mayo, fecha en que la posición sucumbió.

El Santuario recibió cerca de 100 toneladas de aprovisionamientos, que fueron lanzadas en 121 servicios. Sumando otros 36 de bombardeo y 9 de reconocimiento se alcanzan 166 viajes en total, sin incluir los de los cazas de acompañamiento.

De estos servicios 70 se hicieron en el SM.81 unos 65 con Junkers 52, otros 22 con el DC-2 y 9 con diversos aparatos. Carlos de Haya efectuó mas de la mitad de estas misiones, siguiéndole en asiduidad Antonio Bazán (que luego mandó una escuadrilla) y Uselod Marchenko (derribado y muerto con posterioridad en su Ju-52). Entre los tripulantes destacaron los capitanes Rodríguez Cueto (Guardia Civil) y Canalejo, el radio Tomás Guil, el mecánico Jarén y el ametrallador Tte Ragosín (ruso blanco), heridos estos dos últimos por el fuego enemigo.



Fiat CR-32 "Chirri"

### LAS AVIACIONES AL COMIENZO DE 1937

Una orden del 15-1-1937 (publicada en la Gaceta de la República, nº 18) desgajaba de la 2ª Región Aérea la zona



*Heinkel He 45  
del Grupo 6G15.*



formada por el antiguo Reino de Valencia y la parte sur de Teruel. Algo después se creó otra zona autónoma con las provincias de Badajoz y Córdoba y la mayor parte de Ciudad Leal (la antigua Ciudad Real), con cabecera en Valdepeñas.

Las regiones y zonas aéreas dependían de la Subsecretaría del Aire, en la que el coronel Camacho había sustituido a Pastor, primero de forma accidental y desde el 13 de marzo de 1937 en propiedad.

Inicialmente el material ruso formó en el Grupo 12, del que luego se separaron los de aviones de cooperación R.5 ("Rasantes") y R.Z ("Natachas/Papagayos"), con los que se formaron los Grupo 15 y 20. En cuanto a la Caza existía la Escuadrilla Kolesnikov (auténtico Grupo) y desde enero cuatro escuadrillas de biplanos I-15 en el Centro-Sur, las rusas de Osadchii y Zotsenko (en España Kosakov y Zorki) y las españolas de García Lacalle y Alonso Santamaría (ambos capitanes desde enero y febrero del 37, respectivamente).

### Despliegue de la Aviación Nacional en febrero de 1937 Cuadro 7

EN EL SUR (76 AVIONES):	
En Tablada y Los Barrios (36 aviones):	
Grupo SM-81 (Rafaelli)	13 SM-81
3ª Ella. Fiat (Nobili)	14 Fiat + 5 llegados el 16
Grupo 3G10 (Rueda)	6 Breguet-19
Patrulla Fiat de Morato	3 Fiat
En Armilla y La Roda (40 aviones):	
4ª y 5ª Ellas. Fiat (Dequal y Francois)	22 Fiat
1ª Ella. Romeo (Colacicchi)	12 Ro-37
Grupo 4G12 (Navarro)	6 Br-19
EN EL CENTRO (76 AVIONES):	
En Torrijos	
1ª y 2ª Ellas. Fiat	18 Fiat – 5 salidos el 16
En Ávila, Almorox, Escalona y V.del Prado	
Grupo J/88	31 He 51 + 1 Bf 109 + 1 He 112
En Veladas	
Tres Grupos españoles de Ju 52	18 Ju 52 + 1 DH-89
En Talavera	
2ª Ella. de Ro.37	6 Ro-37

El material de origen no ruso prestaba servicios de retaguardia, nocturnos o de defensa de costas.

La Aviación Legionaria, que encuadraba el apoyo italiano, empezó el año 1937 disponiendo en la Península de dos grupos de dos escuadrillas (de "S.81" y "Ro.37") y de otro de cinco escuadrillas Fiat (una de ellas en formación), que pronto se desdobló. En Mallorca desplegaban una escuadrilla "S.81" y las patrullas Fiat y "M-41".

Las escuadrillas de la Legión Cóndor, las rusas y las italianas de caza disponían de 12 aviones, pero las italianas de reconocimiento y bombardeo contaban sólo con seis. Las españolas de caza y cooperación del bando nacional rara vez tuvieron más de 6 ó 7 aviones; y las de bombardeo eran de 3.

### LA CAMPAÑA DE MÁLAGA

En enero de 1937 Queipo avanzó sus líneas en la costa sur hasta Marbella, población que ocupó el día 17. En defensa de Málaga acudieron a Torre del Mar los seis "Chatos" de Casimiro (el ruso Anton Kowalewski) y a Roquetas y Tabernas unos cuantos Breguets y Vickers Vildebest, los Nieuport del marino Jover, y varios Fokker y Potez-54. La Aviación de Kindelán formaba como indica el cuadro nº 7.

Los 39 Fiat disponibles se redujeron a 33 el 29 de enero, con motivo de un servicio de escolta al Santuario de la Cabeza, con muy mal tiempo, en el que se perdieron seis Fiat, lo que nunca había ocurrido ni en el combate más encarnizado.

El 1º de febrero cayó en combate "Casimiro". A pesar de ello, los cinco "Cha-



*Línea de  
Heinkel He 51 en tierra.*

*Heinkel He 51  
en el aeródromo de León.*



**[ En la batalla de Guadalajara, la Aviación de Madrid, magníficamente dirigida por Smushkevich, alcanzó los momentos más brillantes de su historial con su ametrallamiento a las columnas motorizadas italianas ]**

servador mortalmente herido. Igual suerte corrió el piloto de un hidro He 60 obligado a amarrar junto a un He 59. El la jornada del 11, dos Potez-54 y cinco "Chatos" recién llegada a Tabernas derribaron en Motril el Fiat del veterano Mantelli. Pero no evitaron el derribo de los dos Po-54.

*Heinkel He 46  
delante del hangar.*



## BATALLAS DEL JARAMA Y GUADALAJARA

En vísperas de la ofensiva del Jarama, que comenzó el 6 de febrero, el mando de Salamanca, contra toda lógica, dividió su Aviación entre los frentes de Málaga y Madrid.

Kindelán contaba en Madrid con 25 aviones españoles (18 Ju 52 y un DH-89 en Veladas y 6 Ro.37 en Talavera), y 18 Fiat italianos en Torrijos. La treintena de He 51 alemanes apenas participaron en esta ofensiva.

El Mando gubernamental, que también preparaba una ofensiva por el mismo sector, había concentrado en el Centro a todos sus I-16 y a la mayor parte de los Katiuskas, Rasantes y Natachas, pero no a sus Chatos, que tenían sus cinco escuadrillas repartidas por Madrid (2), Málaga-Almería, Aragón y el País Vasco (cuadro nº 8).

Los días 12 y el 13 fueron abatidos dos jefes de escuadrilla (de He 51 y Fiat) lo que obligó a la incorporación el 14 de nuevos Fiat procedentes de Andalucía. Ni el 15 ni el 16 salieron los He 51 y Fiat a escoltar a los Ju 52, que el 16 perdieron al jefe accidental de un Grupo Ju 52, el capitán José Calderón Gaztelu, quien

tos" restantes combatieron el día 3 contra tres Fiat, dos de los cuales tuvieron que tomar tierra fuera de campo. En contrapartida, el día 5 dos Fokker de Tabernas volvieron averiados a su base, con un ob-

Cuadro 8

### Despliegue de la Aviación Gubernamental en el Centro Sur el 14-2-1937

Ella. Kolesnikov (Alcalá y Guadalajara)	18 I-16 + 4 en rep. = 22 I-16 <sup>(1)</sup>
Ella. Zotsenko (Alcázar)	16 I-15 = 16 I-15
Ella. Osadchii (Almería)	18 I-15 + 5 en rep. = 23 I-15
Ella. Lacalle (Guadalajara)	13 I-15 + 4 en rep. = 17 I-15
Ella. Alonso (San Javier)	11 I-15 + 6 en rep. = 17 I-15
TOTAL cazas rusos	22 I-16 + 73 I-15 = 95 cazas
Grupo 12 (San Clemente y Sisante)	24 SB-2
2ª Ella. Grupo 15 (Vochev) (Quintanar)	12 R.5
2/20 (Alonso Vega) (Madridejos)	12 R.Z.
TOTAL GENERAL	143 aviones

<sup>(1)</sup>Faltan dos, pues en el parte del 12-4-37 constan 20 en vuelo y 4 en reparación.





*Caza gubernamental  
Loira-46.*

años después sería premiado con la Cruz Laureada de San Fernando.

La patrulla Fiat de Morato, reclamada en el frente de Madrid, fue el catalizador que permitió el gran desquite. El 18, cuando los Fiat italianos viraron para situarse paralelamente al frente (abandonando su misión de escolta al sobrevolar territorio enemigo), los Chatos de Lacalle, que esperaban al otro lado, atacaron a los Junkers y Romeo que se adentraban en su territorio, apoyados por los I-16 de Kolesnikov. Morato rompe entonces la formación y se lanza al combate. Los italianos corren en ayuda de los españoles y, según sus partes, logran el derribo de 8 Chatos por una sola pérdida. Morato ganaría también la Laureada por su actuación.

En la batalla de Guadalajara, la Aviación de Madrid, magníficamente dirigida por Smushkevich, alcanzó los momentos más brillantes de su historial con su ametrallamiento a las columnas motorizadas italianas en marcha. Hasta los lentos R.5 y R.Z rayaron a gran altura, pero la palma correspondió a los "Chatos" de Lacalle y Kosakov y a los "Katiuskas", que atacaron incansablemente la retaguardia enemiga. El bombardeo combinado y continuo de Brihuega asoló esta población antes de que se iniciara la retirada de los italianos y motivó en gran parte que ésta se produjera.

Hasta el 15 de marzo de 1937 se habían recibido unos 450 aviones por bando y mantenían en vuelo del orden de 280 aparatos de importación y unas decenas de los de preguerra. En cuanto a aviones modernos la URSS había remitido 62 (31 "Moscas" y 31 "Katiuskas"), Alemania 43 (17 "Me 109B", 14 bimotores y 12 "He 70") e Italia ninguno.

**[ Los fracasados intentos de ocupar Madrid convencieron al Mando nacional establecido en Salamanca de la necesidad de buscar la decisión de la guerra en otra zona de la geografía española: el frente cantábrico ]**

## LA CAMPAÑA DE VIZCAYA

Los fracasados intentos de ocupar Madrid convencieron al Mando nacional, establecido en Salamanca, de la necesidad de buscar la decisión de la guerra en otra zona de la geografía española.

El único teatro de operaciones propicio a una ofensiva victoriosa era el frente cantábrico, pues razones geográficas,

orográficas y climatológicas hacían posible que la aviación de Salamanca pudiera lograr la supremacía aérea local, a pesar de su inferioridad numérica, y técnica en el conjunto del territorio peninsular. La estrechez de la franja cantábrica y lo abrupto de su territorio hacían difícil la preparación de aeródromos y el atender a su seguridad, mientras que el mal clima entorpecía su uso continuado.

Kindelán y Juan Vigón fueron decisivos para lograr que se ordenase el cambio de teatro de operaciones y que se situasen en Burgos y Soria los grupos de bombardeo (en situación de acudir indistintamente al Cantábrico, a Aragón o al Centro) y en Vitoria los aviones ligeros de la Legión Cóndor.

Este traslado de frente permitió a la Legión Cóndor utilizar con escaso riesgo su anticuado material e ir comprobando las posibilidades de los aviones experimentales que acababan de incorporarse a dicha Legión, que obtuvo el mando operativo de todos los medios aéreos que intervinieron en la ofensiva.

La ofensiva comenzó el 31 de marzo, día en que los aviones se emplearon contra una línea fortificada, construida



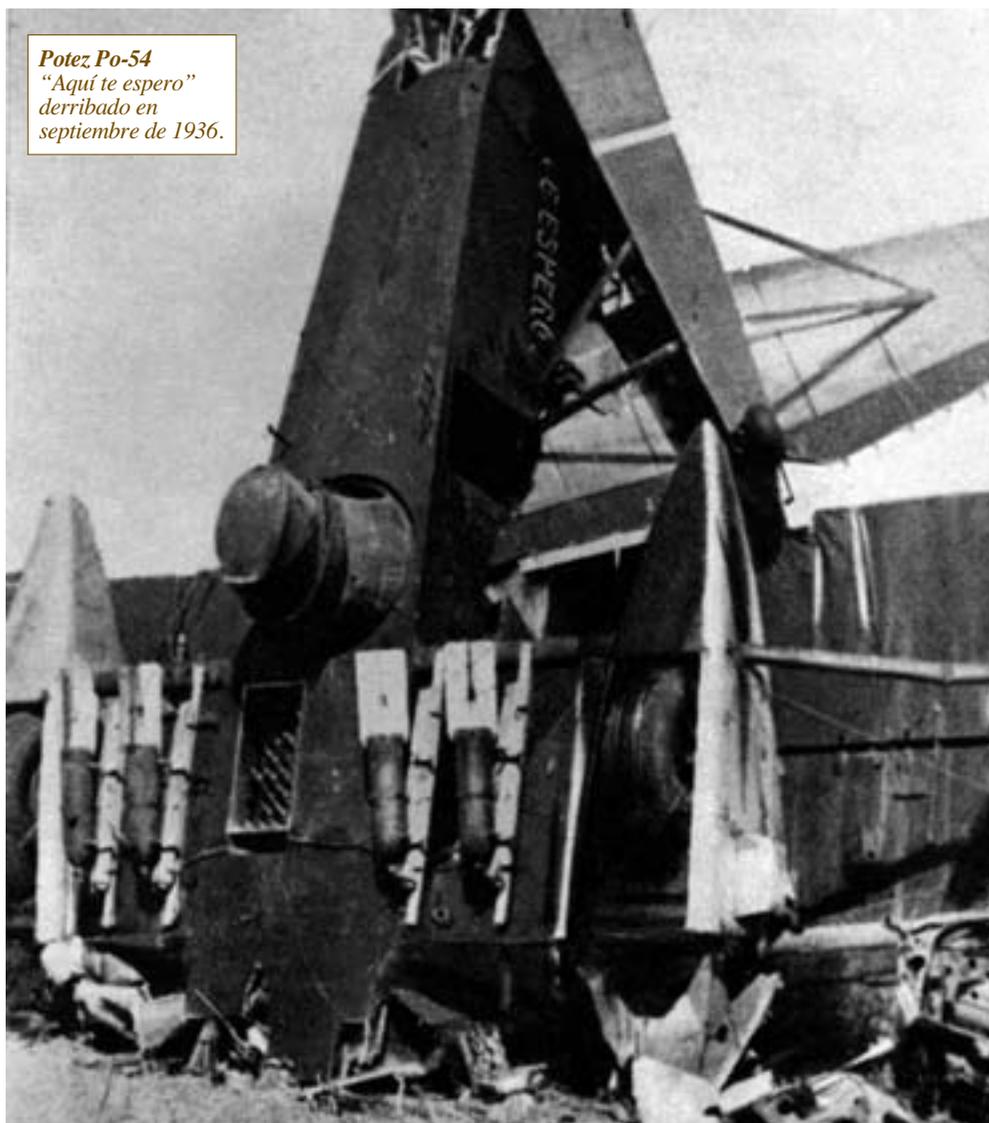
*Avión republicano  
de cooperación  
Koolhoven FK-51.*



*Avión de enlace  
Sparten Executive.*



Heinkel HE-51



**Potez Po-54**  
*"Aquí te espero"*  
*derribado en*  
*septiembre de 1936.*

sobre un abrupto escenario montañoso, y sobre los dos principales nudos de comunicaciones de su inmediata retaguardia: Durango y Elorrio.

Al carecer del número de aviones necesario von Richtofen (jefe de Estado Mayor de la Legión Cóndor desde el 20 de enero) pidió la colaboración de los Savoia S.81 existentes en Soria y les encargó el ataque a Durango y Elorrio, sobre los que lanzaron 19 toneladas de bombas, un 25% de las arrojadas este día sobre el frente.

El frente vizcaíno quedó estabilizado, desde el 8 al 19 de abril, por mal tiempo y por los ataques de diversión gubernamentales en Andalucía, Madrid y Aragón. Reanudada la ofensiva el día 20, las Brigadas de Navarra conseguían el 23 de abril derrumbar el frente oriental vasco. La 1ª Brigada ocupó y rebasó Elorrio el 24, desbordó Durango por el Este y alcanzó en la tarde del domingo 25 las estribaciones orientales del monte Oiz, entre Durango y Guernica.

Mola mantuvo su idea de ocupar antes Durango, pero la Legión Cóndor creyó ver clara la conveniencia de abandonar el forcejeo ante esta villa, lanzarse en tromba hacia Guernica e intentar copar las dos brigadas vascas que ocupaban los sectores de Lequeitio y Marquina.

La Legión Cóndor, fiel a esa idea, bombardeó en la mañana del lunes 26 la ante-iglesia de Arbácegui y Guerricaiz, entre Marquina y el monte Oiz, y por la tarde la propia villa de Guernica, sobre la que cayeron de 25 a 28 toneladas de bombas, que alcanzaron a cerca del 25% de las edificaciones de la villa y produjeron un incendio que se extendió luego al núcleo urbano y llegó a afectar al 70%. La mayor parte de las bombas las lanzaron los Junkers 52 hacia las seis y media de la tarde.

## EL HUNDIMIENTO DEL "ESPAÑA"

La Flota nacional, a pesar de haber decretado el bloqueo de los puertos norteños, se situó a finales de abril a la altura de Santander, dejando libre el paso a Bilbao. La Flota británica no se dio por satisfecha con este compromiso y el crucero "Shorpsshire", obstaculizó la acción del "España" y del "A. Cervera".

A la amanecida del 30 el "España", que se encontraba en una segunda línea de bloqueo, al Oeste de Castro Urdiales, acude en ayuda del destructor "Velasco", que pretende detener a un mercante, y se coloca muy cerca del campo minado, forzando al mercante a adentrarse entre las minas o exponerse al fuego del "España".

A las siete y media, temiendo acercarse demasiado al campo de minas,

Despliegue de la Aviación de Franco el 31-3-1937

Cuadro 9

Avión	Bf 109	Fiat Ro.41	Cazas	He 51 Ro.37	He 70 He 45	Br.19 He 46	Coop.	S.81 Ju 52	Otros	B.	Total
Frente País Vasco	9	10	19	24	17	9	50	25	16	41	110
Asturias	-	-	-	7	-	-	14	-	-	-	14
Logroño	-	18	18	10	-	-	10	-	-	-	28
Aragón	-	-	-	4	-	7	11	-	-	-	11
Norte	9	28	37	25	17	23	85	25	16	41	163
Centro-Sur	5	37	42	32	-	10	42	28	4	32	116
Península	14	65	79	77	17	33	127	53	20	73	279
África	-	-	-	-	-	9	9	3	-	3	12
Mallorca	-	6	6	-	-	-	-	6	-	6	12
TOTAL	14	71	85	77	17	42	136	62	20	82	303

el "España" metió toda la caña a estribo para aproar al Norte y tuvo la desgracia de provocar el desenlace que trataba de evitar al chocar con una mina que lo dañó de forma irreparable. El "Velasco" atracó junto al "España" y comenzó el embarque de la dotación del acorazado.

El jefe del Ejército del Norte gubernamental dio orden a su Aviación de rematar al "España" y, de ser posible, al "Velasco", pero los aviones disponibles no eran adecuados para dichos blancos.

Dos aviones de Santander, que lanzaron algunas pequeñas bombas, fueron rechazados por la antiaérea de ambos navíos, pues las calderas y la A.A. del "España" quedaron cubiertas hasta última hora, por sí podía intentarse la maniobra del remolque.

En el bando gubernamental se decidió dar al público la versión de que el acorazado había sido hundido por sus aviones y se pidió a la 6ª Región Aérea (Santander) la identificación de los aviadores partícipes en la misión, cosa que hizo la Fuerza Aérea del Norte en telegrama del 1 de mayo.



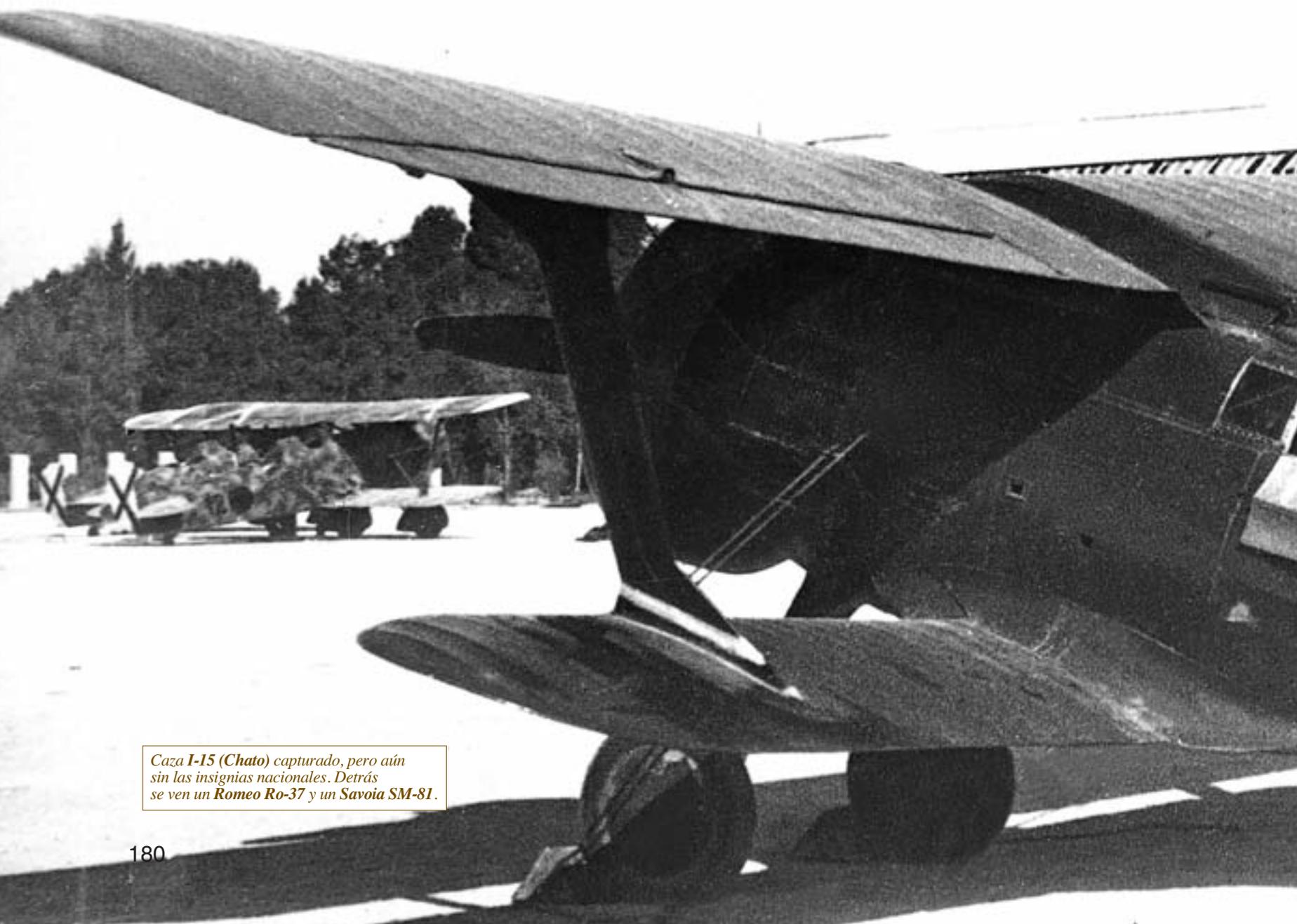
Polikarpov I-15 (Chato/Curtiss)

### OPERACIONES AÉREAS EN LOS FRENTE SECUNDARIOS

Para tratar de frenar la ofensiva nacional sobre Vizcaya se ordenó a las tropas de Aragón, Madrid, Toledo y Córdoba que atacaran en sus respectivos frentes, con la intención de atraer reservas enemigas.

La lucha aérea fue importante en Aragón, donde Kindelán contaba con tres escuadrillas Heinkel (dos de He 46 y una de He 51); para reforzarlas acudieron desde Asturias los He 46 del comandante Vara del Rey y la escuadrilla de He 51 de Salas, y desde Sevilla otra de este mismo tipo.

Los republicanos ocuparon el 12 de abril la posición fortificada de Santa Qui-



*Caza I-15 (Chato) capturado, pero aún sin las insignias nacionales. Detrás se ven un Romeo Ro-37 y un Savoia SM-81.*

tería; para desalojarlos, los ocho He 46 y los He 51 disponibles ametrallaron el 13 las rectas trincheras enemigas, abandonadas por sus defensores tras sufrir en ellas 400 bajas. Los He 51 de Salas lo hicieron en cadena<sup>12</sup>, procedimiento que se normalizaría tres meses después a propuesta de García Morato.

Se lucha después en el sector de Tueruel, en el que se produjeron duros enfrentamientos entre las tres escuadrillas de Chatos (dos españolas y una rusa) y las escuadrillas de He 51. La de Salas derribó un Katiuska y el Chato de Tuya el día 16. El 17 mantuvo un combate inacabable con las tres de Chatos, durante el cual Palmero y Alfonso Calvo chocaron de frente sobre zona republicana, Allende se vio obligado a tomar tierra en suelo propio, alcanzado por los disparos de Juan Comas y Tinker. Salas y sus pilotos regresaron a Calamocha con los aviones acribillados. Tinker y Salas describieron este combate como el más reñido de los librados por ellos hasta entonces.

Morato felicitó calurosamente a Salas y le reclamó a Sevilla, con todos sus pilotos, para formar con ellos la segunda es-

### La caza rusa en la zona Centro-Sur el 12-4-1937 Cuadro 10

Grupo Pumpur (luego Kopets):		
Ella. Lacalle	16 I-15 + 11	en reparación En Guadalajara
Ella. Osadchii	I-15	En Castejón
Ella. Zotsenko	11 I-15 + 2	en reparación En Andujar
Ella. Kolesnikov	20 I-16 + 4	en reparación En Tembleque
TOTAL	42 I-15 + 13	en reparación = 55 20 I-16 + 4 en reparación = 24 62 cazas + 17 en reparación = 79

escuadrilla del primer grupo Fiat totalmente español, el 2G3.

### LA NUEVA ARMA DE AVIACIÓN Y EL MINISTERIO DE DEFENSA

Un decreto aprobado en el último Consejo de ministros presidido por Largo Caballero (publicado en la Gaceta

de la República del domingo 16 de mayo de 1937), daba al Arma de Aviación carácter de rama autónoma del Ejército (cuadro nº 11).

El 17 de mayo Juan Negrín sustituía a Largo Caballero y en la administración apareció, por primera vez en España, el Ministerio de Defensa Nacional. Fue su titular Indalecio Prieto, quien lo estructuró en dos organismos esenciales: el Estado Mayor Central y las cuatro subsecretarías (Tierra, Marina, Aviación y Armamento). Éstas recibieron la misión de entregar a aquel los medios de todo orden que le eran necesarios. Fueron subsecretarios de Aviación y de Armamento los coroneles Camacho y Pastor. Siguió al frente de las Fuerzas Aéreas el coronel Hidalgo de Cisneros, y de jefe de Estado Mayor el teniente coronel Riaño.

En este mismo mes de mayo de 1937 se crearon las 4ª a 7ª Regiones Aéreas, con la composición que se indica en el cuadro nº 12.

[ Un decreto aprobado en el último Consejo de ministros presidido por Largo Caballero (Gaceta de la República el 16 de mayo de 1937), daba al Arma de Aviación carácter de rama autónoma del Ejército ]



En el mes de junio la composición de la Aviación gubernamental era la indicada en el cuadro nº 13.

## OFENSIVAS DE LA GRANJA Y HUESCA

La ofensiva republicana sobre Segovia se realizó desde el 30 de mayo al 4 de junio. Participaron en ella dos divisiones, cuatro escuadrillas de caza (dos de I-16 y las dos rusas de I-15), tres escuadrillas de cooperación (dos del Grupo 20 y una del Grupo 15) y las dos del Grupo 12 de “Katiuskas”, con un centenar de aviones en total.

De la defensa se encargó el general Varela, que contaba con 26 Fiat y seis Ro-37 de la Aviación Legionaria y seis Ju 52 españoles. El 1 de junio se incorporaron los 13 Fiat de Morato y el día 2 diez ó doce He 45 y Aero-101 españoles, con lo que el número de aviones de la defensa llegó a superar los 60.

El día 2 fue abatido “Zorki”<sup>13</sup> (jefe de la 2ª Escuadrilla rusa de “Chatos”). Le sustituyó “Kosakov”, que ya había entregado la 1ª a Eriomenko.

Cuatro días después se planeaba una nueva operación de diversión en Huesca. Fue apoyada por tres escuadrillas de “Moscas”, dos de Chatos, tres de cooperación, dos de “Katiuskas” y algunos Potez-54. En la Aviación de la defensa formaban los 13 Fiat de Morato, otros tantos He 51, seis He 46 y seis Ju 52, cerca de 40 aviones en total.

El día 14 comenzaron los bombardeos sistemáticos a Huesca y el 16 actuaron sobre la capital osense todas las escua-

**[ La Aviación republicana del Norte se había reforzado con dos expediciones de “Chatos”, pero un ataque al aeródromo de Somorrostro, realizado el 5 de junio, destruyó a casi todos los aviones de refuerzo ]**



Grupo de aviadores ante una **bomba alemana de 50 Kg.** (solo usada por los Ju 87).



Caza I-15 en vuelo.

drillas de caza y bombardeo, en una masa aérea del orden de cien aviones.

El parte de Valencia reconoce un avión perdido el día 12, cuatro el 14 y uno el 16. La Escuadrilla 2/20 tuvo tres bajas de pilotos y las ocho escuadrillas de “Natachas” se redujeron a seis.

El Grupo Fiat de Morato no perdió un sólo avión en los continuos y duros combates de este mes de junio.

## EL “CINTURÓN DE HIERRO”

El ataque al “Cinturón de Hierro” se retrasó del día 31 de mayo al 11 de junio por el ataque contra Segovia, causa indirecta del accidente mortal del general Mola.

## La nueva Arma de Aviación Republicana

Cuadro 11

En el Arma de Aviación debía integrarse el personal de la Aviación militar, naval y civil, según antigüedad del 18-7-36, salvo el no procedente de Academia.

Podía hacerlo en la Escala del Aire o en la Tierra, a la que se pasaba automáticamente cuatro años antes de cumplir la edad de retiro o a los 15 años de servicio en vuelo.

El Arma de Aviación se componía del Cuerpo General, del Cuerpo Auxiliar, de la Maestranza de Aviación y del Grupo de Defensa contra Aeronaves (DECA), que quedaba bajo la inspección de la Subsecretaría, en la que se creaba una Jefatura de Defensa antiaérea. De esta Jefatura dependían el Grupo de DECA número 1, las baterías antiaéreas de los regimientos de Artillería de Costa número 3 (Cartagena) y número 4 (Mahón), y las baterías, secciones y piezas afectas a las columnas de operaciones o a la defensa local de las grandes ciudades y de los centros industriales; el servicio radiotelegráfico de aviación y el personal del Grupo de alumbrado e iluminación.



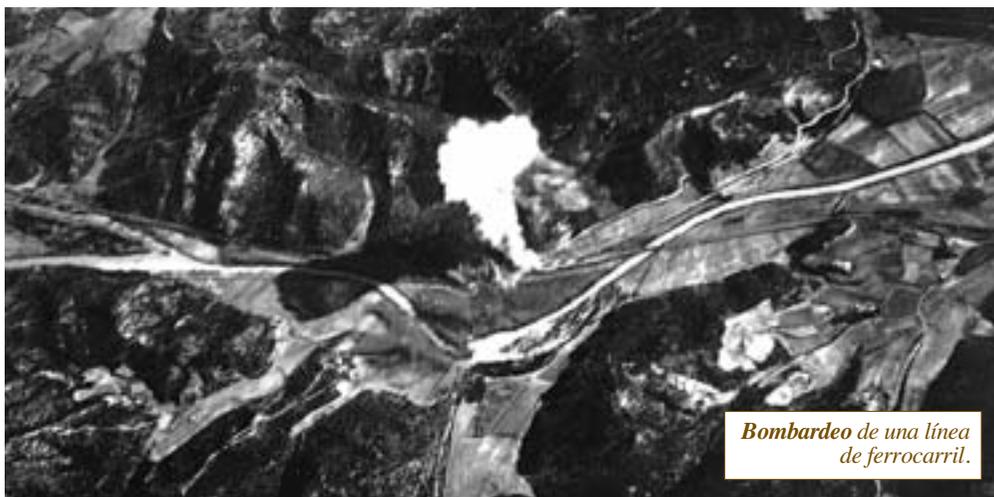
La Aviación republicana del Norte se había reforzado en mayo con dos expediciones de "Chatos", pero un ataque al aeródromo de Somorrostro, realizado el 5 de junio, destruyó a casi todos los aviones de refuerzo.

El 12 de junio, con el apoyo de 144 piezas de artillería y 42 bombarderos, que en un doble servicio lanzaron más de cien toneladas de bombas, la V Brigada de Navarra perforaba las fortificaciones tenidas por inexpugnables.

El 18 de junio las Brigadas Navarras entraron en Bilbao.

En este momento la aviación había alcanzado un alto grado de adiestramiento en la cooperación aeroterrestre, modalidad de empleo que fue la predominante a todo lo largo de la guerra civil.

*Tinglado del puerto de Valencia.*



*Bombardeo de una línea de ferrocarril.*

## BATALLA DE BRUNETE

**E**n el verano de 1937 la composición de los Grupos Aéreos de primera línea del Ejército Popular difería de la indicada en el cuadro nº 13 en la sustitución de los Grupos 20 y 25 por tres escuadrillas independientes.

Las grupos de la Legión Cóndor y los italianos de caza disponían de 36 aviones en plantilla, pero en esta época nunca hubo más de 25 Ju 52 y de 27 a 30 Fiat por grupo.

En la batalla de Brunete, comenzada en la noche del 5 al 6 de julio, se enfrentaron en masa las aviaciones que ambos contendientes habían organizado tras un año de lucha.

La Aviación gubernamental dispuso en los primeros momentos de una abrumadora superioridad, gracias a sus cuatro escuadrillas de monoplanos I-16 y dos de biplanos I-15, a las que solo se oponían tres escuadrillas Fiat.

Luego llegaron al Centro una escuadrilla de monoplanos Bf 109 B, otras tres de Fiat y los cazas del Grupo Morato que iban saliendo del Parque de Sevilla

El Bf 109 demostró que podría llegar a ser un excelente caza cuando se corrigiera su mayor deficiencia, la escasa potencia de su motor; la versión Me 109 B sólo superaba en ciertos aspectos al "I-16" y era aventajado por éste en algunos más.



*Bombardeo del Puerto de Barcelona.*

*Pilotos gubernamentales ante un caza I-16.*



Polikarpov I-16 (Mosca/Rata)

Los 24 bimotores soviéticos de bombardeo rápido sobrepasaban en número a los siete bimotores existentes en la escuadrilla VB/88, y a los ocho polimotores italianos –seis SM.79 y dos Fiat BR.20– de características comparables, pero de menor velocidad que los soviéticos Katiuskas, a los que, sin embargo, ganaban en capacidad de carga.

Los aviones de cooperación de ambas aviaciones eran viejos biplanos, sin más excepción que la de los escasos Breda Ba.65 italianos.

Por el bando gubernamental participaron en la batalla las seis escuadrillas de Natachas y por la Aviación enemiga las dos de He 51 alemanas y, esporádicamente, algunos He 51 de las dos españoles y otros He 45, Ro.37 y Aero 101.

Los lentos bombarderos de tren fijo (Ju 52 y SM.81) tuvieron que refugiarse en el bombardeo nocturno, y aún así sufrieron los derribos de dos Ju 52 en las noches de 26 y 27 de julio, achacados a Yakushin y Serov.

La artillería antiaérea gubernamental, que se mostró muy activa en estos días de julio, disponía del material que se indica en el cuadro nº 14.

## LAS BATALLAS DE SANTANDER Y BELCHITE

Las fuerzas terrestres preparadas para la ofensiva hacia Santander eran sólo ligeramente superiores a las dispuestas para la defensa, pero la desproporción en fuerzas aéreas era de uno a tres. Frente a dos escuadrillas de caza (I-16 e I-15) y otras dos de cooperación (“Bull Dög” y aparatos varios) desplegaron en el sector cinco escuadrillas de aviones rápidos (la de cazas Bf 109B, la de bimotores He 111; la mixta de Do 17 y He 70; y las italianas de SM.79 y Ba.65); siete de cazas biplanos Fiat (cinco italianas y dos del grupo de Morato) y varias de aviones anticuados (Ju 52, He 45 y Aero 101).

Mediada la batalla subieron a Santander una nueva escuadrilla de “Moscas”, mandada por Smirnov (con una mayoría de pilotos españoles), y algunos “Chatos”, que ya no pudieron equilibrar la balanza.

La batalla de Santander se asemejó a un paseo militar en su aspecto terrestre. En el aire la lucha fue mucho más reñida, como lo prueba que la aviación republicana de la 6ª Región Aérea perdiera 17 I-15, una decena de I-16 y una treintena de aviones diversos. La Aviación de Kindelán perdió siete aviones en el frente

(un Ju 52, un Do 17 y un He 111, dos He 51 y dos Ro.37)

y cuatro en accidentes en tomas de tierra (un Fiat, un Bf 109, un He 111 y un He 45), aparte de dos accidentes menores de otros dos He 51.

Muy diferente fue lo sucedido en Belchite.

Allí la desproporción era parecida, pero de signo contrario (a favor del mando republicano).

Para la ofensiva sobre Zaragoza la Aviación de Hidalgo de Cisneros concentró medios similares a los de Brunete y frente a ella sólo quedaba en Aragón una escuadrilla de He 51, el grupo de He 46 y uno de Ju 52. Apenas comenzada la batalla recibieron el refuerzo de dos grupos de Fiat (uno italiano y el otro español), procedentes respectivamente de Madrid y Santander.

El 26 de agosto caían derribados el jefe del grupo de He 46, comandante Pérez Pardo, y un He 51.

El 31 de agosto comenzó la reacción de las fuerzas de Zaragoza. En esta segunda fase de la batalla se incorporaron a la lucha el recién creado grupo español de Savoias SM.79 (3G28), el otro grupo de Ju 52 y la otra escuadrilla de He 51, procedentes estos últimos de Santander. La Legión Cóndor destacó fugazmente sus escuadrillas de He 111 y Bf 109B.

**[ Durante la batalla de Santander, en el aire la lucha fue mucho más reñida, como lo prueba que la aviación republicana de la 6ª Región Aérea perdiera 17 I-15, una decena de I-16 y una treintena de aviones ]**



*El piloto norteamericano Tinker ante su I-15.*

El 1 de septiembre caía derribado otro He 51 y un sargento moría a bordo de un He 46. El Grupo Morato se desquitó el día 2 en un combate contra los Chatos; que perdieron dos aviones, uno de ellos pilotado por Emilio Herrera, hijo del entonces coronel de su mismo nombre. Un Ju 52 cayó en acción nocturna, en la noche del 14 al 15 de septiembre, cuando intentaba bombardear el aeródromo de Sariñena.

Hasta septiembre de 1937 ambas Aviaciones habían adquirido un promedio cercano a los 700 aparatos por bando, como puede verse en el cuadro nº 15.

En aviones de nueva generación tenía superioridad la Aviación de Valencia, pues los monoplanos de caza rusos recibidos habían sido 155 frente a 52 monoplanos italo-alemanes de caza y asalto, y

## Regiones Aéreas Republicanas Cuadro 12

Las Regiones Aéreas pasaron a ser seis, asignadas a los seis teatros de operaciones (Este, Teruel, Centro, Extremadura, Sur y Norte) y que surgieron de las tres iniciales, de las zonas de Valencia y Valdepeñas y del sector cantábrico.

En la Zona del Interior se creó la Región Aérea nº 7, con base en Albacete, y formada por la mitad norte de esta provincia y franjas colindantes de Ciudad Leal (antigua Ciudad Real), Cuenca y Valencia.

Cada Región se dividió en un número variable de sectores, desde un mínimo de tres a un máximo de nueve, y en cada uno de ellos se habilitaron no menos de cinco ni más de diez aeródromos, con lo que el total de éstos alcanzó el orden de los cuatro centenares. Se clasificaron en las cuatro categorías siguientes:

Permanentes, con un teniente a su frente; Semipermanentes, al mando de un sargento, que deberían ser operativos en 24 horas; Eventuales, con un cabo y cuatro soldados; y de Socorro, atendidos por un guarda.

en polimotores rápidos había casi igualdad, 64 italo-alemanes por 62 rusos.

En cazas biplanos de primera línea, a los 168 Fiat recibidos de Italia se oponían cerca de 140 a 150 "Chatos" procedentes de la URSS.

## ASTURIAS Y SEGUNDA BATALLA DE BELCHITE

En la Campaña de Asturias a mediados de 1937 las cinco escuadrillas de aviones modernos de la Legión Cóndor (dos Bf 109B, otras dos de He 111 y una de reconocimiento) impusieron su ley y lograron hundir en el puerto de Gijón al destructor Císcar y al submarino C.6, mientras los grupos españoles se dedicaban a las abnegadas misiones de apoyo directo a la infantería, en las que sufrieron muchos derribos por fuego desde tierra, pero ninguna baja definitiva. El coronel Muñoz Grandes les envió una efusiva felicitación.

La Legión Cóndor perdió el Do 17 del jefe de la escuadrilla de reconocimiento y los republicanos a cuatro pilotos de caza y a la práctica totalidad de sus aviones, la mayoría destruidos en el suelo,

Antes del desplome del frente asturiano el Ejército republicano del Este intentó de nuevo llegar a Zaragoza en unos forcejeos acompañados por cruentas luchas en el aire, en las que los republicanos alcanzaron sus mayores éxitos de toda la guerra. El 12 de octubre los Moscas abatieron cinco Fiat italianos (entre ellos el de un jefe de escuadrilla), aunque a costa de que los Grupos 21 y 26 perdieran dos Moscas y otros tantos Chatos, y que otros dos Moscas y cuatro Chatos se vieran obligados a tomar tierra fuera de su base.



*La Escuadrilla de cazas I-15 mandada por Andrés García Lacalle.*

*Caza I-16 capturado dispuesto para ser arrancado mecánicamente.*





*Heinkel He 111  
iniciando el bombardeo.*

El 15 de octubre, en un ataque por sorpresa al aeródromo Sanjurjo de Zaragoza, repleto de aviones, las escuadrillas primera y segunda de Chatos (mandadas por Antonov y Gerardo Gil), protegidas por la primera, segunda, tercera, quinta y sexta de Moscas (conducidas por Aguirre, Pleschenko, Smirnov, Ivanov y Gusiev), ametrallaron al amanecer la línea de aviones nacionales; incendiaron seis Fiat y alcanzaron a tres Ju 52 cargados de bombas que, al explotar, averiaron a varios He 46.

### FIN DE LA CAMPAÑA DEL NORTE

El desenlace de la Campaña del Norte supuso un cambio espectacular en la situación estratégica. Las bajas de la Aviación gubernamental en cazas biplanos en el Cantábrico fueron no menos de 60 I-15, "Chatos", un 40% de los adquiridos; mas que las habidas en el conjunto de las batallas de la Zona principal. Las pérdidas de I-16 en el Cantábrico no fueron tan notables, pero, no obstante, se sitúan en el

orden de un 18% (frente a unas bajas definitivas hasta la fecha de un 40%).

Esto explica que las escuadrillas de aviones modernos existentes al desaparecer el frente del Cantábrico fueran las indicadas en el cuadro nº 16.

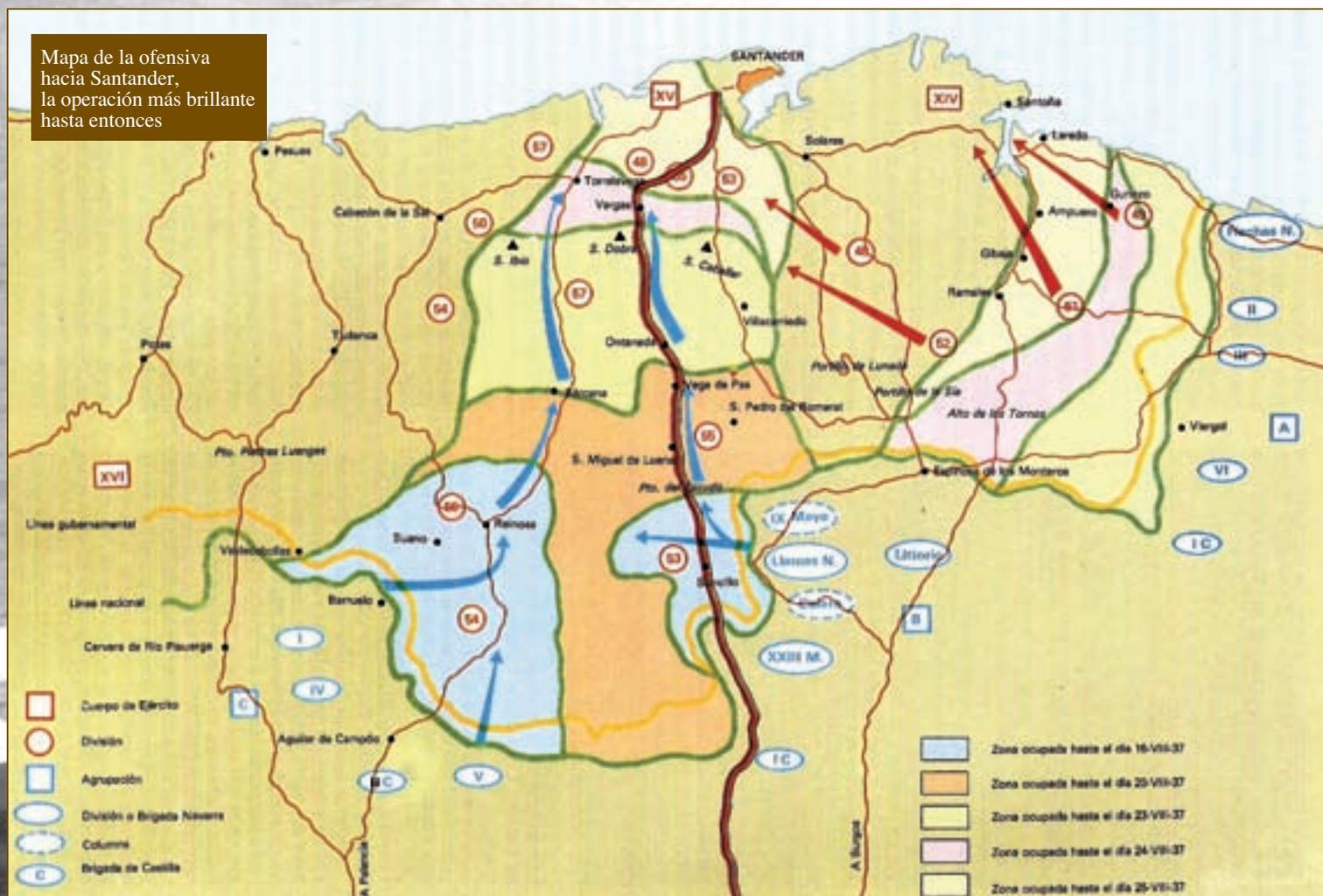
### EL MANDO DEL BLOQUEO Y LA BRIGADA AÉREA HISPANA

Gracias a los navíos liberados tras el fin de la campaña del Norte se pudo constituir en Mallorca la Flota del Bloqueo, que logró cerrar la vía marítima del Mediterráneo, lo que obligó a la URSS a abrir las rutas del Atlántico Septentrional y el Báltico hasta los puertos franceses del Atlántico.

Este cambio exigió tiempo y la corriente de suministros a la República se redujo notablemente, en tanto que la que alimentaba a sus enemigos desde Alemania e Italia se incrementaba espectacularmente.

La conjunción de estas circunstancias permitió a la Aviación nacional superar claramente, a partir de entonces, a la republicana en número y calidad.

Mapa de la ofensiva hacia Santander, la operación más brillante hasta entonces



En el 4º trimestre llegaron a España noventa aviones de nueva generación de procedencia italo-alemana, lo que elevó su plantilla a la citada en el cuadro nº 19 a. También se incorporan otros 154 aviones de tipo antiguo (86 Fiat, 36 He 51 y 22 de otros tipos). Con estas 244 adquisiciones en este cuatrimestre, las mayores en toda la guerra, el número total de aviones nacionales se elevó a cuatro centenares.

a su despliegue por el valle del Duero, orientado a la planeada ofensiva hacia Madrid por el frente de Guadalajara.

El centro del dispositivo lo ocupaba la Legión Cóndor, con aeródromos en Burgo de Osma, Almazán y Torresaviñán. La Aviación Legionaria, la mejor situada para actuar en el nuevo frente, tenía sus trimotores en los aeródromos de Agoncillo (Logroño) y Tudela, los BR-20 y Ba-65 también en Tudela, dos grupos Fiat en Almaluz y el ter-

[ En el 4º trimestre llegaron a España noventa aviones de nueva generación de procedencia italo-alemana. También se incorporan otros 154 aviones de tipo antiguo (86 Fiat, 36 He 51 y 22 de otros tipos) ]

Los aviones de la defensa emplazados en las lejanas y frías provincias de Soria y Burgos no pudieron actuar en estas jornadas y los que lo hicieron el día 17 encontraron graves dificultades para volver a sus bases. El día 19 el cuartel general del Aire se traslada a Daroca y el Grupo Fiat de Salas a Alfamén. En días sucesivos los He 45 y Romeo-37 lo hicieron a La Almunia de Doña Godina y Alfamén y los He 51 (españoles y alemanes) se situaron en Calamocha, así como los Bf 109.

Se inició la contraofensiva el 29 de diciembre y el día 30 la Aviación nacional lanzó más de cien toneladas de bombas sobre las líneas enemigas, que quedaron rotas, pero una intensa nevada y temperaturas de -18°C impidieron volar a los aviones el día 31 y paralizaron la contraofensiva. Teruel capituló el 6 de enero.

En enero de 1938 los bombarderos españoles se trasladaron a Castejón, y Buñuel, los Romeo.37 y He 45 pasaron a Bello, el Grupo K/88 a Alfaro y la Escuadrilla A/88 a Buñuel. Este despliegue más favorable permitió el lanzamiento de 150 toneladas de bombas sobre el frente del Alfabra, el 6 de febrero, récord de toda la batalla.

El 17 de febrero debutan en España los Ju 87 (Stukas) y el 21 muere en combate el capitán Carlos de Haya. El 23 de febrero el Ejército nacional recupera Teruel.

En esta batalla la Aviación de Kindelán sufrió la baja de 28 pilotos; de ellos 19 en combate (7 españoles, 5 italianos y 7 alemanes) y 9 en accidente (6 españoles y 3 italianos). Del lado republicano causa-

zero en Zaragoza, con los Ro.37 repartidos entre estos dos aeródromos.

El general Vicente Rojo inició su ataque hacia Teruel, con éxito, el 15 de diciembre. El 16 ya se cerró el sitio de la ciudad, en medio de un gran temporal de nieve y ventisca.

Nacieron dos nuevos grupos españoles de SM.79 y la I Brigada Aérea hispana, de la que se hizo cargo el coronel Sáenz de Buruaga. En ella formaron las escuadras números 1, 2 y 3 (mandadas por Eduardo González Gallarza, Lacalle Larraga y Orleans), en las que se reunieron los Ju 52 y en las 2ª y 3ª los SM.79 y He 70; completaron la Brigada los grupos de caza 2G3 y 3G3 (creado al comenzar 1938 con el comandante Ibarra a su frente).

En este 4º trimestre de 1937 la Aviación republicana sólo incorporó 10 bimotores "SB-2" y los 35 "Chatos" entregados por la fábrica de Reus-Sabadell<sup>14</sup>. Sus unidades operativas existentes a final de año eran las indicadas en el cuadro nº 16.

## BATALLA DE TERUEL

La superioridad aérea de la Aviación de Kindelán no se pudo materializar en los primeros días de la batalla de Teruel debido

Patrulla de Polikarpov R.Z. (Natachas) en vuelo.

### Grupos aéreos de la Aviación de Valencia en junio de 1937

Cuadro 13

Grupo	Avión	Jefe	Ellas.	Aviones
12	SB.2 "Katiuska"	Arcega	2	24
15	R.5. "Rasante"	Gusiev	3	25
20	R.Z. "Natacha"	Miró	2	24
21	I.16. "Mosca"	Ujov	4+1 <sup>(1)</sup>	60
25	R.Z. "Natacha"	Monedero	3 <sup>(2)</sup>	30
26	I.15. "Chato"	Ptujin	2+1 <sup>(3)</sup>	48
30	R.Z. "Natacha"	Moreno Miró	3	30
			19+2	241

<sup>(1)</sup>En esta fecha existían en el Centro cuatro escuadrillas de I-16, las de los veteranos Lakeev y Shevtsov, la de Vinogradov (llegado en enero) y la de Starikov (arribado en mayo), y una en el Norte (Eiseiev). Los jefes de estas unidades en agosto serían Starikov y los nuevos Pleshenko, Smirnov (sustituido temporalmente por Butrim) y Shipitov en el Centro y Smirnov en el Norte.

Los cazas rusos llegados a Cartagena hasta el día 6-7-1937 fueron los siguientes:

Número	Bajas	Suben al Norte	En vuelo	En reparación
116 I-15	41	29	32	14
93 I-16	14	9	55	15

<sup>(2)</sup>A finales de junio se disolvieron los grupos 20 y 25 y con sus restos se formó uno nuevo a las órdenes de Hez. Franch, que pronto dio paso a las escuadrillas independientes 20, 40 y 50.

A este material ruso debe añadirse el francés, holandés y otro de varias procedencias, de menor valor bélico.

<sup>(3)</sup>Cuyos jefes eran Osadchii y Zotsenko (luego Eremenko) en el Centro y Morquillas en el Norte.

Plano de la ofensiva del Ejército del Norte, por Aragón, hasta el mar



**[ En Burgos se constituyó el 30 de enero de 1938 el primer gobierno de Franco, en el que apareció el ministerio de Defensa Nacional, asumido por Fidel Dávila, sin abandonar la jefatura del Ejército del Norte ]**

ron baja definitiva, al menos, 37 pilotos, 28 españoles (cinco de Mosca, cuatro de Chatos, seis de Katiuskas, cinco de Natachas y ocho de aviones diversos), y 9 soviéticos, (seis de Moscas, dos en Chatos y uno de Katiuska).

### HUNDIMIENTO DEL "BALEARES"

La Flota del Bloqueo, durante un "raid" por la costa enemiga, fue atacada repetidamente por la Aviación gubernamental, que según el almirante Moreno estuvo bien dirigida y puso en serio peligro a sus buques. El día 22 de febrero de 1938, el Cervera recibió varios impactos que le causaron 17 muertos y 63 heridos.

En la noche del 5 de marzo dos cruceros y cinco destructores de la Escuadra de Cartagena, se cruzan cerca del cabo de Palos con los tres cruceros nacionales. Un primer avistamiento, a las 00.17 del día 6, no tuvo consecuencias.

En uno posterior, hacia las dos de la madrugada, los tres destructores de babor aprovechan la ocasión y lanzan doce torpedos contra el crucero Baleares al que hieren de muerte. El buque insignia nacional se hunde antes de amanecer.

El Canarias y el Cervera, después de dejar a salvo al convoy, volvieron al lugar del combate cuando ya el Baleares había desaparecido bajo las aguas. Los Katiuskas, que habían sobrevolado el lugar del hundimiento, volvieron poco después y encontraron tres destructores británicos, que salvaron al-

Bimotor Tupolev SB-2 (Katiuska) capturado.





gunos naufragos. Murieron 741 hombres, entre ellos el almirante Vierna, jefe de la división de cruceros.

Este resonante éxito le valió al vicealmirante González Ubieta, jefe de la Flota gubernamental, la Placa Laureada de Madrid, que era el tercero en recibir.

## NUEVA REORGANIZACIÓN DE LAS AVIACIONES

**E**l Gobierno republicano, establecido en Barcelona desde finales de octubre de 1937, procedió a una profunda reestructuración de su Aviación, que se explica en el cuadro nº 17.

Desaparecida en este mes la Región Aérea nº 6, se crea la 8ª (Úbeda), encargada de la protección del Ejército de Andalucía; la 2ª quedó a cargo de las numerosas escuelas de la región murciana. Hidalgo de Cisneros ascendió a general y se afianzó en el mando efectivo de las Fuerzas Aéreas.

En Burgos se constituyó el 30 de enero de 1938 el primer gobierno de Franco, en el que apareció el ministerio de Defensa Nacional, asumido por Fidel Dávila, sin abandonar por ello la jefatura del Ejército del Norte. Dotado de las tres subsecretarías de Tierra, Mar y Aire, esta última se encomendó al general observador Lombarte y se encargó de las cuestiones de personal y de administración general. Los asuntos técnicos y tácticos siguieron supeditados a la Jefatura del Aire (general Kindelán), que

*Grupo 7G14, de Heinkel He 70, en vuelo.*



contaba con un Estado Mayor de siete secciones, tres clásicas y las cuatro que se indican en el cuadro nº 18.

En ambas zonas se nacionalizó la fabricación de las bombas de importación (alemanas, italianas, y rusas, de 1 a 250 kg.) y de sus espoletas. Por escasez de

trilita se estudiaron otros explosivos, tales como el amonal y el anatol.

## LA GRAN OFENSIVA DE MARZO-ABRIL

**E**l 9 de marzo de 1938, el Ejército del Norte nacional emprende la más brillante ofensiva de la guerra, que le llevaría hasta el mar Mediterráneo en 38 jornadas.

La ofensiva se desarrolló en tres fases: avance por el Sur del Ebro hasta la línea Caspe-Alcañiz; derrumbamiento del frente al Norte de dicho río, y avance generalizado en toda la línea.

El día inicial participaron cuatro Cuerpos de Ejército atacantes y dos de la defensa (los X y XI). La I Brigada Aérea hispana apoyó al C.E. de Galicia, en el Sur; la Aviación Legionaria al C.T.V (Cuerpo de tropas

### La DECA

Cuadro 14

**L**as baterías antiaéreas de zona gubernamental se encuadraron pronto en una brigada de maniobra y otra de protección.

La de maniobra disponía de grupos de cañones rusos de 76'2 mm, de cañones Bofors de 40 mm (o cañones Oerlikon de 20 mm), y de ametralladoras Hotchkiss de 13'2 mm o máquinas automáticas múltiples.

La de protección usaba también en la defensa de ciudades cañones Vickers de 105 mm. y Krupp (y otros de origen francés) de 75mm.

voluntarias), en el Centro; y la Legión Cóndor al C.E. marroquí y a la Agrupación de Divisiones de García Valiño, en el Norte.

El día 9 la Aviación nacional lanzó 210 toneladas de bombas, cifra "record" de toda la guerra. El avance fue tan rápido que la Caza gubernamental perdió sus bases al Sur del Ebro en cinco días y tuvo que concentrarse en los aeródromos de los Monegros (los tres de Bujaraloz y el de Candanos) y del valle del Cinca (Castejón, Selgua, Pomar, Albalate y Zaidín), y retirarse luego a territorio catalán (Lérida, Almenar, Bell-Puig y Balaguer).

El 22 de marzo comenzó la segunda fase de la ofensiva, con el enfrentamiento de los C.E. de Aragón y Navarra con los XI y X gubernamentales. En la noche del 22 al 23 el C.E. marroquí cruzó el Ebro de Sur a Norte, y entre el 25 y el 26 efectuó una espectacular marcha sobre camiones, bajo cobertura aérea de la Legión Cóndor, desde Bujaraloz hasta las alturas que dominan Fraga. Para el 30 de marzo se habían establecido tres cabezas de puente sobre el Cinca, la más profunda en Fraga.

La 1ª Brigada Aérea, que había apoyado al C.E. Marroquí para el cruce del Ebro, a finales de mes volvió a su colaboración con el C.E. de Galicia, en su marcha por la quebrada orografía del Maestrazgo. Este C.E. fue reforzado con tropas de Valiño cuando se vio que éste era el único camino posible para llegar al mar.

El paso directo por el valle del Ebro, emprendido por García Valiño y el C.T.V., con la colaboración de la Aviación Legionaria, fue cerrado por las tropas de Líster y Tagüeña, que serían promovidos al mando de los Cuerpos de Ejército V y XV.

El 25 de marzo Angel Salas toma tierra en Más de las Matas, antes de que fuera ocupado por las fuerzas nacionales, para evitar la fuga de tres aviones enemigos, mientras su Grupo le protege desde el aire. Dos semanas después, el 8 de abril, el Fiat de Salas pierde todo el aceite del motor, por un disparo de tierra, pero consigue aterrizar en una pequeña ladera a dos kilómetros al Norte de Morella.

Desde el 9 de marzo hasta el 8 de abril fueron 25 los aviones abatidos a la Aviación de Kindelán, la mitad de ellos en combate aéreo, a los que deben añadirse siete perdidos en accidente (dos de ellos en Mallorca).

Un documento gubernamental que se conserva en el Archivo Histórico del Aire cifra sus bajas definitivas en 35 y las temporales en 27. El mismo informe indica las cifras iniciales y las altas de cazas en el mismo período, que fueron 40 (16 "Super Moscas" y 24 "Chatos"), lo que nos ha permitido resumir en el cuadro nº 19 su movimiento de aviones durante la batalla:



Heinkel HE-111

### Aviones adquiridos por la Aviación Republicana

Cuadro 15 a

Aviones rusos adquiridos	1936		1937			1938			1939			Total
	II	III	I	II	A	III	I	II	III	I	B	
I-15 ruso	-	40	69	31	140	-	-	-	-	-	-	140
I-15 español	-	-	-	3	3	32	44	90	44	24	234	237
I-15 bis	-	-	-	-	-	-	-	-	-	20	20	20
I-16 ruso	-	31	31	93	155	-	30	90	-	-	120	275
I-16 español	-	-	-	-	-	-	-	-	4	10	14	14
SB-2	-	31	31	-	62	10	21	-	-	-	31	93
R-5	-	31	-	-	31	-	-	-	-	-	-	31
R-Z	-	-	31	62	93	-	-	-	-	-	-	93
UTI (I-16 biplaza)	-	-	-	4	4	-	-	-	-	-	-	4
Total aviones rusos	-	133	131	224	488	42	95	180	48	54	419	907
Nota: en enero y febrero de 1939 empezaron a llegar a la frontera pirenaica los primeros aviones del inmenso pedido de septiembre de 1938: 231 cazas monoplanos I-16 y 17, 30 biplanos, I-15 bis, 90 bombarderos SB-2 y 47 aviones de otros tipos, 398 aviones en total. Algunos entraron a Cataluña, pero fueron devueltos a Francia, excepto 20 o 21 I-15 bis.												
Boeing P-26, Avia BH-33	2	-	-	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Dewoitine 37 y 510	14	14	-	-	28	-	-	-	-	-	-	28
Loire 46 y Bleriot	5	3	-	-	8	-	-	-	-	-	-	8
Letov y Bull-Dog	-	8	-	8	16	1	9	-	-	-	10	26
Grumman	-	-	-	-	-	-	-	34	-	-	34	34
Bellanca 28/90	-	-	-	1	1	-	-	-	-	-	-	1
Potez 54 y Bloch 210	10	13	1	-	24	-	-	-	-	-	-	24
Otros bomb. franceses	2	1	-	-	3	-	-	-	-	-	-	3
Latécoère 28	4	-	1	-	5	2	3	-	-	-	5	10
Goourdou y Potez 25	-	-	2	18	20	-	-	-	-	-	-	20
Fokker y Dragón	6	5	1	1	13	2	2	-	5	-	9	22
Aero 101	-	-	22	16	38	-	-	9	-	-	9	47
Vultee V-1 y V-1A	-	-	4	11	15	-	1	-	-	-	1	16
Koolhoven	-	-	2	26	28	-	5	-	-	-	5	33
Moonospar	4	-	1	3	8	2	2	-	-	-	4	12
Farman 190 a 291	4	2	2	-	8	-	-	-	-	-	-	8
Caudron C-59 y 490	-	-	-	-	-	11	-	-	-	-	11	11
Potez 36 y 58, Avia 51	-	5	3	1	9	-	-	-	-	-	-	9
Hanriot H-182 y 439	-	10	-	-	10	-	-	-	-	-	-	10
Caudron Goeland	-	-	3	3	6	-	-	-	-	-	-	6
Brueguet 470 y 670	-	-	1	-	1	-	1	-	-	-	1	2
Douglas DC-1 y 2, Clark	1	2	-	-	3	-	-	-	1	-	1	4
Airspeed AS-6 y 8	5	-	1	5	11	-	-	-	-	-	-	11
Lockheed 5, 8 y 10	-	-	3	-	3	-	1	-	-	-	1	4
Lockheed 9 Orion	1	2	1	5	9	-	4	-	-	-	4	13
Northrop 1C, 1D, 2D y 5B	-	-	2	1	3	1	-	-	-	-	1	4
Consolidated 20A	-	-	-	3	3	-	1	-	-	-	1	4
Spartan Executive, SEV-3	-	-	-	-	-	-	4	-	-	-	4	4
Dew.D-27 y 53, Br.275	-	4	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
Farman 481 y C.272 y 600	1	16	5	23	45	-	6	-	-	-	6	51
Morane S.60, 141, 181 y 230	2	-	3	1	6	-	3	-	-	-	3	9
Potez 36 y 58, Farman 401	-	9	1	1	11	-	-	-	-	-	-	11
Potez 56 y bimot. Farman	-7	2	-	9	-	-	-	-	-	-	-	9
Romano R-82, 83 y 92	-	-	-	2	2	-	5	6	-	-	11	13
L-25, Miles, Avro	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Percival Gull, Cruiser	4	2	3	1	10	-	-	-	-	-	-	10
DH-82 y 85, FW-56	-	3	-	1	4	-	5	7	-	-	12	16
Fokker C-10 y D-XXI	-	-	-	-	-	2	-	-	-	-	2	2
Hidros Fairchild y Sikorsky	-	1	1	-	2	-	-	-	-	-	-	2
Couzinet, Maskat y Moreau	3	-	1	-	4	-	-	-	-	-	-	4
Total no rusos	68	107	66	131	372	25	52	56	1	-	135	507
Total general	68	240	197	355	860	63	147	236	54	54	554	1414

Notas: 30 de estos aviones fueron capturados por el enemigo (22 A-101, 4 Vultee y otros).

En Holanda y Francia estaban contratados y pendientes de entrega otros 54 aviones (26 Fokker G-1, 10 Koolhoven F-51 bis y F-52, y 18 Romano R-82).

## Aviones adquiridos por la Aviación Nacional

Cuadro 15 b

Aviones adquiridos	1936		1937		1938			1939			B	Total
	II	III	I	II	A	III	I	II	III	I		
Savoia SM-81	15	15	-	16	49	9	-	25	1	-	35	84
Fiat CR-32	24	68	52	21	165	86	33	92	-	-	211	376
Romeo Ro-37	-	19	21	10	50	10	-	8	-	-	18	68
Savoia SM-79	-	-	13	23	36	34	8	-	12	10	64	100
Breda Ba-65	-	-	8	4	12	-	4	7	-	-	11	23
Fiat BR-20	-	-	-	6	6	-	-	7	-	-	-	13
Caproni Ca-310	-	-	-	-	-	-	-	-	16	-	16	16
Fiat G-50	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10	10
Cant Z-501 y 506	1	4	5	1	11	-	-	-	4	-	4	15
Savoia S-55 y Macchi M-41	6	-	-	-	6	-	-	-	-	-	-	6
Italianos de 1ª línea	46	109	99	81	335	139	45	139	33	20	376	711
Romeo Ro-41	-	-	3	-	3	-	16	-	9	-	25	28
Fiat CR-20 y 30	-	-	-	-	-	-	3	3	-	-	6	6
Caproni AP-1	-	-	-	-	-	-	-	-	-	10	10	10
Breda Ba-28	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5
Total italianos	46	109	102	81	338	139	64	142	42	35	422	760
Junkers Ju 52	24	36	1	-	61	-	-	-	-	7	7	7
Heinkel 51 y Arado 68	15	41	34	-	90	36	-	4	-	-	40	130
Messerschmitt Bf 109	-	3	14	22	39	20	-	44	-	38	100	139
Heinkel 45 y 46	20	1	15	14	50	3	-	-	-	-	3	53
Heinkel 70	-	12	-	13	25	3	-	-	-	-	3	28
Heinkel 111	-	-	4	16	20	27	14	-	-	36	77	97
Dornier Do 17	-	-	4	8	12	13	-	-	7	-	20	32
Junkers 86 y 87	-	1	4	-	5	-	3	8	-	-	11	16
Heinkel 112	-	-	1	-	1	-	-	-	2	13	15	16
Henschel 123 y 126	-	-	6	-	-	6	-	-	-	6	6	12
Heinkel 59 y 60	-	7	8	2	17	2	-	8	-	8	18	35
Arado 95 y Heinkel 115	-	-	-	-	-	-	-	-	-	5	5	5
Alemanes de 1ª línea	59	107	85	75	326	104	17	64	9	111	305	631
Junkers W 34 y He 50	4	-	-	-	4	2	-	1	-	-	3	7
Bücker 131 y 133	-	3	18	-	21	14	-	39	-	-	53	74
Bf 108 y Klemm 32	-	2	3	-	5	2	-	2	-	-	4	9
Gotha 145 y Arado 66	-	-	6	-	6	-	-	9	12	-	21	27
Total alemanes	63	112	112	75	362	122	17	115	21	111	386	748
Fokker F-VII y XII	7	-	-	-	7	-	-	-	-	-	-	7
DH Dragón	4	-	-	-	4	-	-	-	-	-	-	4
PWS-10	-	-	20	-	20	-	-	-	-	-	-	20
Total otros países	11	-	20	-	31	-	-	-	-	-	-	31
TOTAL GENERAL	120	221	234	156	735	261	81	257	63	146	808	1539

enero formaciones de quince "Katuskas" se adentraron hasta Salamanca, Valladolid, y Salamanca de nuevo.

Tras la anexión de Austria por la Alemania de Hitler, en Francia volvió al poder Leon Blum, quien planteó al Comité Permanente de la Defensa Nacional la posible participación francesa, activa, en la Guerra de España, o la ocupación del protectorado español en Marruecos y/o de las Baleares.

Mussolini, como advertencia, ordenó a sus pilotos en Baleares el bombardeo sistemático de Barcelona, que se efectuó, en trece incursiones, desde la noche del 16 de marzo hasta las tres de la tarde del día 18. Una bomba cayó sobre un camión que transportaba dinamita, cerca del cruce de las calles Cortes y Balmes, y causó un gran número de víctimas y muchos destrozos.

### REPERCUSIONES DE LA TENSIÓN INTERNACIONAL

Debido a estos hechos se reactivaron los suministros dirigidos a la República, entre ellos 30 I-16<sup>15</sup>, y se cortó la llegada de aviones alemanes, con la consiguiente penuria en España de cazas Bf 109. Esto fue compensado en parte por la formación de las terceras escuadrillas de los Grupos 2G3 y 3G3,

El Grupo 26 completó sus efectivos en abril, con los "I-15" salidos de las fábricas de Reus y Sabadell. Y en mayo se creó el nuevo Grupo 28, formado con los 34 Grumman llegados de Canadá.

La Aviación nacional empezó a reemplazar por españoles a parte de las tripulaciones del K/88 (He-111) de la "Kon-dor". Los rusos habían iniciado la repatriación

### BOMBARDEOS EN LA RETAGUARDIA

Los doce «Savoia-79» del coronel Biseo, estuvieron en Mallorca desde finales de septiembre a mediados de noviembre de 1937, momento en el que seis retornaron a Italia y el resto pasó a Soria y Logroño.

Nuevos «Savoia-79» llegados a Palma el 15 de diciembre y el 12 de enero de 1938 (Grupos 27 y 28) iniciaron los bombardeos diurnos de Barcelona. Como reacción, los días 21, 25 y 28 de

[ La Aviación nacional empezó a reemplazar por españoles a parte de las tripulaciones del K/88 (He-111) de la Kondor. Los rusos habían iniciado la repatriación con anterioridad sin crear graves problemas ]

Ametralladora de proa del Potez-54.



Caza Heinkel He 112 incorporado al Ejército del Aire a finales de la guerra.

con anterioridad, sin crear graves problemas de sustitución, dada la abundancia de pilotos españoles formados en la URSS, Francia y España, pero seguían siendo soviéticas cuatro escuadrillas.

### OPERACIÓN "NEPTUNO"

El Grupo K/88 viajó el 16 de abril a Armillia, para bombardear desde allí el puerto de Cartagena.

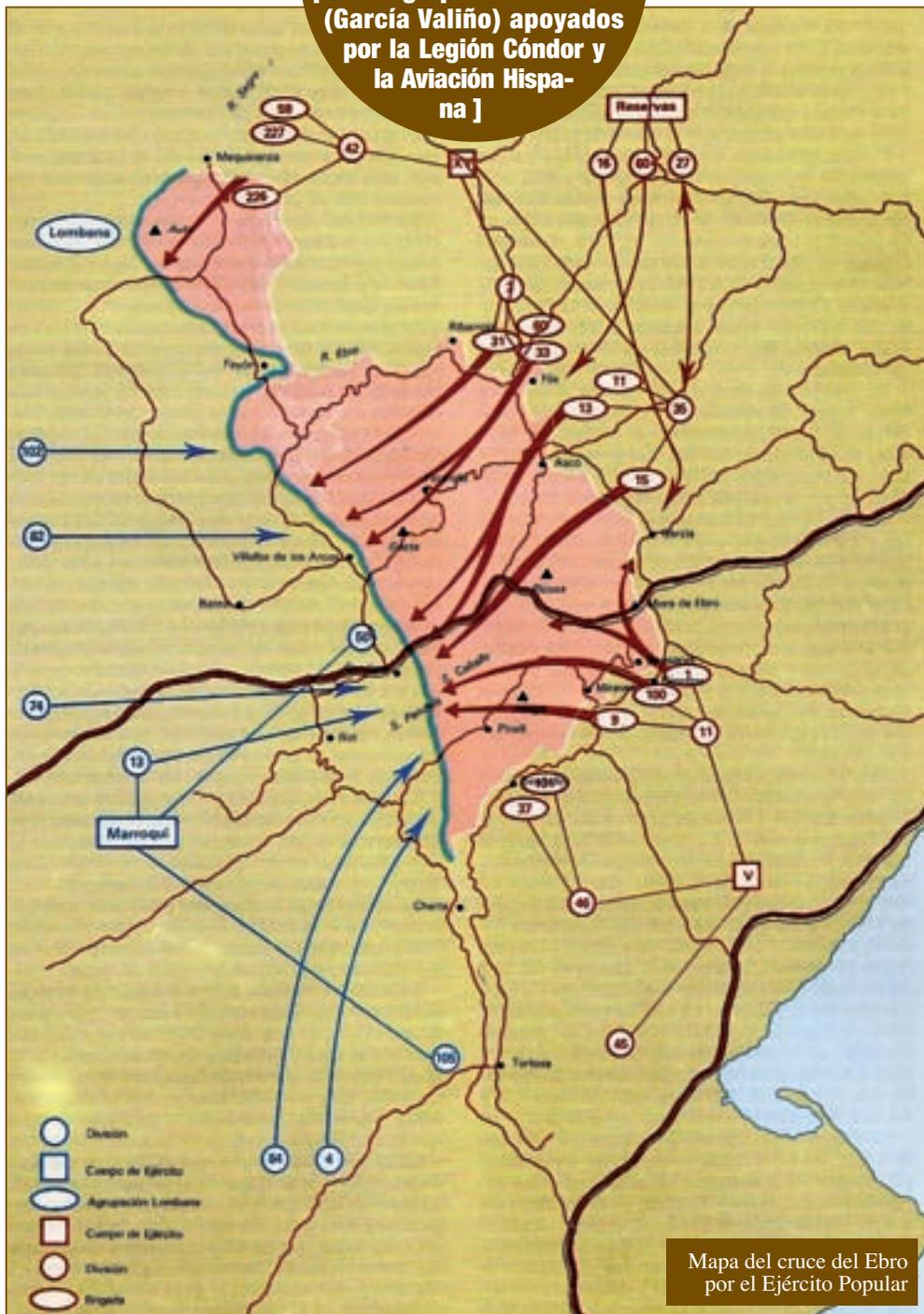
De madrugada despegaron de Sanjurjo (Zaragoza) 40 He 111, número de bi-motores nunca reunido con anterioridad. Tras la escala en Salamanca (algunos en Ávila), y debido al mal tiempo un avión se estrelló entre Monasterio y Cabeza de Vaca, otro tomó tierra

violentamente, dos retornaron a Salamanca; y dos mas quedaron en Sevilla.

El 17 de abril los 34 restantes se presentaron sobre Cartagena, donde sufrieron fuerte reacción antiaérea, de tierra y de la Flota, y el ataque de tres "Chatos"; pero pudieron volver a su base. En un segundo servicio, efectuado por 25 Heinkel, tres bombas alcanzaron de lleno sus objetivos. La DECA, con su tiro, paró los dos motores del avión 25-27; la tripulación reactivó uno de ellos e intentó la vuelta costeano por Almería, pero cayó al mar frente a Motril. Otro He 111, el 25-15, recibió cinco impactos de "Chato".

Retornaron el 18 de abril a Sanjurjo 35 He 111, pues dos causaron baja y tres sufrieron averías.

**[ La ofensiva nacional hacia Valencia la iniciaron a finales de abril los C.E. de Galicia y de Castilla, reforzados pronto por la Agrupación de Enlace (García Valiño) apoyados por la Legión Cóndor y la Aviación Hispana ]**



Mapa del cruce del Ebro por el Ejército Popular

### La Aviación de la República Cuadro 16 a finales de 1937 y principios de 1938

Aviación gubernamental a partir de 1-10-1937	
Unidad	Jefe
ESCUADRA 11	KOPETS, PUPARELLI
Grupo 21	UJOV
1ª Escuadrilla	Devodchenko, Ivanov, M. Aguirre
2ª Escuadrilla	Pleschenko
3ª Escuadrilla	Smirnov
4ª Escuadrilla	Eiseiev
5ª Escuadrilla	Ivanov
6ª Escuadrilla	Gusiev
Grupo 26	Putjin, Puparelli, Armario
1ª Escuadrilla	Antonov
2ª Escuadrilla	Chindasvinto, G. Gil, Calvo
3ª Escuadrilla	J. Comas
4ª Escuadrilla	L. Duarte
Esclla. Vuelo Nocturno	Serov
ESCUADRA 5	J. ARCEGA
Grupo 24	E. Pereira
1ª Escuadrilla	Senatarov
2ª Escuadrilla	G. Areán, Cremades
3ª Escuadrilla	L. Mendiola
Grupo 30	L. Alonso Vega
1ª Escuadrilla	J. de Vargas
2ª Escuadrilla	J. Sánchez Calvo
3ª Escuadrilla	M. Montalbán
4ª Escuadrilla	V. Pelayo
ESCUADRA 7	
Grupo 7 (Caza y Asalto)	
1ª Escuadrilla	J. Corral/J. Bastida
2ª Escuadrilla	R. Carrión
3ª Escuadrilla	
4ª Escuadrilla	
Grupo 72 (Bombardeo)	Kistiá
1ª Escuadrilla	C. Lázaro
2ª Escuadrilla	
3ª Escuadrilla	
4ª Escuadrilla	
Grupo 73 (Hidros)	Fernández Carreño
1ª Escuadrilla	
2ª Escuadrilla	
3ª Escuadrilla	Fernández
1ª Esclla. Vuelo Nocturno	
NOTA: En esta Escuadra se encuadraron los aviones de procedencias diversas y, excepcionalmente, los R.5 "Rasantes".	

### LA CAMPAÑA DE LEVANTE

La ofensiva nacional hacia Valencia la iniciaron a finales de abril los C.E. de Galicia y de Castilla, reforzados pronto por la Agrupación de Enlace (García Valiño) apoyados por la Legión Cóndor y la Aviación Hispana. A ellos se enfrentaban cinco Cuerpos de Ejército (de la Costa, XXII y XXI, y XIII y XIX). El despliegue de la Aviación se indica en el cuadro nº 20.

En dos semanas de mayo García Valiño avanzó por las fragosidades del Maestrazgo, desde Morella hasta Mosqueruela, lo que abría la posibilidad de un avance franco hacia Castellón.

En este periodo no se produjeron muchos combates aéreos, pero fueron muchos los aviones alcanzados por fuego de tierra.



ron a Levante 47 "Moscas" (nueve en cada escuadrilla 1 a 5/21), 52 "Chatos" (13 por escuadrilla) y parte de los "Katiuska".

El 31 de mayo 14 Fiat lucharon contra la 3/21 y dos escuadrillas de "Chatos", y sin sufrir bajas abatieron cuatro cazas

(tres "Chatos" a cargo de Julio Salvador), que el parte elevó a siete I-15 y dos I-16.

El 2 de junio nueve "Katiuskas" de la 3ª Escuadrilla parten de Camporrobles e intentan un golpe de mano contra La Cenia, pero tuvieron la mala suerte de en-

contrar cazas Bf 109 en el aire, que abatieron a tres "Katiuskas" (dos cayeron en Torreblanca y Alora, y el tercero llegó a Sagunto con los motores parados). Un cuarto bimotor fue abatido por la AA al cruzar el frente por San Mateo.

El 9 de junio, a causa de una imprudente pasada, una patrulla de "Katiuskas" se hundió en el lago Bañolas. En los dos días siguientes cayeron otro SB-2 y tres I-16. El 13 de junio pereció en combate F. Cirugeda, primer jefe español de la Escuadrilla 1/26, y dos Heinkel 111 tuvieron que tomar tierra en emergencia.

El 14, día de la ocupación de Castellón, la Escuadra 11 derribó un Bf 109 e hirió al piloto de otro, que pudo regresar a La Cenia.

En estos 18 días la Aviación de Kinde-lán había perdido 14 aviones (ocho cazas, tres de asalto y ocho bimotores). Pero la reanudación del tráfico de abastecimiento alemán permitió dotar a la 3ª Escuadrilla del J/88, en junio y julio, con aviones "Bf 109 C y D" (la 4ª Escuadrilla de este Grupo se disolvió).



*General Queipo con algunos de sus subordinados.*



*Tripulantes de la Escuadrilla 1.K/188 recibiendo instrucciones en Armilla (Granada) para el bombardeo de Cartagena.*



[ En los 18 días que transcurrieron desde que se inició la campaña de Castellón hasta la ocupación de la ciudad, la Aviación de Kindelán había perdido 14 aviones (ocho cazas, tres de asalto y ocho bimotores) ]



*Bimotor Fiat BR-20 en las cercanías de su aeródromo.*

### Las secciones de Estado Mayor de la Aviación nacional Cuadro 18

- Las 1ª, 2ª y 3ª eran las normales en el ejército de Tierra.
- La 4ª Sección, Infraestructura, se encargaba de la construcción de aeródromos, de los servicios de Obras, etc.) y disponía de organización central y regional, y de Talleres móviles para el mantenimiento de los aviones.
- La 5ª Sección, Material, contaba con tres Parques Regionales (León y Sevilla y el nuevo de Logroño).
- La 6ª Sección, Aprovisionamiento, contaba con las subsecciones de Combustible, Armamento y Automóviles.
- La 7ª Sección Antiaeronaútica, tenía a su cargo el Regimiento de AA, la Agrupación de AA de Posición, cinco Unidades de Ametralladoras (1ª a 5ª) y otras unidades auxiliares.
- El Regimiento de Artillería Antiaérea contaba con una Agrupación de Artillería (con 7 grupos de a tres baterías de viejos Krupp de 75 mm y 60 cañones Oerlikon de 20 mm) y una Agrupación de Infantería Antiaérea (dotada de 60 ametralladoras Vickers, de 68 Saint Etienne de 8'02 mm y de otras pocas diversas). Los grupos de 75 mm se dividieron entre la defensa de aeródromos, los Cuerpos de Ejército de los sectores activos y la 1ª Brigada Aérea, a la que se asignaron los cañones de 20 mm y las ametralladoras Vickers.
- La Legión Cóndor, por su parte, disponía de cinco baterías de 88 mm y dos de 20 mm, y el C.T.V. de seis o siete baterías de 75 mm, siete o nueve de 20 mm y 156 ametralladoras Fiat de 8 y 6'5 mm.

### Disminución de la caza rusa desde el 8-3-38 al 8-4-38 Cuadro 19

Cazas	Iniciales	Bajas	Altas	Finales
I-16	49	28	16	37
I-15	50	34	24	40
TOTALES	99	62	40	77

Quedaban aún por montar 14 "Super-Moscas" del lote de 30 recibido y los últimos 21 "Katiuska" de la tercera remesa.

La última baja importante de este mes se produjo el día 25: la pérdida de dos "Natachas".

### LA DECA A MEDIADOS DE 1938

La DECA republicana, a base del Labundante material llegado por la frontera pirenaica, pudo crear hasta cinco agrupaciones, que se encuadrarían en dos Brigadas de Maniobra (Cataluña y Centro-Levante).

Cada una de las agrupaciones disponía de un Grupo Pesado (con cañones rusos de 76,2 mm.), un Grupo Semipesado (de cañones de 40 mm.), dos Grupos Ligeros (de cañones Oerlikon de 20 mm.), y una compañía de ametralladoras múltiples (de seis máquinas de cuatro tubos).

Las baterías de 76,2 mm., usadas también en retaguardia (en dos Brigadas de posición), llegaron a ser 22, mientras que las de 40 mm. solo fueron 12. Con los cañones Oerlikon de 20 mm. se llegaron a formar 76 baterías (52 en los 13 grupos que se crearon). El total de cañones antiaéreos rondaría los cuatro centenares al finalizar 1938.

### OFENSIVA HACIA VALENCIA

Para esta ofensiva el Ejército del Norte reforzó sus tres Cuerpos de Ejército anteriores con dos nuevos, el del Turia (Solchaga) y el C.T.V. (italianos.) Enfrente desplegaban otros cinco C.E., los XIX, XVI (nuevo), XIII, XVII y XXI.

La Aviación Hispana apoyó al C.E. del Turia y al de Castilla, la Aviación Legionaria operó en conjunción con el CTV, y

la Legión Cóndor acompañó al C.E. de Galicia y al Destacamento de Enlace.

El despliegue de la Aviación era el indicado en el cuadro nº 21.

El 5 de julio, en una operación previa, la patrulla Salas-Comas-Cesteros avista caza enemiga y los puntos “combaten un momento con algunos Ratas”, según relato de Salas; Comas se apunta un derribo. Los pilotos del Grupo 21 aseguran que el “Mosca” de Claudín fue alcanzado por la AA. El parte de Burgos dio la razón tanto a Comas como a la AA, por el procedimiento de duplicar la victoria.

El 11 de julio, dos días antes de comenzar la ofensiva, la Aviación republicana bombardeó Caudé.

El día 13, la Aviación nacional puso en vuelo dos oleadas de 40 polimotores, que lanzaron más de 80 toneladas de bombas. Seis “S.81” fueron impactados por la DECA, pero regresaron a su base.

El 14 de julio, en dos salidas, la Aviación nacional hizo despegar 84 trimotores (42 españoles, Ju 52 y “S.79”, y otros tantos italianos) y algunos bimotores. Al día siguiente los “Katiuskas” efectuaron tres servicios de guerra, pero con solo nueve aparatos.

En este mes de julio los Grupos republicanos 21 y 26 tuvieron nueve y siete bajas definitivas de pilotos, similares a las de junio. Las pérdidas de “Moscas” de junio pudieron ser compensadas con los nueve I-16 incorporados a Levante desde Cataluña, pero las de julio ya no tuvieron posibilidad de reposición. Este problema no se presentó al Grupo 26, pues la SAF-15 entregó 20 “Chatos” en junio y 25 en julio.

Los sacrificios de la Escuadra 11 posibilitaron la ordenada retirada a la línea X-Y-Z de resistencia, en la que murió la ofensiva.

La Aviación nacional perdió en julio 15 Fiat (con 5 pilotos muertos y 6 prisioneros), dos “S.79”, un BR.20, un Ba.65, y un He 51.

Por estas fechas, y tras el hundimiento de varios buques británicos, se creó una Comisión informadora de los bombardeos aéreos en ambas retaguardias. Esta Comisión se constituyó en Toulouse, pero no llegó a conclusiones claras.

## BATALLA DEL EBRO

El paso del Ebro por parte del Ejército Popular se efectuó por sorpresa en la medianoche del 24 al 25 de julio, con gran éxito, por los C.E. V (Líster) y XV (Tagüña). Yagüe, jefe del C.E. marroquí, pudo defender el vital cruce de comunicaciones de Gandesa, con fuerzas de la 13 División (Barrón), la de reserva.

La Aviación de Kindelán creyó que podría yugular el paso a través del Ebro, y

comenzó una tenaz lucha contra los pontoneros y zapadores del Ejército Popular, que ganaron éstos.

Los Ju 52 y Fiat de la Aviación Hispana retornaron de Extremadura el 27 de julio, y días después subieron a Cataluña cinco escuadrillas del Grupo 21 y dos del Grupo 26.

### Despliegue de la Aviación Cuadro 20 en junio de 1938

- Aviación republicana:  
Grupo 21, escuadrillas españolas.- Liria, Sagunto y Vistabella, las rusas Grupo 21, escuadrillas rusas.- Camporrobles y Casinos.  
Grupo 26, inicialmente en Alcublas, El Toro, Castellón y Villafamés, y posteriormente, por parejas, desde Alcublas y El Toro.  
Grupo 30, 1ª y 3ª en Sinarcas, en Cataluña.  
Grupo 30, 2ª Escuadrilla en Cataluña.  
Grupo 30, 4ª Escuadrilla, en Carmolí.  
Grupo 24, en Villanueva de la Jara, Camporrobles, San Clemente, Liria, Villar y Villafamés.
- Aviación de Burgos:  
La Legión Cóndor desplegaba con sus monomotores en La Cenia y los bimotores en Sanjurjo y Buñuel.  
La Brigada Aérea hispana tenía sus trimotores en Alfamén y los cazas Fiat en Bello; los grupos independientes residían dos en Caudé y una en Castejón del Puente (al norte del Ebro).  
La Aviación Legionaria mantenía sus Savoia en Valenzuela y Tudela, los BR.20 y Ba.65 en Puig Moreno y los Fiat en Caspe, Candasnos y Escatrón.

### Despliegue de la Aviación Cuadro 21 en julio de 1938

- Aviación nacional:  
Aviación Hispana con sus He 51, Ro.37 y He 45 en Caudé,  
Aviación Legionaria con sus grupos Fiat en Caspe, Caudé, Puig Moreno (junto a los BR.20 y Ba.65), y los Ro.37 distribuidos entre estos aeródromos.  
Legión Cóndor como anteriormente.
- Aviación republicana:  
Grupo 26, con sus Escuadrillas 1ª, 2ª y 3ª (ésta desde el día 7) en Requena, y la 4ª en Utiel.  
Grupo 21 con las 1ª y 4ª del Grupo 21 en Camporrobles (mandadas por Redondo y Arias, pues Claudín y Zarauza eran ya jefe y segundo jefe del Grupo) y las dos rusas, 2ª y 5ª, en Villar.

El 2 de agosto la 3/21 se trasladó a Figueras para recoger los nuevos “Super Moscas”, llegados en número de 90; lo mismo hicieron en días sucesivos las 1ª, 4ª y 6ª, quedando en el frente las 2ª y 5ª. Pronto se crearía una nueva Escuadrilla en el Grupo 21: la 7ª.

El Mando nacional se empeñó en una batalla de desgaste, de tres meses de duración. Hasta mediados de septiembre, el C.E. marroquí y el nuevo del Maestrazgo (García Valiño) sólo consiguieron una pequeña cuña en el centro de la línea hasta Corbera.

Son los días de la Conferencia de Munich y del acuerdo de retirada de

combatientes extranjeros. Las Divisiones internacionales 35 y 45 salieron de línea y 10.000 italianos dejaron las filas del CTV para dirigirse a Cádiz y de allí hacia Roma.

En Aviación se retiraron del frente la mayor parte de los soviéticos, aunque algunos siguieron volando en la 5/21, y se disolvieron la Escuadra de Bombardeo pesado de la Aviación Legionaria y el Grupo de Caza “Gamba de Ferro”.

Las pérdidas de la Aviación Nacional hasta el 3 de octubre fueron 22 Fiat, 9 monomotores y 5 polimotores (el día 4 fueron derribados los dos máximos “ases” españoles: Morato y Salvador).

La Aviación gubernamental perdió en agosto y septiembre 39 pilotos en total, 31 de caza (17 de “Moscas” y 14 de “Chatos”) cuatro de “Katiuskas” y cuatro más. Hasta el final de la batalla del Ebro esta Aviación tuvo otras 22 bajas de pilotos, 20 de ellas de caza, divididas a partes casi iguales entre I-15 e I-16.

A los 28 pilotos de “Moscas” caídos corresponderían unos 40 aviones perdidos, que sólo pudieron reponerse con los cuatro entregados por la fábrica de Alicante. La baja de una cifra similar de “Chatos” pudo compensarse con los 44 I-15 producidos por la SAF-15 en esos tres meses y medio.

En el bando opuesto, las bajas de Fiat se suplieron con unas entregas finales de otros 55 cazas biplanos.

Para poder aumentar la altura de vuelo de los “Moscas” la Aviación republicana adquirió 24 motores norteamericanos de altura, del tipo Wright “Ciclone” más avanzado, mascarillas de oxígeno y monos de vuelo con calefacción eléctrica. Así pudieron imitar la forma de combatir de los Bf 109 C y D.

## OFENSIVA Y CONTRAOFENSIVA EN EXTREMADURA

A mediados de julio de 1938 los Ejércitos nacionales del Sur y del Centro, apoyados por aviones venidos de Aragón, estrangulaban el saliente enemigo hacia Mérida, en pocos días, y ocuparon los 3.000 Km<sup>2</sup> del valle de la Serena. El paso del Ebro forzó la vuelta a Aragón de los Fiat, Ju 52 y He 70 expedicionarios.

El teniente coronel Prada, nuevo jefe en Extremadura, inició una contraofensiva el 22 de agosto, por lo que allí volvieron estos mismos aviones, para reforzar a las F.A. del Sur (Grupos 5G17 y 70-86; y dos nuevas unidades: el 4G2 y la 8E3). Tras unos éxitos iniciales en el recodo del río Zújar, la situación se estabilizó.

El 2 de septiembre Salas abatió tres “Katiuskas” de la 4/24 y al “Mosca” del

jefe de la 1/21, a quien protegió y saludó mientras caía en paracaídas; al tomar tierra se enteró que, por un bombardeo de otros SB-2, en el Ebro, había fallecido su hermano Ignacio.

## BOMBARDEO DE CABRA

La 4/24 fue sustituida en el Sur, en Fuente Álamo, por la 3/21, que al comenzar noviembre reconoció el itinerario Villa del Río-Castro del Río-Cabra dos días seguidos. El 7 de dicho mes, tres "Katiuskas" se presentaron a las 7.35 de la mañana sobre Cabra, que estaba en fiestas, y lanzaron su carga mortífera sobre la plaza, causando 86 muertos (11 soldados y 75 civiles) y 117 heridos, todos civiles excepto dos. Hasta la fecha nadie ha explicado los motivos de este extraño y cruento bombardeo.

## CAMPAÑA DE CATALUÑA

Una semana antes del inicio de esta ofensiva, el 16 de diciembre, el Grupo 24 bombardeó La Cenia con cinco bimotores de Celrá, tres de Figueras y uno de la Plana Mayor (Bañolas). En el viraje de salida, los Bf 109 atacaron a la patrulla de Figueras y derribaron a los "Katiuskas" del capitán Gómez y del sargento López Ricondo.

La ofensiva se inició el 23 de diciembre, día en el que el despliegue de la Aviación era el indicado en el cuadro nº 22.

El mismo día 23 Andrés García Lacalle (ya mayor) se incorporó a su nuevo puesto de jefe de la Escuadra de Caza. Sus primeros días de mando no fueron muy felices, pues el Grupo 26 perdió siete "Chatos" en los días 25, 26 y 28, y el



En pie, de izquierda a derecha: Enrique Mendía, Demetrio Zorita, mecánico X, Arístides García López, Jorge Luis Muntadas, mecánico X y Javier Busquets. Agachados Pedro Lacalle y Ramón Luca de Tena.

Grupo 21 sufrió la baja de nueve "Moscas" en las diez jornadas que median entre el 24 de diciembre y el 2 de enero de 1939. La 6/21 fue disuelta y las 3ª y 7ª cambiaron de jefe; el del Grupo 26, Zambudio (capitán desde noviembre de 1938), fue herido y Castillo Monzó ocupó su puesto.

Las 2/26 y 3/26 volvieron al Sur los días 3 y 8 de enero, fecha ésta en la que también realizó este viaje la 1/21, para apoyar a la ofensiva de Peñarroya.

Las Escuadrillas 3ª, 4ª y 7ª del Grupo 21, las 1ª, 3ª bis y 4ª del 26, la Escuadrilla de Vuelo Nocturno y el Grupo 28 tienen que enfrentarse con tres escuadrillas de Bf 109 y once de Fiat, con una desventaja de uno a dos.

[ Tras el hundimiento de buques británicos, se creó una Comisión informadora de los bombardeos aéreos en ambas retaguardias. Esta Comisión se constituyó en Toulouse, pero no llegó a conclusiones claras ]

Pronto se reciben 30 "Super-Chatos" del último gran pedido a la URSS<sup>16</sup>, con los que se forman tres nuevas escuadrillas, pero ello viene compensado con la nueva escuadrilla enemiga de Heinkel 112.

Los aeródromos de la región de Valls tuvieron que evacuarse a primeros de enero y los cercanos a Villafranca del Panedés a mediados de mes, retrocediendo los cazas a campos situados al Norte del Llobregat.

Los cazas nacionales se adelantaron a Balaguer, Vendrell, Reus y Valls; los aviones de cooperación a Albatarrrech (Lérida), y luego a El Prat, Araño y Bell Puig; y los "S.79" hispanos a Castejón del Puente.

El 22 de enero regresó a Cataluña la 1ª Escuadrilla del Grupo 21, con nueve "Moscas", cuatro días antes de que Barcelona cayera en manos de las fuerzas del general Dávila.

En estos momentos empezaron a llegar a Cataluña los primeros "Super Katiuskas" y otros "Super Moscas", que fueron devueltos a Francia, sin ser montados. Los "Katiuskas" que aún seguían en estado de vuelo se trasladaron de Cataluña al Sur.

Los días 5 y 6 de febrero toda la Aviación de Cataluña se concentró en el Norte de Gerona, donde los aviones fueron sorprendidos en tierra, con alguna excepción, como la del teniente Falcó, quien derribó el 6 de febrero uno o dos Bf 109 cerca de Vilajuiga.

Acabada la campaña de Cataluña, 40 Fiat y He 112 españoles (aviones de velocidades muy diversas), se lucieron en un gran desfile sobre Barcelona el martes 21 de febrero, demostrando su alto grado de adiestramiento.



García Morato rodeado de pilotos de su Escuadra de Caza.

## OFENSIVA DE PEÑARROYA

El 5 de enero de 1939 el general Escobar (sucesor de Prada) emprendió esta ofensiva tan largo tiempo acariciada por Vicente Rojo. Las fuerzas de intervención estaban compuestas por dos Cuerpos de Ejército (los XVII y XXII), la Agrupación de divisiones Toral y la columna F. Abrieron un boquete de 9 km. de anchura y penetraron hasta 40 km. en alguna dirección. Queipo de Llano organizó en los flancos dos Agrupaciones de divisiones, que estabilizaron la situación.

La ofensiva contaba con el apoyo de tres escuadrillas de "Natachas", una de "Katuskas" y una de "Chatos", a los que se oponían 13 Fiat, ocho aviones de cooperación y ocho polimotores. El 8 de enero bajaron al Sur la 3ª Escuadrilla de "Chatos" y la 1ª de "Moscas", y la Aviación Nacional se reforzó con otros cinco

"Savoia-81" el día 8, ocho Fiat hasta el 12 y doce Ju 52 el 20 de enero.

El 17 de enero se reanuda el ataque, coordinando la acción de las fuerzas en el interior de la bolsa con las del exterior, pero el 23 Escobar cejó en su empeño y Miaja le ordenó la retirada a las posiciones iniciales.

Este día 23 se produjo un combate aéreo, en el que murió Vázquez Sagastizábal, jefe de la Escuadrilla 2E3. Al día siguiente chocaron en el aire los Fiat de Mendía y Lacalle, que fueron hechos prisioneros.

## RENDICIÓN DE MENORCA

A finales de enero de 1939 el vicealmirante González Ubieta se hizo cargo del mando en Menorca. Allí arribó el día 7 el crucero "Devonshire" en misión mediadora, llevando a bordo al jefe de las Fuerzas Aéreas de Baleares (F. Sartorius, sucesor de R. Franco). Conferenciaron con



*Parada aeronáutica de Barajas del 12-5-1939. En primer plano los aviones tripulados por españoles (bombarderos a la izquierda y monomotores a la derecha) y al fondo la Aviación Legionaria y la Aviación Cónдор.*

### Despliegue de la Aviación el 23-12-1938

Cuadro 22

#### AVIACIÓN REPUBLICANA EN CATALUÑA

- Las 1ª y 4ª Escuadrillas del Grupo 26 y la de Vuelo Nocturno (y las 2ª y 3ª desde el día 25)	60 I-15
- Las 1ª, 3ª, 4ª, 6ª y 7ª del Grupo 21	60 I-16
- Las 2ª y 4ª del Grupo 24	24 SB-2
- La 2ª del Grupo 28	20 Grumman
- La 2ª del Grupo 30	12 RZ
- Unidades de Defensa de Costas	40 diversos
TOTAL	216

Nota: Las escuadrillas 3/24, 1/28, las 1,3 y 4/30, y la 4/71 estaban en la zona Centro-Sur con unos 50 aviones en total.

#### AVIACIÓN NACIONAL EN EL FRENTE DE CATALUÑA

	Total	RESTO DE ESPAÑA
Grupo 2G3 (Salas) y Grupo 3G3 (Barranco) en Escatrón	46 Fiat	
Grupo Cucaracha en Caspe	40 Fiat	
Grupo As de Bastos en Sariñena	38 Fiat	
Grupo J/88 (Grabmann) en La Cenia	32 Bf 109	16 Fiat
Grupo J/88 en La Cenia	3 Ar 69	5 Bf 109
TOTAL CAZAS	159	2 He 112
Grupo 1G2 (Eyaralar) en Castejón	3 He 51	
Grupo 4G2 (Fez.Pérez) en Castejón	10 He 51	9 He 51
Grupo XXII (Achenza) en Candanos	11 Ro-37	
Grupo 4G12 (T.Vives) en Castejón	7 Ro-37	18 Ro-37
Grupo 6G15 (Llop) en Castejón	6 He 45	
Grupo 6G15 (Llop) en Castejón	2 He 46	2 He 46
Grupo 7G14 (Sartorius) en Pallaruelo	4 He 70	6 He 70
Ella A/88 en Tauste y Buñuel	2 He 70	
Ella A/88 en Tauste y Buñuel	3 He 45	9 He 45
Gr XXV en Puig Moreno	11 Ba-65	11 Ba-65
Escuadra 6 (J.A.Ansaldo) en Candanos	10 CA 310	10 CA 310
TOTAL de COOPERACIÓN	69	4 Aero 101
Escuadra Bomb.Veloz, en Valenzuela	26 SM-79	17
Escuadras 2 y 3, en Alfamén	21 SM-79	
Grupo K/88 (Härle) en Sanjurjo y León	30 He 111	30 He 111
Ella. A/88 en Buñuel y Tauste	15 Do 17	
Grupo 8G27 (Ibarra) en Sanjurjo	4 Do 17	19 Do 17
Grupo XXXV (Rampelli) en Puig Moreno	11 BR-20	11 BR-20
Escuadra 4 (Julián Rubio) en Huesca	8 SM-81	8 SM-81
Escuadra 1 (E.Geiz.Gallarza) en Pallaruelo	13 Ju 52	13 Ju 52
Grupo K/88 en Sanjurjo	4 Ju 87	4 Ju 87
TOTAL BOMBARDEROS	132	6 SM-81
TOTAL GENERAL	360	2 Ju 86
		2 Hs123
		1 SB-2

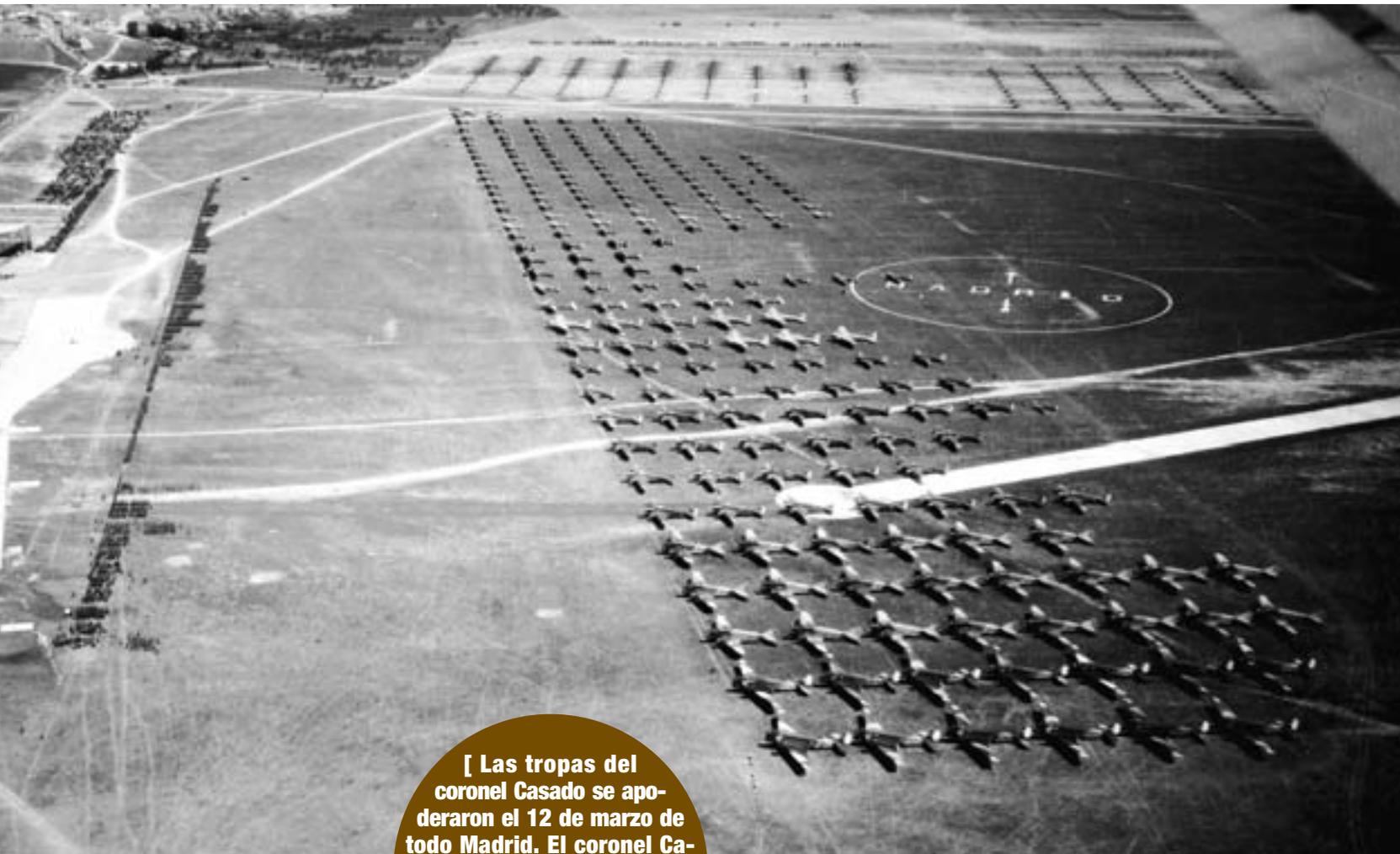
Ubieta, quien pidió un plazo, y solicitó instrucciones al Gobierno (que no localizó) y a Buiza, jefe de la Flota.

Se produjo una sublevación en Menorca y de Pollensa partieron Noreña y 50 soldados de Aviación, en un He 59 y dos lanchas torpederas, para tomar el mando de los sublevados y de Tarragona salió la División 105. Al fin, Ubieta decidió embarcar con unas 600 personas en el "Devonshire", que zarpó el 8 de febrero al anochecer.

## SUCESOS DE CARTAGENA Y GOLPE DE CASADO

En la reunión de altos jefes militares celebrada en el aeródromo de Los Llanos a finales de febrero, convocada por Negrín, se le exigió el fin de la guerra.

Casado empieza a conspirar abiertamente y el 4 de marzo consigue la adhesión de Cipriano Mera, teniente coronel jefe del I.V C.E., situado en Guadalajara. En Cartagena, el teniente coronel Francisco Galán (hermano del sublevado en Jaca), nombrado por Negrín, no pudo hacerse con el mando y los acontecimientos derivaron hacia una sublevación pronacional. El jefe de Los Alcázares envió una columna (a la que se unió el mayor Villimar) que se adelantó a la 206



**[ Las tropas del coronel Casado se apoderaron el 12 de marzo de todo Madrid. El coronel Camacho y su sucesor, el coronel Cascón, ordenaron a las unidades aéreas el ataque a ciertas posiciones de los sublevados ]**

Brigada Mixta del mayor Artemio Precioso (de la famosa 11 División) y ambas unidades comenzaron la reconquista de Cartagena. Villimar negocia con los sublevados y con la 11 División, pero los sublevados no aceptan las condiciones.

En estos momentos, once y media de la noche del 5 de marzo, quedó constituido en Madrid el Consejo Nacional de Defensa, al que se oponen los C.E. I y II, y así se inician dos guerras paralelas, en Cartagena y Madrid. El Gobierno decidió salir de España desde el aeródromo de Monóvar en las primeras horas del día 6.

A las 7.30 de este día un convoy nacional llega ante el puerto de Cartagena y algo después lo hacen los hidros de Mallorca (uno de los cuales es derribado por la DECA) y los "Chatos" de la 2ª Escuadrilla; el teniente Brufau murió alcanzado por la AA de los buques. En la noche del 6 al 7 los sublevados pierden el control del Arsenal y de las baterías al Este de Portman, lo que hacía imposible el desembarco en esta bahía.

El 7 de marzo se ordenó el regreso de todos los buques, de lo que no se enteraron ni el "Castillo de Olite" (que sería hundido por la artillería de costas) ni el "Castillo de Peñafiel" (que, impactado, pudo volver a Ibiza), que fueron atacados por tres

formaciones aéreas. En uno de los ataques fue derribado el "Natacha" del teniente Ayuso.

En Madrid las tropas del coronel Casado se apoderaron el 12 de marzo de todo Madrid. El coronel Camacho y su sucesor, el coronel Cascón, ordenaron a las unidades aéreas el ataque a ciertas posiciones de los sublevados pero unas escuadrillas ejecutaron estas misiones con eficacia y otras sólo de forma aparente.

### FINAL DE LA GUERRA

**A**cabada la campaña de Cataluña llegaron a España 80 "Bf 109 E" y "He 111 H", y una decena de cazas monoplanos Fiat G-50. Con los "Bf 109 B" y "He 111B" cedidos por la Legión Cóndor se completó el Grupo 5G5 y se organizaron los 10-G-25 y 11-G-25, que, unidos al anterior 8G27 de "Do-17", formaron la Escuadra nº 8 (Frutos).

Casado envió dos emisarios a Burgos el 23 de marzo, a los que se exigió la entrega de la Aviación republicana el día 25; el Consejo pidió el retraso de esta entrega hasta el 27 ó el 26 por la tarde. Franco no quiso esperar e inició la ofensiva el 26 al amanecer. El Ejército del Centro se rindió a mediodía del 28.

Este mismo día, para planear la entrega de la Aviación se reunieron en Albacete los altos jefes de la Aviación; decidieron que los aviones se trasladaran al día siguiente a Barajas y dejaron en libertad al personal para entregarse o marchar al exilio. Los reunidos optaron por la segunda solución, seguida antes por Hidalgo de Cisneros y Núñez Maza.

La orden fue cumplida por las Escuadrillas 3 y 4/30, la 2/26 y las 3 y 4/24, con 42 aviones en total. La desobedecieron la 1/30 y la 3/26.

A Hernández Chacón sus compañeros les recordaban que corrían el riesgo de ser fusilado, pero rechazó la advertencia, para realizar, según él, el servicio más desagradable, anodino y, acaso, más peligroso de cuantos había efectuado. Se ofreció voluntario y dio a otros la oportunidad de escapar<sup>17</sup>.

### COLOFÓN: ENSEÑANZAS DE LA GUERRA DE ESPAÑA

**E**l año 1936 estaba inmerso en una época de intensos cambios tecnológicos en la industria aeronáutica y de gran inestabilidad política debida al acceso de Hitler al poder en Alemania, que hacía prever una próxima guerra en Europa, pa-

ra la que Alemania y Gran Bretaña ya estaban rearmándose.

Esto contribuyó a que durante la Guerra de España se presentasen cambios importantes relativos al material aéreo, a las operaciones aéreas y a las aeroterrestres, que describiremos a continuación.

#### EN CUANTO A MATERIAL AÉREO

La Guerra de España confirmó la superioridad indiscutible de los aviones monoplanos de tren retráctil, con motores sobrecorrimidos y sobrealimentados, con hélices de paso variable y con equipos radioeléctricos.

Los primeros monoplanos llegados a España con tren eclipsable y motores modernos fueron los aviones comerciales Douglas DC-2, los bombarderos Tupolev SB-2 y los cazas Polikarpov I-16, que se adelantaron a los aviones alemanes e italianos del mismo tipo Italia, confiada en los buenos resultados de su caza biplano Fiat CR-32, no se sumó de lleno a la nueva configuración, lo que le supuso graves problemas en los años iniciales de la 2ª Guerra Mundial.

#### EN LO QUE RESPECTA A LAS OPERACIONES AÉREAS

– En 1936 España demostró la posibilidad del transporte por el aire de un Ejército terrestre, lo que se probó con el puente aéreo del Estrecho. Esta operación la iniciaron el 20 de julio tres trimotores Fokker F-VII, con vuelos entre Tetuán (Marruecos) y Sevilla; el puente se reforzó pronto con la adición de un Douglas DC-2 y la puesta a punto de un aeródromo intermedio en Jerez. Con tan escasos medios se pasaron a la Península hasta el 7 de agosto seis batallones (4ª, 5ª y 6ª Banderas del Tercio, 1ª y 2ª Tabores del Grupo de Regulares de Tetuán y 3º del de Larache).

La llegada de los Junkers Ju 52 permitió acelerar el transporte, pues diez de estos trimotores quedaron asignados a Tetuán, aunque sólo seis se dedicaron en exclusiva al puente aéreo. En siete días, del 8 al 14 de agosto, trasladaron a la Península otros cuatro batallones (2ª Bandera, dos tabores de Alhucemas y uno de Larache). Otros cuatro batallones habían pasado por barco, por lo que eran fuerzas superiores a una división las ya incorporadas a los frentes peninsulares.

Seguían en el Protectorado, como guarnición, la 3ª Bandera y un tabor en cada uno de los cinco Grupos de Regulares. Pasarían en avión entre finales de agosto y septiembre, a medida que iban

quedando organizados los cuartos tabores de cada grupo.

Los alemanes utilizaron el transporte aéreo de una fuerza terrestre en la 2ª Guerra Mundial, siendo un ejemplo notable la ocupación de la isla de Creta.

–En la Guerra de España se demostró asimismo la posibilidad de abastecimiento por el aire de una guarnición cercada. La Aviación española ya tenía experiencia anterior sobre este empleo por su utilización en el conflicto de Marruecos, pero en aquella época se trataba de abastecer a pequeñas posiciones aisladas por cortos periodos de tiempo.

En 1936-1937 hubo que aprovisionar productos alimenticios, sanitarios y de armamento, etc., a una población superior al millar de personas cercada en dos recintos alrededor del Santuario de Nª Señora de la Cabeza (Jaén). Y ello tuvo que hacerse a lo largo de siete meses, entre ellos los tres de invierno, y con un aeródromo enemigo en sus proximidades del recinto que debía ser abastecido.

En el otoño de 1936 los servicios los efectuaron los aviones de paso por Sevilla, que eran pocos, pues casi todos estaban en el frente de Madrid. Se estableció un sistema de comunicación con los sitiados a base de paneles y claves para la solicitud de víveres, agua, medicinas, munición, armas y palomas mensajeras, y para declarar “situación apurada” y dirección principal del ataque enemigo.

El 14 de diciembre se inició una ofensiva para liberar a los cercados, con éxito inicial, pero pronto frenada.

En vísperas de Navidad se produjo la primera crisis de racionamiento, que pudo aliviarse con nueve servicios en los cuatro últimos días de 1936 y el 1º de enero.

Siete de ellos los efectuó el DC-2 de Haya, pero este piloto tuvo que atender en enero a su misión principal en el Cuartel General

de Franco, lo que propició la segunda crisis de racionamiento en el Santuario. Esta vez se solucionó con 14 viajes en los días 18, 19 y 20 de enero (siete del DC-2 de Haya, retornado a Sevilla, y otros tantos del Ju 52 de Muntadas).

El Mando comprendió que este servicio intermitente no era la mejor solución y habilitó un trimotor Savoia-81, el 21-20, para dedicarlo a este cometido en forma excluyente. Gracias a ello en febrero pudieron hacerse 39 aprovisionamientos al Santuario, en 24 días de vuelo, a pesar del fuego antiaéreo con cañones de 20 mm.

En marzo los aprovisionamientos descendieron a 27, la mayor parte noctur-

nos, por la llegada a Andújar de cazas I-15, que el día 31 hirieron a dos tripulantes del 21-20.

El 26 de marzo comenzó un ataque general al Santuario, que se agudizó el 15 de abril, y la Aviación tuvo que dividir sus acciones entre el abastecimiento y el apoyo a los defensores, que acabaron su resistencia el 1º de mayo, tras ser herido de muerte su jefe.

Los alemanes tomaron buena nota de esta operación y en el invierno de 1941-1942 aceptaron que cuerpos de ejército fueran cercados en grandes bolsas, que abastecieron con éxito por el aire. Otro caso diferente fue el posterior de Stalingrado.

– Desventajas del combate aéreo en formaciones cerradas. En las primeras fases de la guerra se siguió con la tradicional táctica de combate entre formaciones cerradas, que finalizaba en luchas entre aviones aislados por el sistema conocido por “dog fight” (combate entre perros). A lo largo de la contienda se generalizó el uso de desdoblar la caza en formaciones a diversas alturas, que permitía a las superiores atacar en picado a las inferiores. En la batalla del Ebro la Legión Cóndor optó por el uso de formaciones de cuatro aviones en ala, que no rompía la formación en el combate.

Esta táctica la usaron en la 2ª Guerra Mundial, desde el principio tanto alemanes como ingleses; éstos añadieron a la formación un quinto avión, más alto y dotado con radio para avisar a sus compañeros de la presencia de aviones enemigos en su cola.

#### EN LO TOCANTE A OPERACIONES AEROTERRESTRES

– La Guerra de España demostró la gran vulnerabilidad de las columnas motorizadas en marcha ante los ataques aéreos. Las primeras pruebas las sufrieron las columnas del Sur en Extremadura a finales de agosto de 1936 y las divisiones italianas en Guadalajara en marzo de 1937.

Esto se corroboró en la 2ª Guerra Mundial, especialmente cuando el desembarco en Normandía.

– Se comprobó asimismo la eficacia de la Aviación como colaboradora de la Artillería en la preparación de la rotura de una línea fortificada y de la Infantería en el asalto posterior.

Esto se demostró en la rotura del frente alavés el 31-3-1937 y en la posterior del Cinturón de Hierro de Bilbao, en junio de 1937, así como en Aragón y Cataluña en 1938 y 1939.

En las operaciones de marzo y abril de 1937 la colaboración entre Infantería y Aviación mostró ciertas dificultades y se dieron varios casos de ataque de la Aviación a tropas propias, por carencia o

[ La Guerra de España confirmó la superioridad indiscutible de los aviones monoplanos de tren retráctil, con motores sobrecorrimidos y sobrealimentados, con hélices de paso variable y con equipos radioeléctricos ]



*Desfile de la Victoria  
en Madrid, 19-5-1939.*

imprecisión de los jalonamientos, pero esto se fue superando a lo largo de la campaña del Norte, aunque en Asturias aún surgieron algunos problemas.

En la 2ª Guerra Mundial la importancia de la colaboración entre las fuerzas aéreas y las terrestres fue palpable en Polonia, Francia y la URSS.

– Demostración de la importancia de la Aviación en el acompañamiento a las columnas motorizadas en su avance rápido por territorio enemigo.

El mejor ejemplo fue el avance del Cuerpo de Ejército marroquí por los Mo-

negros, en marzo de 1938, en el que llegó a avanzarse 30 km. en una jornada.

En la 2ª Guerra Mundial fue de uso generalizado por los alemanes en lo que llamaron “blitzkrieg” (guerra relámpago).

– Eficacia del hostigamiento aéreo a la costa enemiga. Este hostigamiento fue muy provechoso en Asturias en octubre de 1937, donde los Heinkel He-111 hundieron en el puerto de Gijón al destructor Císcar y a otros buques de menor porte.

En el Mediterráneo la Aviación colaboró eficazmente en el descubrimiento y acoso a los barcos que pretendían alcanzar los

puertos de Levante y a partir de octubre de 1937 en el apoyo a la Flota del Bloqueo. En 1938 los hidroaviones Heinkel He 59 y los trimotores terrestres Savoia S-79 (de día) y S-81 (de noche) atacaron sistemáticamente a los puertos del Mediterráneo y al tráfico costero terrestre.

Los ingleses tomaron buena nota de estas acciones y decidieron impulsar al máximo la implantación de su red de radares, que pusieron a punto con el auxilio de varios ejemplares de un invento español (el autogiro) y que tan decisiva importancia tendría en la futura batalla de Inglaterra.

## NOTAS

<sup>1</sup>En trance de transformarse en Regiones Aéreas por un decreto de 23 de junio de 1936.

<sup>2</sup>(Nota Edit.) En el tomo LVII de la Colección Bibliográfica Militar, págs. 60-63, se expone la constitución de las “Formaciones Orgánicas” de Aviación, cuya unidad elemental es el avión (opera aislado en los servicios de información). **Patrulla**: 3 aviones de bombardeo; de 3 a 6 cazas. **Escuadrilla**: 2 ó 3 Patrullas (Puede operar aislada pero nunca se fracciona en tierra). **Grupo**: 2 ó 3 Escuadrillas de la misma especialidad (Análogo al Batallón de Infantería ó Grupo de Artillería). **Escuadra** o Regimiento: Varios Grupos de la misma o varias especialidades. (“Aviación... Generalidades” Toledo 1933).

<sup>3</sup>(Nota Edit.) Básicamente, los códigos e identificación de los aviones en ambos bandos reflejaban tipo y/o empleo. Los republicanos añadían en la inicial de clasificación (C, caza; R, reconocimiento; B, bombardeo, etc) la del fabricante (N, Nieuport; B, Breguet; P, Potez etc) Así CN era Caza Nieuport, RB era Reconocimiento Nieuport, BP era Bombardeo Potez etc. Y seguía un número de serie. En los nacionales, tras el número clave del tipo de avión (el 1 era Caza Nieuport, el 2 Heinkel-51, el 3 Fiat CR-32... así hasta 73) la letra del Grupo y nº de serie. Y se intercalaba o seguía la escarapela con las aspas /emblema o la banda de identificación.

<sup>4</sup>Véase “Guerra en el Aire”, de J. Salas, págs. 78 y 79.

<sup>5</sup>Ascendido a coronel el 6 de agosto.

<sup>6</sup>Angel Viñas, “El oro español en la Guerra Civil”, págs. 55 y 60.

<sup>7</sup>Otros tres cayeron en el camino, uno al mar y dos en Argelia.

<sup>8</sup>J. Salas, “Guerra Aérea 1936/39”, Tomo I, p. 119.

<sup>9</sup>Doce de estos cazas habían llegado a Melilla el 14 de agosto.

<sup>10</sup>Los 14 de Melilla y 9 llegados a Vigo en septiembre.

<sup>11</sup>Los otros seis estaban en Santander o Asturias.

<sup>12</sup>(Nota Edit.) Modificación de la táctica de ataque a tierra en picado (uno tras otro, muy próximos protegiendo la cola del precedente) por la que el jefe se ponía detrás del último e iniciaba una nueva pasada, formando un carrusel. Este procedimiento fue normalizado por la 3ª Sección del E.M. del Aire (norma 33, de 25 de julio de 1937).

<sup>13</sup>Su nombre verdadero era Zotsenko. Murió en el lance, por lo que Kosakov tuvo que permanecer en España hasta finales de julio.

<sup>14</sup>(Nota Edit.) El Servicio de Aviación y de Fabricación (SAF) fue la organización encargada del mantenimiento, montaje y fabricación de la aviación republicana. Sus centros principales fueron los siguientes: SAF-1, antigua AISA, trasladada a Alicante. SAF-2, antiguos Parques de los Alcázares y Cuatro Vientos (trasladado a Alcantarilla-Palmar). SAF-3, antigua CASA de Getafe (trasladada a Reus). SAF-4, antiguos talleres de motores militares, trasladados a Elche.

SAF-5, antigua La Hispano de Guadalajara, trasladada a Alicante y fusionada con la SAF-1 para formar la SAF-15, que reparó y fabricó el caza I-16 y otros aviones. SAF-6, en Sax (Alicante) dedicada a la fabricación y reparación de hélices, ruedas e instrumentos.

SAF-7, Archena, montaje de aviones rusos.

SAF-8, antigua Elizalde, de motores (permanece en Barcelona).

SAF-9, la Hispano -Suiza, de motores (permanece en Barcelona).

SAF-10, 11 y 12. En Rubí, San Sadurn de Noya y Sardañola.

SAF-16, antigua Construcción de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales (CASTAN), trasladada a Barcelona y Sabadell y fusionada con la SAF-3 para formar la SAF-3/16. En éste se completaron 237 cazas I-15 y quedaron otros 63 por terminar.

Las últimas SAF creadas fueron las 24 a 28, todas en Cataluña, concretamente en Vich, Bañales, Cabanas, Celrá y Granollers.

<sup>15</sup>Con los que se equiparon las escuadrillas 2 y 5/21; con sus antiguos I-16 se reconstruyeron las 3 y 6/21.

<sup>16</sup>Firmado por Núñez Maza el 2-9-38 y refrendado por Negrín en noviembre. Comprendía 200 “Super Moscas” 90 “Super Katiuskas”, 60 “Super-Chatos”, 31 cazas I-17, 20 aviones de gran bombardeo y otros 27 de transporte y escuela.

<sup>17</sup>(Nota Edit.) El Capitán Francisco Hernández Chacón era el segundo Jefe del Grupo 30 (Natachas) y jefe accidental en el 28-3-1939.