

La aviación en la guerra civil

JESUS SALAS LARRAZABAL
General Ingeniero Aeronáutico

El general Mola, cerebro de la organización del alzamiento de julio de 1936, comprendió que sin la participación de las Fuerzas Militares de África su triunfo era problemático.

En su última instrucción preparatoria encomendó al Ejército de África la organización de dos columnas expedicionarias, que deberían pasar en barco a la Península de Melilla a Málaga y de Ceuta a Cádiz, amparadas por una actitud de neutralidad benevolente de la Marina de guerra. Mola pensaba concentrar sobre Madrid estas fuerzas expedicionarias con otras procedentes de las Divisiones 5ª, 6ª y 7ª (Zaragoza, Burgos y Valladolid).

Para impedirlo el gobierno de Madrid envió con anticipación tres destructores frente al puerto de Melilla, que impidieron la salida de la columna oriental, y otro, el "Churruca", a las inmediaciones de Ceuta. Éste se unió a los alzados y aseguró el traslado de dos tabores de Reguladores a la provincia de Cádiz, uno a la capital y el otro a la bahía de Algeciras; en el viaje de retorno la tripulación de "Churruca" se sublevó contra la oficialidad y las aguas del Estrecho quedaron cerradas a nuevos transportes marítimos.

Además de la columna de África falló la de Zaragoza, que quedó en actitud defensiva frente a la amenaza de las fuerzas catalanas y valencianas, (Divisiones 4ª y 3ª), y sólo llegaron a la Sierra de Madrid las procedentes de las Divisiones 7ª y 6ª, que no pudieron proseguir su avance, pero sí lograron defender sus posiciones de los duros contraataques de la 1ª División (Madrid). El previsto golpe de estado se convertía, así, en una larga guerra.

El general Kindelán, que había pasado a situación de reserva al advenimiento de la República y estaba circunstancialmente en la provincia de Cádiz, fue convocado a Tetuán con urgencia, para asistir a una reunión de altos jefes cuya finalidad era encontrar solución al problema surgido por la defección de la flota.

AVIONES DE USO MILITAR EN ESPAÑA EN JULIO DE 1936

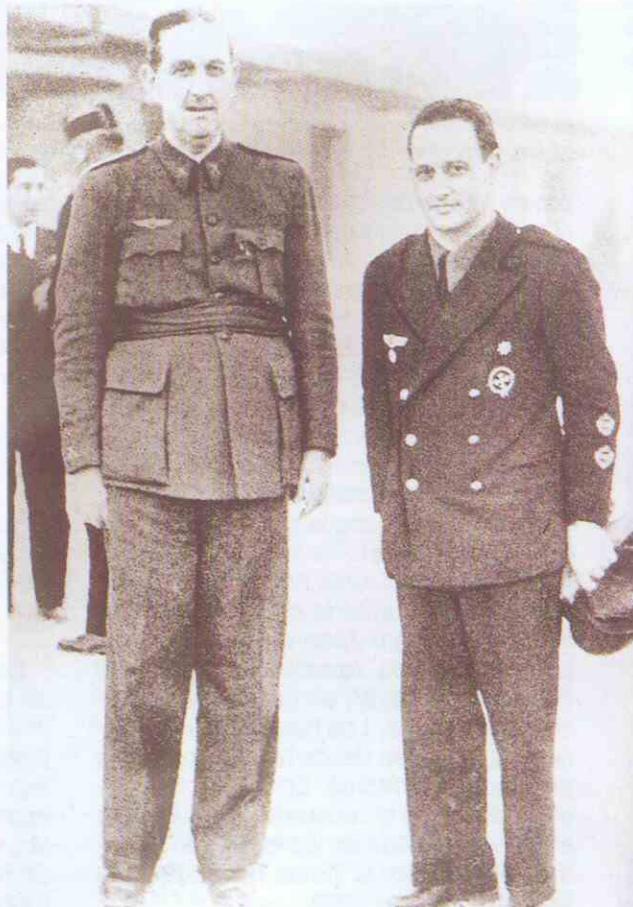
Haciendo recuento a los aviones disponibles se comprobó que en el inventario de los aeródromos de Tetuán, Melilla y Larache solo existían Breguet-XIX de reconocimiento ofensivo. Este era el avión militar más numeroso en España, con cerca de 150 ejemplares, a los que se unían otros 27 Vickers Vildebeest aeronavales, si-

milares aunque algo mayores, con la distribución siguiente: 60% con el gobierno y 40% al servicio de los alzados (distribuidos entre León, Logroño, Sevilla y África).

Seguían en importancia numérica los cazas, en su mayoría Nieuport-52, de los que había en vuelo una cuarentena y algunos menos en revisión o reparación. A ellos deben añadirse unos pocos Martinsyde, a punto de ser dedos de baja, y tres Hawker "Spanish Fury", los primeros de una serie prevista, que no llegaría a fabricarse. Todos los cazas en vuelo quedaron en la zona gubernamental, pero en el Parque Regional del Sur (Sevilla) había siete en revisión, en Granada se capturaron tres y uno se pasó desde Madrid.

En el orden cuantitativo aparecían en tercer lugar los hidroaviones, entre los que destacaban los bimotores de bombardeo Dornier Wal (37 en total, entre las Aviaciones Militar, Naval y las líneas aéreas LAPE, aunque pocos en vuelo), y los 35 monomotores de reconocimiento Savoia-62. De ellos, 9 Wal y 5 Savoia se unieron al alzamiento.

Cerraban el orden numérico los polimotores, en los que se daba el contrasentido de que los más valiosos militarmente eran los bimotores civiles Douglas DC-2 de tren retractil, que superaban en velocidad a todos los aviones presentes en España, incluidos los cazas. Entre militares y civiles, había en España una treintena de polimotores, de los que sólo quedaron a disposición de los alzados tres de los nueve trimotores Fokker F-VII, uno de los bimotores Douglas DC-2 (fuera de servicio hasta el 25 de julio) y uno de los cinco De Havilland "Dragón"; los cuatro primeros estaban en Sevilla-África y el último en Zaragoza-Logroño.

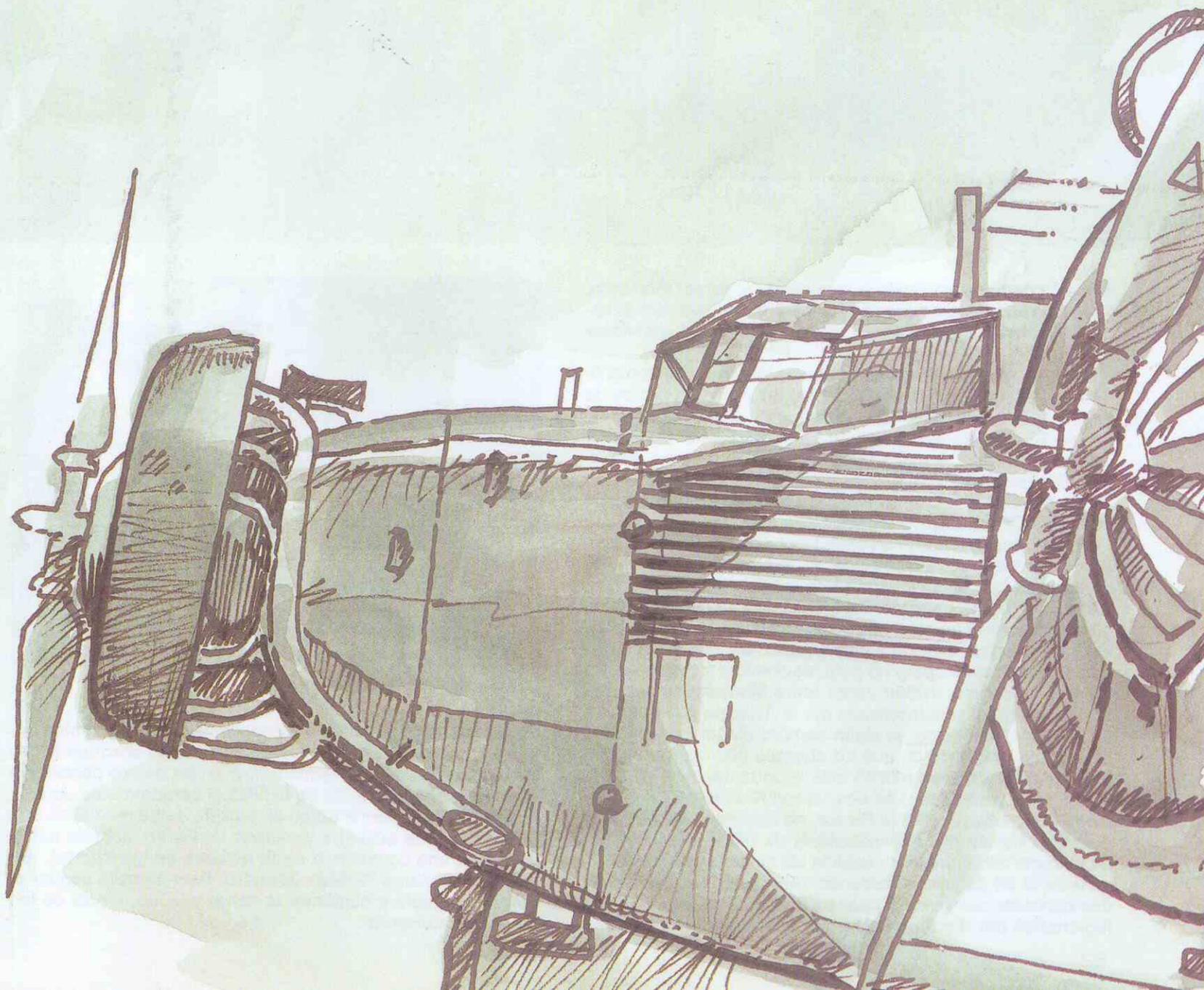
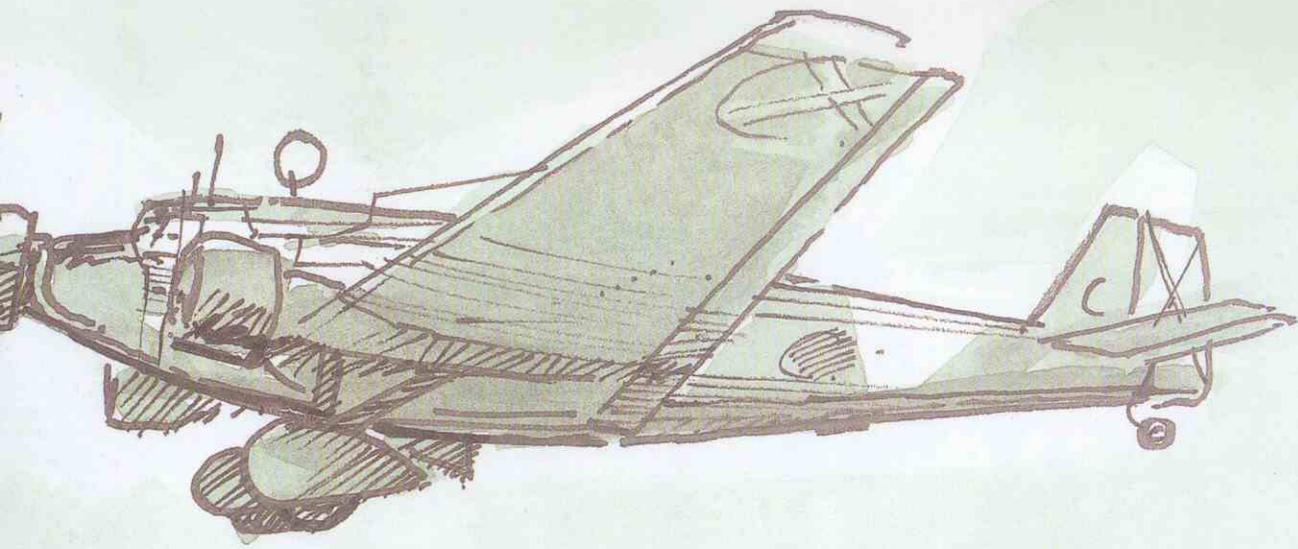


General Kindelán, Jefe del Aire, y comandante habilitado García Morato, primer laureado de la Aviación en la Guerra Civil.

EL PUENTE AÉREO DEL ESTRECHO (fase española)

Inicialmente se propuso a las Fuerzas Aéreas de Marruecos la protección de pequeños convoyes navales nocturnos, misión para la que no estaban preparados los Breguet-XIX de dichas Fuerzas Aéreas. Alguien sugirió la posibilidad de utilizar los tres Fokker F-VII para afrontar el paso por el aire del Ejército de África, cuando ningún país había realizado una hazaña similar con anterioridad, propuesta que fue aceptada de inmediato. Esto era posible pues la 2ª División (Sevilla) se había unido al alzamiento y controlaba el corredor Algeciras Cádiz-Sevilla-Córdoba y la ciudad de Granada.

La Aviación española dio muestras de gran imaginación y coraje el 20 de julio de 1936 y al alto mando nacionalista le corresponde



*Tropas estacionadas
en Sania Ramel,
antes del Paso del Estrecho.*

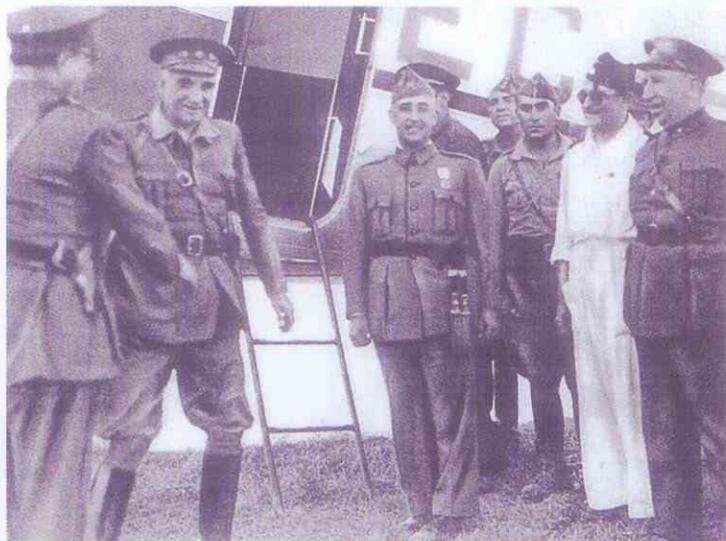


el mérito de haber recogido la idea desde el primer momento, lo que no es frecuente cuando los jefes tienen que decidir sobre ideas revolucionarias expuestas por inferiores clarividentes.

Los capitanes Mario Ureña y Ricardo Guerrero y el teniente Alfredo Arija tuvieron el honor de ser los primeros pilotos de los Fokker 20-2, 20-3 y 20-4 que iniciaron el puente aéreo el mismo 20 de julio, con vuelos entre Sania Ramel (Tetuán) y Tablada (Sevilla). A estos trimotores se les unieron dos hidro Dornier Wal desde el principio y un DC-2 a partir del día 25, cuyos pilotos fueron Enrique Ruiz de la Puente, José M^a Moreno y Carlos Haya. Para volar con ellos, un sinfín de pilotos españoles rivalizaron en disputarse una plaza en los continuos servicios. José Salvo que se incorporó a Tetuán el 26 de julio escribió en su cuaderno de notas: "Reina mucho entusiasmo en el aeródromo. Tres Fokker y un Douglas transportan constantemente fuerzas y material a la Península... Pernocto en descampado y muy a gusto, por cierto. No tengo aún asignado avión, pero no paro, dedicado a trabajos".

Esta inusitada actividad aérea entre Marruecos y España podría haber sido obstaculizada por la Aviación gubernamental, e incluso impedida, si algún cerebro dirigente de Madrid se hubiera percatado de que los sucesos que ocurrían a 500 Km. de la capital eran mucho más importantes que los de la sierra de Guadarrama. Los dos únicos Nieuport-52 que Kindelán pudo situar en Sania Ramel, no hubieran sido enemigo para una escuadrilla expedicionaria de Getafe, innecesaria en el frente de Madrid por carencia allí de caza adversaria.

Hasta el 28 de julio los aviones trasladaron a la Península dos banderas del Tercio (las 5^a y 4^a), a un ritmo de unos 120 legionarios por día, en vuelos que se alternaban con otros

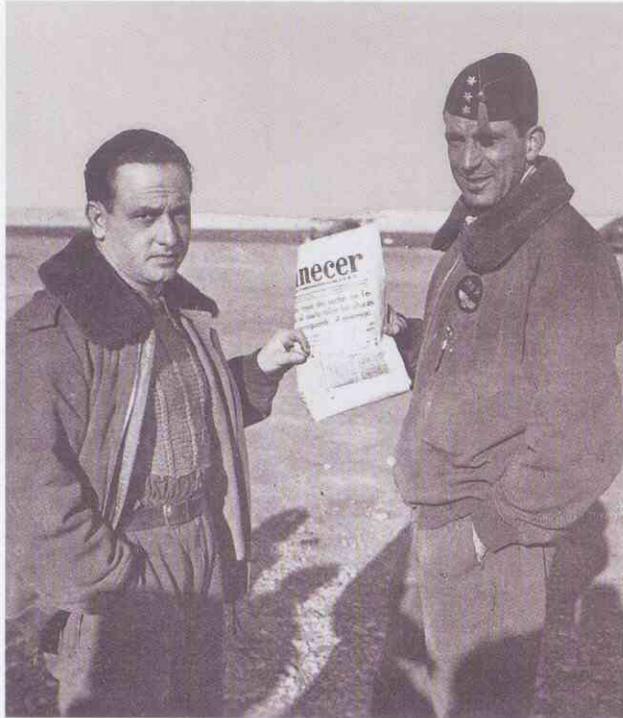


Llegada del general Franco a Sevilla, el 6 de agosto de 1936.

nocturnos de bombardeo y reconocimiento, hasta puntos tan lejanos como Madrid y Albacete; los pilotos dormían sobre los mandos del puesto secundario o en los breves descansos entre servicios. El día 29 se habilitó el aeródromo de Jerez y se incorporó al puente aéreo el Junkers Ju 52 requisado a la Lufthansa (que acababa de volver de Berlín, adonde había llevado a una comisión a pedir aviones de transporte), del que se hizo cargo Ricardo Guerrero. Esto permitió acortar el tiempo de vuelo y aumentar la carga y la frecuencia de los vuelos de transporte.

De este modo el 29 de julio fueron 165 los combatientes transportados desde Tetuán, 241 el día 30 y 186 el 31, con lo que se completó el paso del 2º Tabor de Tetuán y se inició el del 1er Tabor (que se finalizó en los cuatro primeros días de agosto), así como el traslado de la 6ª Bandera del Tercio. Los hidros, por su parte, trasladaron de Ceuta a Algeciras el 3er Tabor de Larache.

Hasta el 4 de agosto los pilotos españoles habían llevado en vuelo a la Península tres de las seis banderas del Tercio (4ª, 5ª y 6ª) y tres de los quince tabores de Reguladores (1º y 2º de Tetuán y 3º de Larache), a los que debían agregarse los dos tabores pasados en barco en la noche del 18 al 19 (1º y 2º de Ceuta). En 17 jornadas, del 19 de julio al 4 de agosto, fueron, pues, ocho los batallones de choque trasladados a la Península, un 38% de los 21 existentes.



García Morato y Salas, jefes de los dos Grupos Fiat españoles.

cabo por dos de los Latécoère de Alicante.

La acción más importante con material importado, en esta primera época, se desarrolló el 5 de agosto con motivo del paso de Ceuta a Algeciras del llamado "Convoy de la Victoria", que trasladó a Algeciras una bandera del Tercio (la 1ª), el 3er Tabor de Reguladores de Melilla y material pesado que no habían podido transportar los aviones. En esta acción participaron todos los aeronaves de preguerra disponibles en Tetuán y Melilla, y seis trimotores italianos, todos estos con un observador español a bordo.

Dos días antes Francia había concedido tres licencias de exportación de aviones a España, que autorizaban la entrega de 14 cazas Dewoitine D-372, seis bimotors de bombardeo Potez Po-54 y seis aviones fabricados por Amiot, probablemente Po-54); al parecer se ampararon en esta licencia tres bimotors de este tipo, dos Marcel

Bloch MB-200 y un Lioré et Olivier de transporte transformado en bombardero. Francia enviaría, además, sin licencia conocida, cinco cazas Loire-46 y otros hasta completar una cuarentena de aviones.

Alemania había autorizado a finales de julio la entrega de 20 trimotores Junkers Ju 52, que fueron viniendo desde la fábrica de Dessau a Tetuán, con escala en Roma, en vuelos individuales desarmados en los primeros días de agosto. El 5 de agosto llegaron a Cádiz en barco seis cazas Heinkel He 51 desmontados y las instalaciones de armamento de diez de los Ju 52; que inmediatamente se incorporaron a otros tantos trimotores; estos diez Junkers y los cazas se entregaron a pilotos españoles. Seis de los Junkers desarmados con tripulaciones germanas, se encargarían a partir del 8 de agosto del Puente Aéreo y otros tres quedaron en reserva y para misiones de enlace (el vigésimo, por error, había aterrizado en zona enemiga).

Estos seis Ju 52 trasladaron a la Península, entre el 8 y el 14 de agosto, 3.247 hombres (de la 2ª Bandera del Tercio y de cuatro tabores

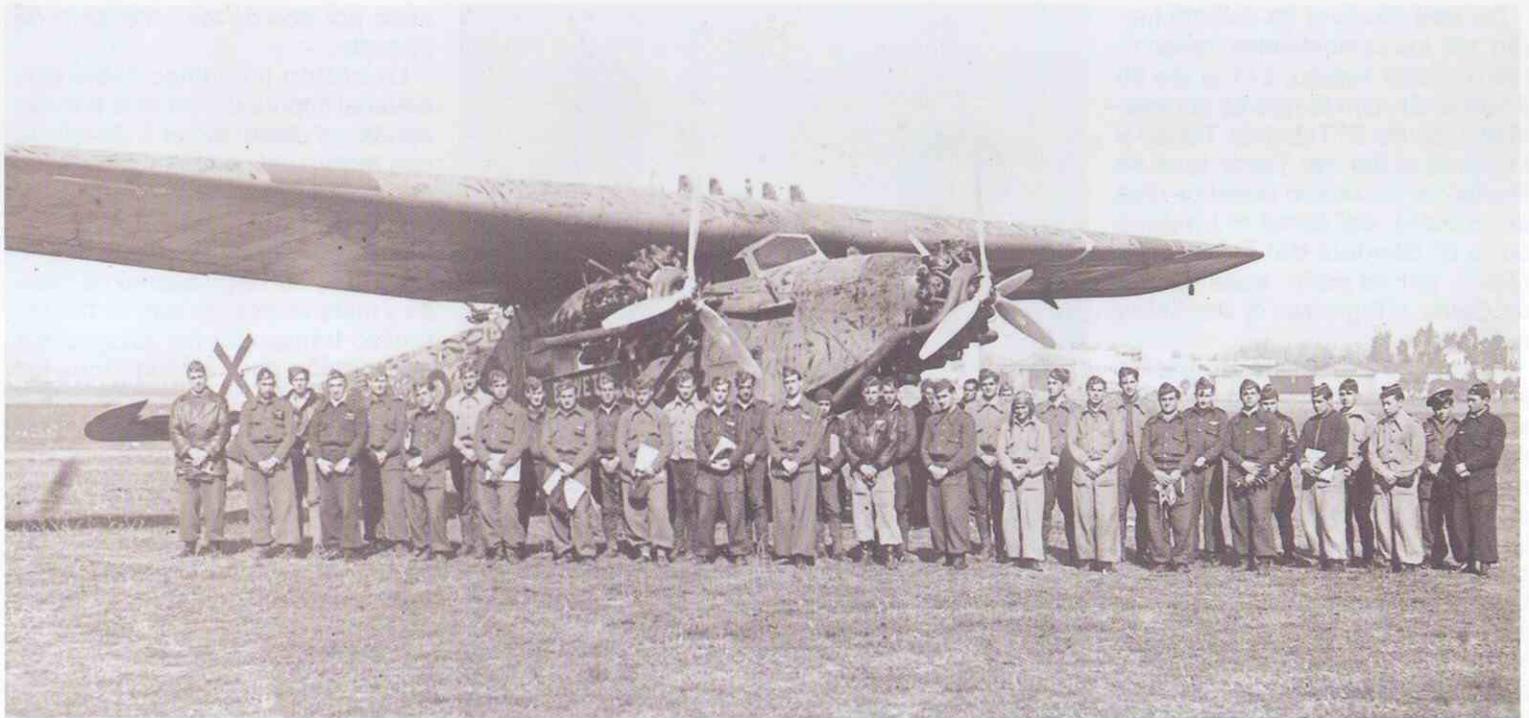
LOS PRIMEROS AVIONES IMPORTADOS

Ambos bandos contendientes iniciaron las gestiones de adquisición de aviones en el extranjero desde los primeros momentos de la guerra. Los primeros en llegar a nuestra patria fueron cuatro Latécoère 28 de Air France que tomaron tierra en Alicante y nueve Savoia SM-81 que lo hicieron en Melilla el 30 de julio. Los primeros tardaron en entrar en acción unos días por intromisión de las milicias sindicales y los segundos por carencia en el protectorado español en Marruecos de la gasolina del alto índice de octano que requerían.

Los primeros servicios de guerra con aparatos de importación de los que hay constancia documental son un bombardeo del 2 de agosto sobre la fábrica de armas de Trubia (Asturias), a cargo de un DH-89 llegado a Burgos el día anterior y un ataque casi simultáneo al aeródromo de Granada llevado a

Breguet XIX, avión de reconocimiento ofensivo, de plantilla en el Protectorado.





Fokker F-VII, iniciador del Puente del Estrecho, que pasó luego a la Escuela de Tripulantes.

de Regulares), pero tuvieron que frenar luego el ritmo de transporte pues ya sólo quedaban en África la 3ª Bandera y un tabor de retén en cada uno de los Grupos de Regulares. Estas unidades pasarían a la Península en septiembre, cuando ya se habían organizado los cuartos tabores de dichos Grupos.

El 14 de agosto llegaron en barco al puerto de Melilla doce cazas Fiat desmontados. Tres de ellos se incorporaron a Sevilla el 18 de agosto y tres subieron a Cáceres el 29. Poco después llegaron a Vigo nueve Fiat de reposición de pérdidas. Francia, que había agotado sus posibilidades de entrega de aviones, propuso el 8 de agosto la No Intervención de los países en la Guerra de España, lo que fue aceptado por Italia y Alemania cuando sus entregas igualaron a los franceses. La primera reunión del Comité de No Intervención se celebró en Londres el 9-9-1936.

CAMBIOS EN LA SUPERIORIDAD AÉREA

Los cazas incorporados a la lucha en agosto y primera decena de septiembre de 1936, tanto los Dewoitine y Loire franceses como los Fiat italianos, e incluso los Heinkel alemanes, aunque de tren fijo y concepción antigua, eran muy superiores a los Nieuport de preguerra, que pronto quedaron relegados a misiones secundarias.

Los 19 cazas franceses deberían haber tenido a raya a los 21 Fiat italianos y así fue inicialmente, pero estos abandonaron su despliegue por patrullas y el 9 de septiembre se reunieron en una escuadrilla única en Cáceres, que se apoderó luego en Talavera del dominio del aire en el vital frente del valle del Tajo, lo que permitió a las fuerzas expedicionarias de África seguir su avance hasta Toledo y las cercanías de Madrid.

Los republicanos cedieron la presidencia del Gobierno al socialista Largo Caballero, quien, para garantizar una ayuda militar eficaz, depositó en la URSS las reservas de oro del Banco de España. Los alzados concederían el mando único poco después al general Franco. Pronto llegaron a España los primeros aviones rusos.

A los lectores de hoy no les extrañará, pero en el otoño de 1936 resultó asombroso que fuese Rusia la primera nación que aportase material aéreo de primera calidad, y que lo hiciera en cantidades tan apreciables. Los bimotores Tupolev SB-2 (Katiuska) entraron en combate, por vez primera el 28 de octubre, los cazas biplanos Polikarpov I-15 el 4 de noviembre y los magníficos monoplanos Polikarpov I-16 al 13 de este mes. Poco después llegarían los anticuados Polikarpov R.5. (Rasantes). Desde el primer momento se comprobó que la presencia de los SB-2 e I-16 (Mosca) había trastocado los términos en que se venía desarrollando la lucha aérea. Los Fiat no tenían velocidad suficiente para alcanzar en vuelo horizontal a los nuevos bimotores de bombardeo adversarios, a los que ni siquiera podían mantener a distancia de tiro. Los "Mosca", por su parte, eran cazas modernos por su aerodinámica y su tren de aterrizaje retráctil, aunque el sistema constructivo seguía siendo mixto de madera y metal; su velocidad y altura máxima de vuelo eran muy superiores a los del Fiat, que sólo tenía la defensa de su mayor maniobrabilidad y velocidad en picado.

La Aviación de Kindelán reaccionó elevando a tres la anterior escuadrilla Fiat e incorporando a la lucha a la Legión Cóndor, de potencial numérico similar al del Cuerpo expedicionario soviético, pero con una desventaja tal en calidad que resultaba inservible ante los I-16 y SB-2. Sólo la escuadrilla de monotores monoplanos de reconocimiento, dotada de Heinkel He 70 de tren retráctil, se salvaba de la medianía general.

Esto explica el desenlace de las batallas de Madrid, del Jarama y de Guadalajara. En esta batalla la Aviación gubernamental, muy bien mandada por el general ruso Smushevich ("Douglas"), alcanzó los momentos más brillantes de su historial. Hasta los lentos biplanos de cooperación aeroterrestre (Polikarpov R.5 "Rasante" y R.Z. "Natacha") rayaron a gran altura, aunque la palma correspondió a los "Chatos", por sus eficaces acciones de ametrallamiento a las columnas motorizadas italianas, y a los "Katiuskas", que bombardearon incansablemente la retaguardia enemiga.



Ignacio Hidalgo de Cisneros, jefe de las Fuerzas Aéreas gubernamentales.

LOS APROVISIONAMIENTOS AL SANTUARIO DE LA VIRGEN DE LA CABEZA

Los aprovisionamientos de una posición cercada no eran problema nuevo para la aviación española. En la guerra de África una gran parte de las bajas de la aviación militar se produjeron en las difíciles misiones de abastecimiento a baja altura de reducidas posiciones avanzadas.

El caso del Santuario presentaba facetas muy distintas. La superficie ocupada por los defensores era muy superior a la de los fuertes africanos, lo que hacía más sencilla la labor de introducir los abastecimientos en el interior del recinto. La dificultad provenía de la gran separación entre las bases de aprovisionamiento y de destino, y del elevado número de ocupantes del reducto (militares y civiles), lo que exigía continuidad y un largo sobrevuelo de territorio enemigo. Ya no se trataba de vuelos heroicos aislados, sino de servicios periódicos regulares, con buen o mal tiempo, y, según los casos, con oposición aérea antiaérea.

Las necesidades mínimas de nutrición de 1.200 personas eran de unos 750 kg. diarios, que se podían cubrir con el vuelo de un trimotor, con reserva para otros suministros.

De hecho, se programaron 166 servicios de aprovisionamiento, de los que 121 se completaron con éxito, a los que deben añadirse otros 45 de bombardeo y recoocimiento; a lo largo de siete meses, se presentaron tres baches: en Navidad (por carencia de avión disponible), en la segunda quincena de enero (por mal tiempo) y en la primera de marzo (por caza enemiga). Setenta de los servicios se hicieron en un Savoia-81 especialmente preparado, 65 en Ju 52, 22 en DC-2 y 9 en aparatos varios.

EL MANDO DE SALAMANCA OPTA POR LA ESTRATEGIA INDIRECTA

Los tres fracasados intentos de ocupar Madrid convencieron al Alto Mando nacional de la necesidad de abandonar la confrontación directa, tan grata a los admiradores de Clausewitz, y de trasladar el centro de gravedad de la guerra a una zona secundaria de la geografía española que resultara más favorable.

Se escogió la cornisa cantábrica como teatro de operaciones más propicio a una ofensiva victoriosa y, dentro de él, por motivos coyunturales, el sector vascongado.

La decisión resultó acertada, pues razones geográficas, orográficas, climatológicas y políticas permitieron a la Aviación de Kindelán lograr una amplia supremacía aérea local, a pesar de su inferioridad en el conjunto del territorio peninsular. La estrechez de la franja cantábrica y lo abrupto de su terreno no favorecían la preparación de aeródromos seguros, las frecuentes lluvias y nieblas entorpecían su uso permanente, y la débil sintonía entre Valencia y Bilbao dificultaba la cooperación necesaria.

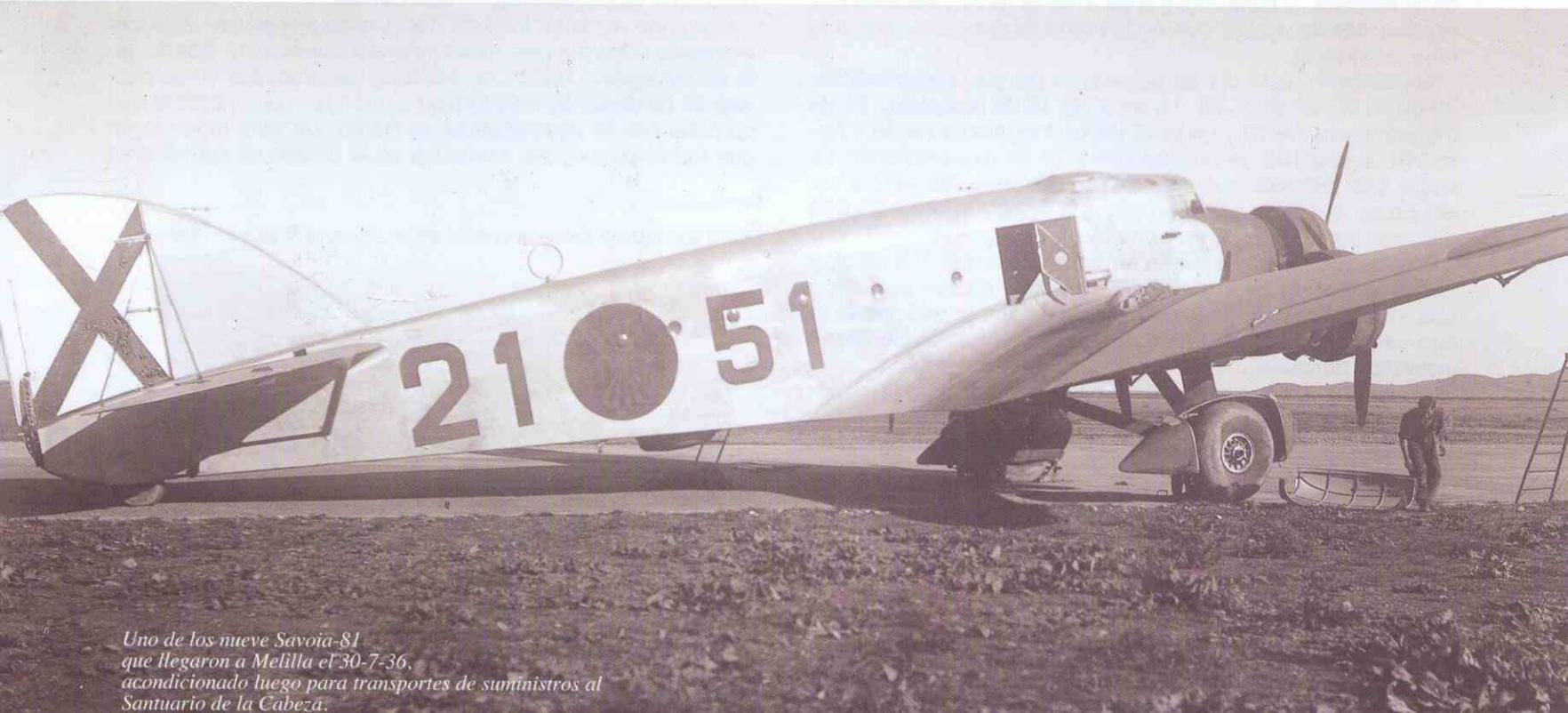
Los bombarderos italianos, en Soria desde la batalla de Guadalajara, allí permanecieron; los de la Legión Cóndor se trasladaron de Salamanca a Burgos. Desde ambos aeródromos se podían atender indistintamente a los frentes norteño y central. En Vitoria se situaron los aviones ligeros de la Legión Cóndor, los españoles del Norte, y una escuadrilla Fiat italiana.

La ofensiva de Vizcaya comenzó el 31-3-1937 y progresó lentamente hasta el 25 de abril, fecha en que después de romperse el frente guipuzcoano, la vanguardia llegó a las estribaciones del monte Oiz, equidistante de las villas de Durango y Guernica. La Legión Cóndor juzgó evidente que debía avanzarse hacia esta segunda, pero Mola mantuvo su orden de ocupar previamente Durango. Esta discrepancia de criterio hizo que el bombardeo de Guernica, donde tres escuadrillas de seis Ju 52 lanzaron 20 toneladas de bombas y provocaron el incendio del 25% de la villa (extendido luego hasta el 70%), no reportará ninguna ventaja práctica y sí graves consecuencias políticas y propagandísticas¹.

LA ROTURA DEL CINTURÓN DE HIERRO

Circundando a Bilbao se había construido una línea defensiva continua, de hormigón armado, que la prensa local presentaba como inexpugnable. A lo largo del mes de mayo las Brigadas Navarras se fueron aproximando a su contorno

¹Véase mi libro "Guernica".



Uno de los nueve Savoia-81 que llegaron a Melilla el 30-7-36, acondicionado luego para transportes de suministros al Santuario de la Cabeza.



Caza biplano Fiat CR-32 en el aeródromo de Tablada.

oriental, y estuvieron preparadas para su asalto, pero la ofensiva gubernamental por La Granja (Segovia) frenó esta operación. La muerte del general Mola en accidente aéreo, el 3 de junio, provocó un nuevo retraso, y por fin Dávila, sucesor de Mola, ordenó el ataque para el día 11.

La Aviación de Burgos, Vitoria y Soria ya había perfeccionado sus tácticas de cooperación aeroterrestre y, dada la insuficiencia de baterías artilleras para el asalto a una línea fortificada continuada, los bombarderos de Burgos y Soria se emplearon a fondo en misión de apoyo a los atacantes. Como guía de su acción los aviadores dispusieron de la Orden de la Legión Cóndor del 1 de junio y la de las Fuerzas Aéreas del Norte del 5 del mismo mes; de acuerdo con ellas, todas las unidades efectuaron tres servicios de guerra (hacia las 9 de la mañana, a mediodía y a las 7 de la tarde), excepto dos escuadrillas de Ju 52, que no tuvieron tiempo para salir a la hora intermedia.

En concreto, este día se efectuaron las siguientes salidas: 49 de Ju 52, 26 de S. 81, 13 de S.79, 18 de bimotores, 27 de monomotores He 70 y unas 45 de los monotores He 45 y Aero 101, o sea 106 de polimotores y 72 de monomotores. La carga total lanzada, que superó las 100 toneladas, vino a ser del orden del 20% de la debida a la artillería (unos 24.000 disparos contra la zona de ruptura).

El 12 de junio la actuación de los aviones fue similar, con una disminución de vuelos de los Savoia, compensada con una mayor actividad de los Junkers. Este día quedó rota la línea del Cinturón de Hierro, lo que posibilitó la toma de Bilbao siete días después.

BRUNETE: PRIMER ENFRENTAMIENTO ENTRE AVIONES MODERNOS

La Legión Cóndor tenía en vuelo desde marzo de 1937 una escuadrilla mixta de bimotores rápidos (Heinkel He 111 B, Dornier Do 17 E, y Junkers Ju 86), otra de monomotores de reconocimiento ofensivo He 70 y una más de cazas monoplanos Messerschmitt Bf.109 B, todos ellos de tren retráctil, que en tres meses de lucha diaria en el Norte habían demostrado su valía (excepto el Ju 86 de motor diesel); pero esto debía contrastarse en oposición a los cazas rusos I-16, que la aviación gubernamental sólo envió al Cantábrico des-

pues de la caída de Bilbao. A estas escuadrillas modernas alemanas se había unido en abril otra de trimotores italianos Savoia-79 y media escuadrilla de bimotores Fiat BR-20 en junio-julio.

El momento del enfrentamiento fue la batalla de Brunete, decidida e iniciada por el Ejército Popular, que dispuso en los primeros días de una abrumadora superioridad aérea, basada en sus cuatro escuadrillas de cazas monoplanos I-16, tipos 5 y 6, reforzadas por las de cazas biplanos I-15² y en dos Grupos de bimotores "Katiuskas" (núms. 12 y 24).

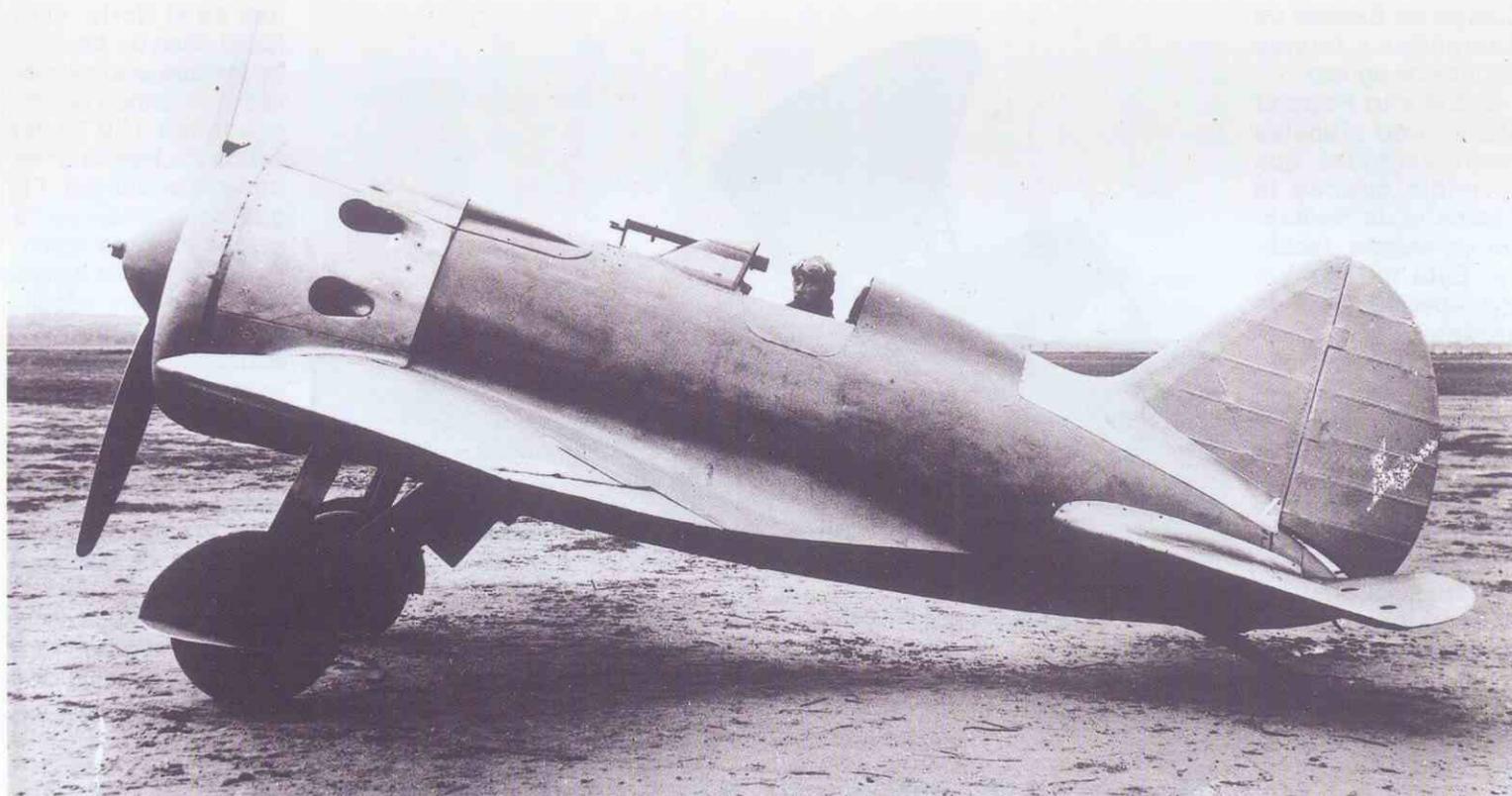
Para estas fechas ya estaba comprobado que los lentos bombarderos de tren fijo y los biplanos de cooperación de ambos bandos no tenían nada que hacer ante una aviación de caza numerosa, ni aún amparándose en el vuelo nocturno, lo que se confirmaría en esta batalla.

El mando nacional trató de hacer intervenir desde el primer momento a los aviones modernos alemanes, pero Sperlé, jefe de la Legión Cóndor, se mantuvo inmovible en su postura de no dividir su unidad bajo ningún concepto, actitud que contaba con la aquiescencia de Berlín. De este modo logró que todos los aviones actuantes en la batalla se supeditaran

²Otra escuadrilla de cada uno de estos cazas operaba en el Norte.



Polikarpov I-15 (Chato) capturado, aún con emblemas originales



Caza monoplano I-16 (Mosca), con cabina abierta.

a su propio mando, como estaba ocurriendo en la Campaña del Norte.

Los bombarderos de Kindelán no podían competir ni en velocidad ni en número con los "Katiuskas", pero los superaban ampliamente en capacidad de carga. Para estas fechas la URSS había entregado 62 SB-2 y Alemania e Italia 40 polimotores rápidos (14 S.79, 6 BR.20, 12 Do 17 y 8 He 111).

En cazas hubo casi igualdad numérica, unos 75 aviones por bando, pero la Aviación de Kindelán estuvo en clara desventaja en lo que se refiere a monoplanos. El Bf 109 B demostró que podría llegar a ser un excelente caza cuando se corrigiera su mayor deficiencia, la poca potencia de su motor.

La mayor innovación que aportó la batalla de Brunete fue de tipo táctico y se debió a la Aviación gubernamental, que creó una escuadrilla de caza nocturna, equipada con biplanos I-15. En los últimos días de la batalla se apuntaron el

abatimiento de dos Ju 52, acreditados a Yakushin (Mateo Rodrigo) y Serov (Carlos Castejón).

LAS BATALLAS DE SANTANDER Y BELCHITE. EL FIN DEL NORTE

El Ejército Popular, que se había mostrado muy reacio a enviar aviones modernos al Norte, cambió de política en el verano de 1937 y destacó a Santander la 4ª Escuadrilla de "Moscas" en junio y la 3ª en agosto (ésta con pilotos españoles y jefes de patrulla rusos). En este mes también fueron reforzados los "Chatos" con otra escuadrilla expedicionaria española.

Estas cuatro unidades no pudieron frenar a las siete que se les oponían (seis de Fiat y una de Bf 109), aunque lo intentaron con valor, y se retiraron a Asturias tras el hundimiento del



Tupolev SB-2 (Katiuska), capturado, en reparación en Tablada.

Cuerpo de Ejército de Santander a finales del mes de agosto.

El Ejército Popular planeó una ofensiva contra Zaragoza, que se inició cuando la Campaña de Santander ya estaba decidida. Esta batalla fue una repetición de la de Brunete, con la diferencia de que ahora eran sólo tres las escuadrillas de "Moscas" y de que eran pilotos españoles todos los de la 2ª Escuadrilla de "Chatos" y la mayor parte de los de la 1ª de I-16. Esta ofensiva

obligó al mando nacional a retirar del frente Norte a la Aviación Legionaria y, temporalmente, a los Fiat españoles y a algunos He 111 y Bf 109.

La Campaña del Norte se reanudó en septiembre y, tras fuerte resistencia asturiana, finalizó el 21 de octubre. De los dos centenares largos de aviones que operaron desde los aeródromos de la cornisa cantábrica, solo siete pudieron escapar a Francia: dos I-15, un I-16, un Potez 25, un Koolhoven, un Ferman-190 y una avioneta Miles.

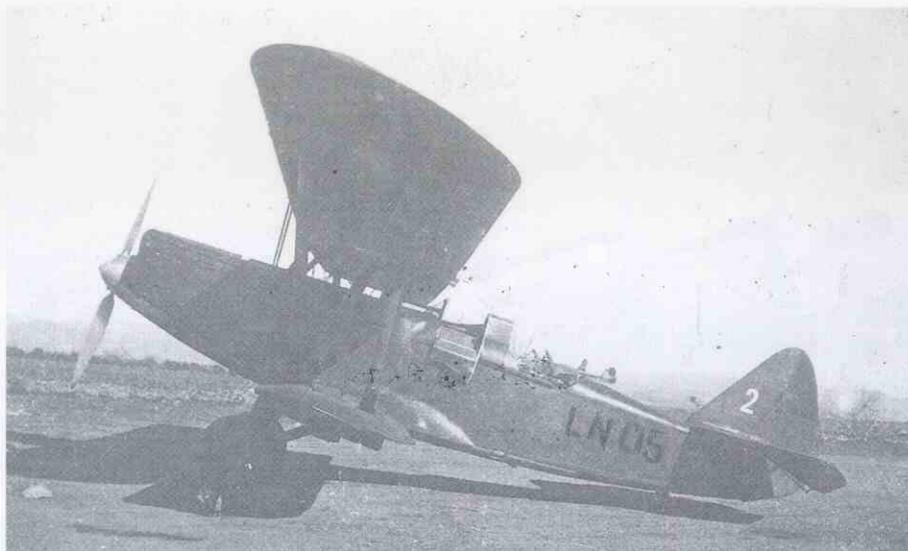
Se perdieron, pues, en el Norte unos 200 aviones, de ellos 90 cazas I-15 e I-16 y 110 aviones diversos³.

EL OTOÑO DE 1937 EN ARAGÓN

Las bajas de I-16 en Santander y Asturias pudieron reponearse con facilidad gracias a la llegada de 62 cazas de este tipo en el mes de agosto, con los que se creó la 6ª Escuadrilla del Grupo 21 y se reconstituyeron las 3ª y 4ª perdi-

³Véase "Guerra Aérea 1936/39", Tomo II, anexo 34.

⁴"Guerra Aérea 1936/39", Tomo III, pp. 53 a 56; y "Aeroplano" nº 6, p. 88.



Polikarpov R.Z. Natacha.

das en el Norte. Otro fue el caso de los I-15, de los que sólo permanecieron activas las escuadrillas 1ª y 2ª del Grupo 21, más la 3ª en organización en Figueras, y una cuarta que se formaría a continuación; frente a ellas formaban diez escuadrillas de cazas Fiat, aunque los aviones de estos tipos venidos a España hasta septiembre eran en ambos casos de algo más de un centenar y medio.

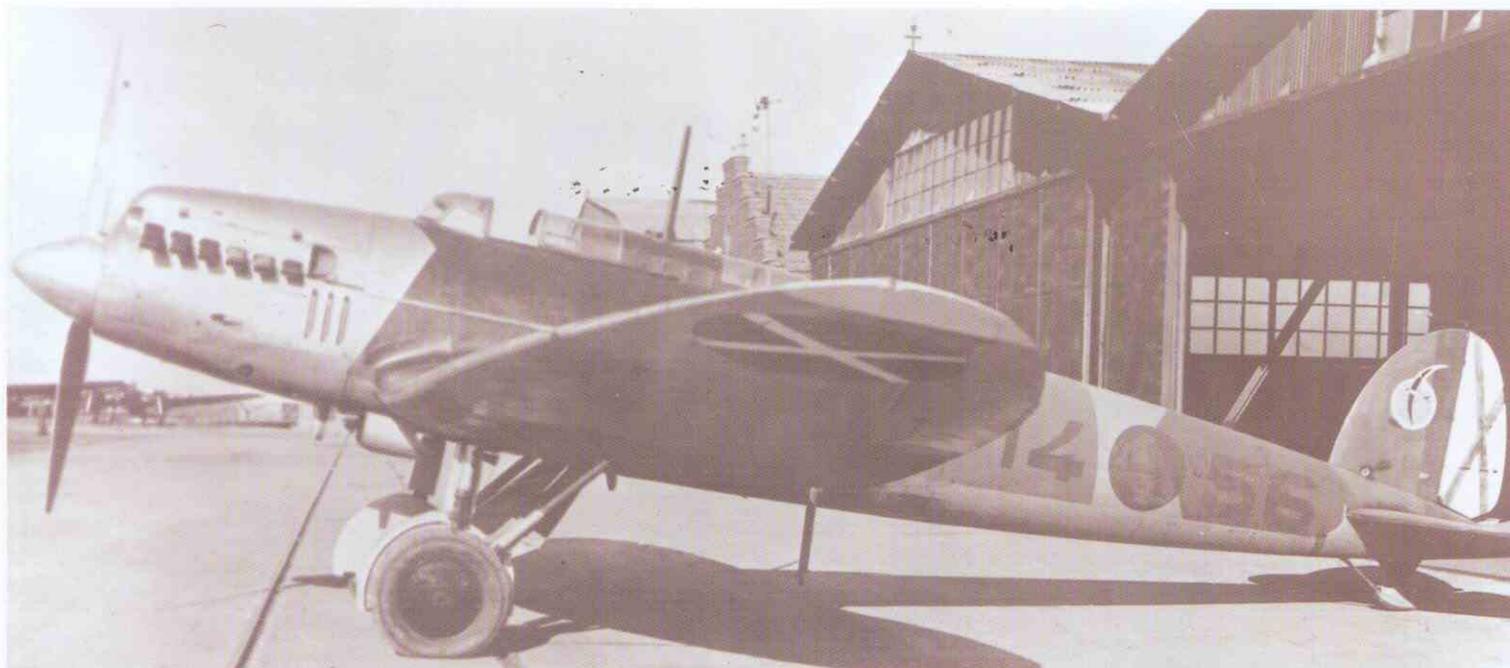
En el mes de octubre, antes de que finalizara la Campaña del

Norte, el Ejército Popular lanzó una segunda ofensiva contra Zaragoza, que no tuvo éxito en tierra, pero sí una gran victoria aérea, que podemos detallar pormenorizadamente gracias al Diario de Operaciones de la Escuadra nº 11 de Caza y a documentos de la Aviación Nacional.

Las dos primeras confrontaciones aéreas importantes se produjeron el 12 de octubre, día de la Virgen del Pilar, y sus resultados fueron la pérdida de seis pilotos italianos y de tres cazas rusos en el primer combate de esta jornada y de dos "Chatos" españoles en el segundo. De mayor trascendencia fue el ametrallamiento del aeródromo "General Sanjurjo" del día 15, a cargo de 21 I-15 de las Escuadrillas 1ª y 2ª del Grupo 26 y de 43 I-16 de las Escuadrillas 1ª a 6ª del Grupo 21 (excepto la 4ª, que estaba en el Norte), que destruyeron en tierra doce aviones y alcanzaron a otros 16, cinco de ellos de forma grave⁴.

LA BATALLA DE TERUEL Y LA OFENSIVA HASTA EL MAR

El desenlace de la Campaña del Norte hizo pensar a alemanes e italianos que el final de la guerra civil estaba decidido y se aprestaron a reforzar a las tropas que ya creían victoriosas.



Heinkel He 70 de reconocimiento.

Hasta enero de 1938 enviaron a España 38 He 111, 15 Do 17 y 34 S.79, frente a sólo 31 SB-2 recibidas por la Aviación enemiga. Desde el principio de la guerra la Aviación de Kindelán se había reforzado con 161 polimotores de tren retráctil y la de Hidalgo de Cisneros sólo con 93 bimotores rápidos. Esta desproporción no haría sino aumentar hasta el final del conflicto.

En lo que a cazas respecta, la Aviación de Salamanca también se reforzó más que la de Barcelona en este período (86 Fiat y 20 Bf 109 por 49 I-15 fabricadas en Cataluña), pero en el cómputo general se habían recibido 200 I-15 y 155 I-16, 355 en total, frente a 251 Fiat y 59 Bf 109, 310 en conjunto. Las pérdidas de la Aviación de Hidalgo de Cisneros habían sido mucho mayores que las de la enemiga, debido a las enormes bajas en el Norte, y así sólo podía mantener en vuelo diez escuadrillas operativas (seis de "Moscas" y cuatro de "Chatos") por 15 de la Aviación enemiga (dos de Bf 109 y 13 de Fiat).

Franco quiso volver a la confrontación directa en Madrid



Caza monoplano Messerschmitt Bf-109B, con hélice de madera.

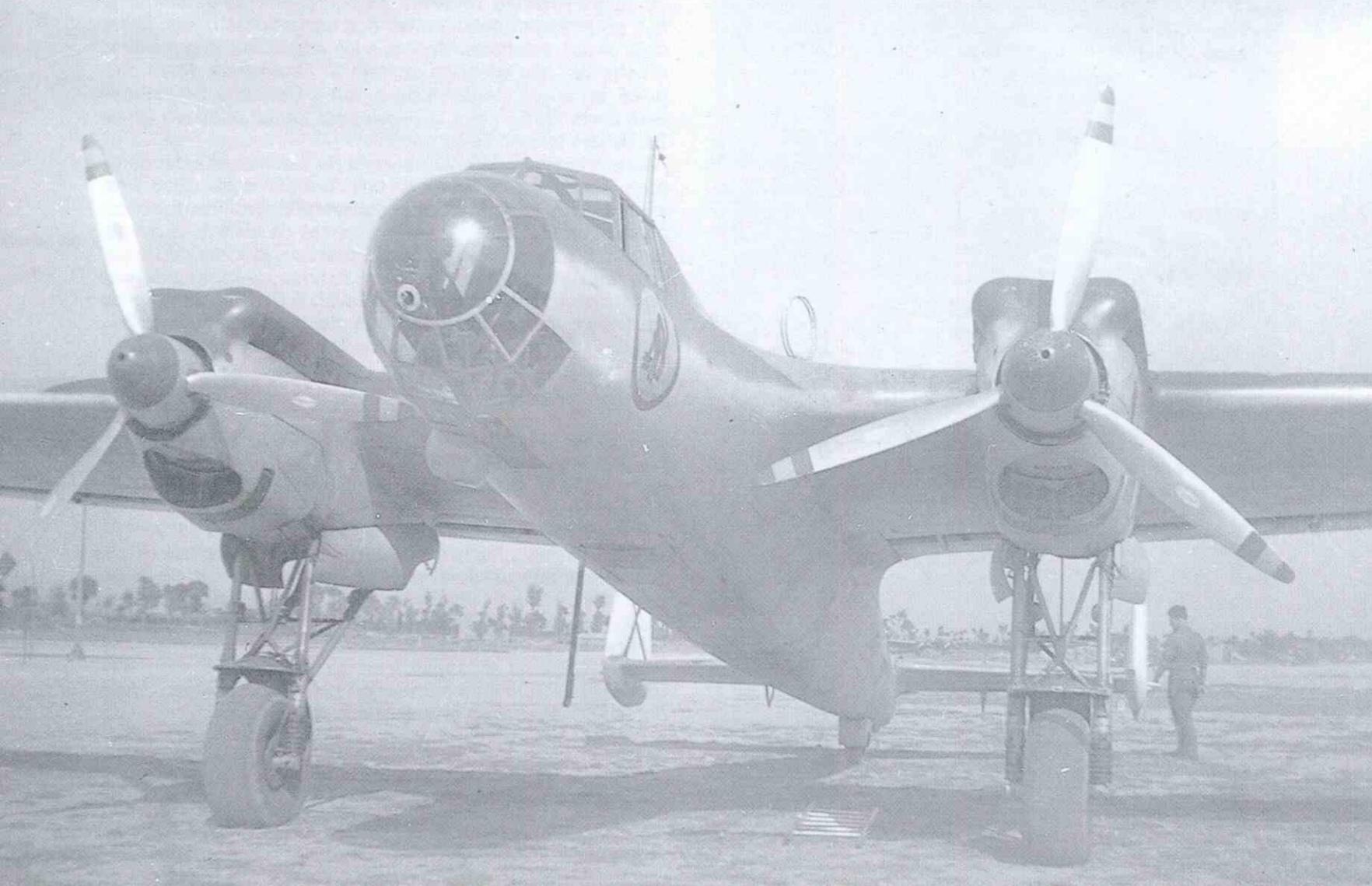
pero sus indecisiones las aprovechó el Ejército Popular para anticiparse el 15 de diciembre con una ofensiva por el sector secundario de Teruel, ciudad que consiguió conquistar. La superioridad aérea del bando defensor no pudo imponerse por su mal despliegue inicial, en la alejada cuenca del río Duero, y por la inclemente climatología de aquellos días. En febrero, con el grueso de esta Aviación en el valle del Ebro y con días más largos y no tan gélidos, la contraofensiva tuvo éxito y pudo recuperar-

se la ciudad perdida dos meses antes.

Las bajas de "Moscas" en los constantes combates aéreos de esta batalla obligaron a disolver la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 en enero y la 6ª en marzo, pues la fabricación en España del I-16 presentó dificultades mucho mayores que la del I-15 y los primeros ejemplares de la serie de 100 lanzada no se terminarían hasta el otoño de 1938.

Respecto a los restantes aviones básicos de la Aviación de Hidalgo de Cisneros, los 31 B-2 del lote llegado en el invierno permitieron crear la 4ª Escuadrilla del Grupo 24, y los I-15

Bimotor de reconocimiento y bombardeo Dornier Do17.



AVIACION HISPANA		
Jefe	Gen. Kindelán	
1ª Brigada del Aire	Col. S. de Buruaga	12 Ju 52
1ª Escuadra	T.C. E. Gonz. Gallarza	12 S.79
2ª Escuadra	T.C. Hab. Lacalle	12 S.79
3ª Escuadra	T.C. Alfonso Orleans	12 S.79
7G14	Cte. Soler	4 He 70
2G3	Cte. Hab. A. Salas	18 Fiat
3G3	Cte. Hab. Gª Morato	18 Fiat
Unidades Independientes		
1G2	Cap. José Muñoz	10 He 51
4G2	Cte. Fdez Pérez	10 He 51
2G10	J. Simón	7 Br. 19
4G12	Cap. R. Mez de Pisón	6 Ro 37
6G15	Cte. F. Bermúdez Castro	9 He 45
5G17	Cte. Baquera	6 Aero
G86-70	Cap. Mez. Mejías	2 Ju 86; 4 He 70
8E3	Cte. Pazó	6 Fiat
2G62-70	Cte. Noreña	3 Cant Z-501; 3 Dowal
TOTAL		142 aviones
LEGIÓN CÓNDOR		
Jefe	Gen. Volkman	
Grupo K/88	Cte. Mehnert	30 He 111
Grupo K/88	Cte. Handrick	36 Bf 109; 3 Ju 87
Elle. A/88	Cap. Hentschel	9 Do 17; 3 He 45
Elle. AS/88	Cap. Harlinghausen	6 He 59
TOTAL		87 aviones
AVIACION LEGIONARIA		
Jefe	Gen. Bernasconi ("Garda")	
Escuadra de Caza	Col. D' Aurelio	87 Fiat
Ella. Asalto	Cap. Vosilla	9 Fiat
Escuadra 111	Col. Gaeta	23 S. 79
Escuadra 21	Col. Del Lupo	27 S. 81
XXXV Grupo	Cte. Cigersa	7 BR.20
		7 Ba. 65
XXII Grupo	TC. Incerpi	22 Ro. 37
F.A. Baleares	Gen. Velardi	
Escuadra 8	Col. Giordano	20 S. 79
XXV Grupo	Cte. Buonamico	10 S. 81
X Grupo	Cte. Montanari	15 Fiat
TOTAL		227 aviones
FUERZAS AÉREAS REPUBLICANAS		
Jefe	Gen. Hidalgo Cisneros	
Escuadra nº 11	May. Isid. Giménez	194 aviones
Grupo 21	Zarauza	102 I-16
Grupo 26	Comas	50 I-15
Grupo 28	Gª Lacalle	34 Grumman
Ella. V. Noct.	W. Katz	8 I-15
Escuadra nº. 5	Mayor Arcega	88 aviones
Grupo 24	Mayor Mendiola	40 SB-2
Grupo 30	Mayor Pelayo	48 R.Z
Defensa de Costas		
Grupo 71	Mayor Urzaiz	40 diversos
Grupo 72	Mayor Areán	20 diversos
Grupo 73	Cap. Pez. Carreño	10 hidros
TOTAL		352 aviones

terminados en Reus-Sabadell permitieron tener completas las cuatro escuadrillas del Grupo 26 y otra de vuelo nocturno. En marzo de 1938, cuando se inició la ofensiva hacia el mar dos escuadrillas de "Moscas", las 2ª y 5ª, y las primeras escuadrillas de los Grupos 24 y 26 seguían siendo rusas, y las restantes eran ya españolas.

En este mes, por primera vez en la contienda, la Aviación de Kindelán desplegaba en Aragón en un número de aeródromos superior al usado por la adversaria⁵.

En la aviación de Kindelán, nueve de sus escuadrillas de caza eran de biplanos Fiat pilotados por italianos, seis reducidas eran de Fiat tripulados por españoles y dos de monoplanos Bf 109. En los bombarderos, los cuatro grupos españoles de Savoia-79 (con 24 trimotores en total) tenían una fortaleza similar a cada una de las Escuadras italianas (la 111 de la Península y la Escuadra 8 de Baleares). Respecto a los de la Legión Cóndor se dio orden de cubrir con españoles el 33% de las tripulaciones de las cuatro escuadrillas de He 111, que en estos momentos contaban con 40 aviones, aunque meses después hubo de disolverse la 4ª Escuadrilla por falta de material.

LOS BOMBARDEOS DE BARCELONA

Después de la anexión de Austria por Alemania, Francia se planteó oficialmente, y al mayor nivel, el dilema de participar o no en la Guerra de España y, para discutirlo, se reunió en París el 15 de marzo el Comité Permanente de la Defensa Nacional. Como aviso, Mussolini ordenó a sus Fuerzas Aéreas en Baleares el bombardeo continuo de Barcelona, que duró desde la noche del 16 a las tres de la tarde del 18. En 17 ataques se lanzaron 44 toneladas de bombas, el doble que sobre Guernica, que produjeron cerca de un millar de muertos.

Días después pasaron la frontera pirenaica, desmontados, 30 cazas I-16 tipo 10, armados con cuatro ametralladoras, que permitieron reequipar las dos escuadrillas rusas. Estas dejaron sus anteriores Moscas a los españoles, que pudieron reconstituir con ellos, en abril, la 3ª Escuadrilla. Poco después, en mayo, llegaron en barco a Cataluña 34 aviones Grummen "Delfín", que sirvieron para formar el nuevo Grupo 28, de dos escuadrillas.

La decisión del Mando nacional de explotar el éxito de su gran ofensiva hasta el mar en una dirección equivocada y estos refuerzos de la Aviación republicana trajeron como consecuencia un trimestre de lentos avances de las tropas del general Dávila y un solo resultado práctico: la toma de Castellón. La Aviación del ataque se reforzó después con una tercera escuadrilla de cazas monoplanos Bf-109, ahora de los tipos C y D, con mejor armamento que el anterior modelo B.

LA BATALLA DEL EBRO

El 25 de julio de 1938 el Ejército Popular acometió la acción más importante y de mayor dificultad técnica de toda la guerra, y la inició con un éxito nunca anteriormente conseguido.

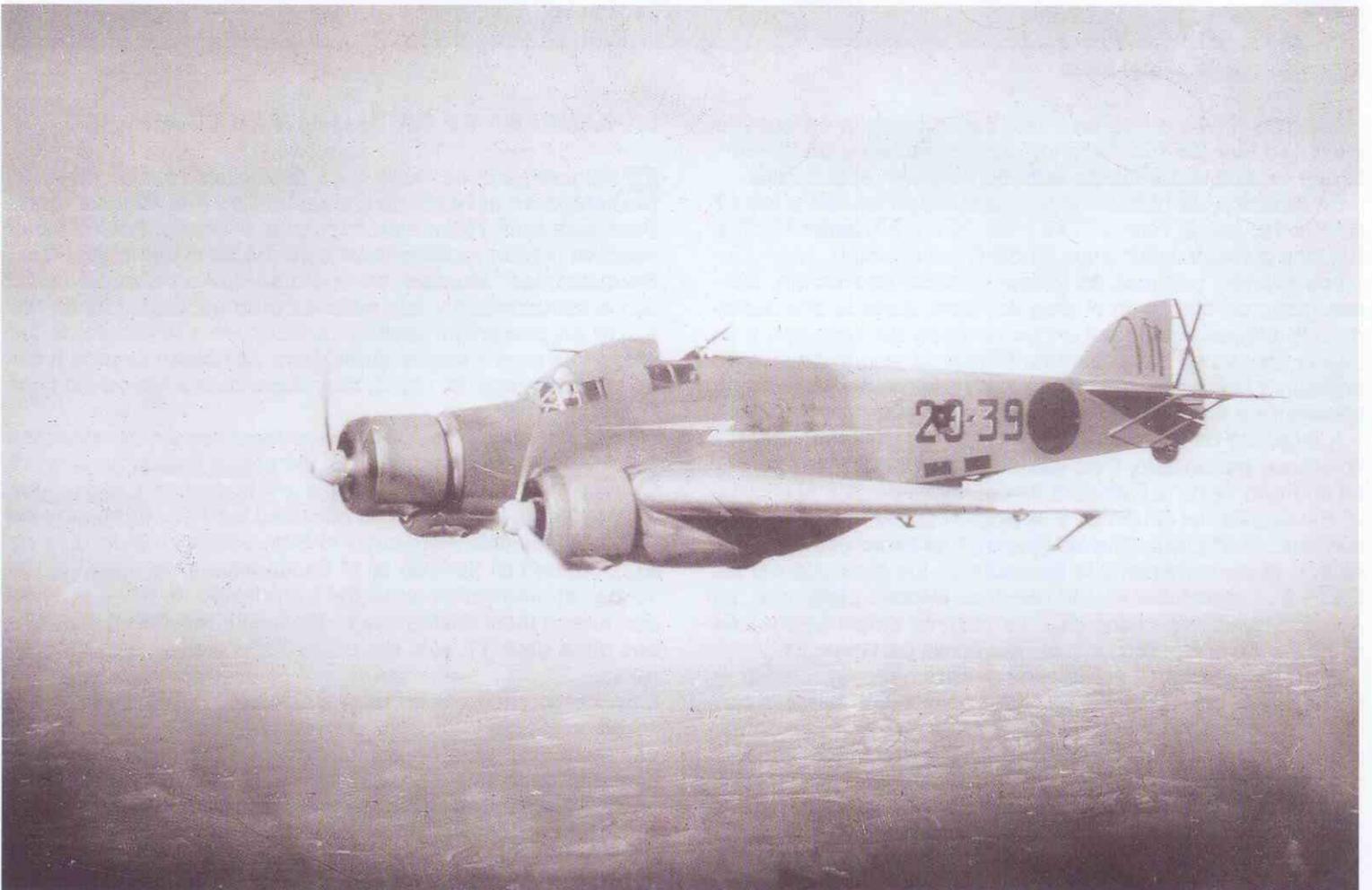
Poco después se montaron en Figueras 90 I-16 del tipo 10, venidos en barco hasta la costa atlántica francesa, que permitieron dotar con quince aviones de este tipo a cada una de las escuadrillas 1ª a 6ª del Grupo 21, doce de plantilla y tres de reserva, y crear una 7ª Escuadrilla con los "Moscas" antiguos salidos de los talleres de revisión.

Es el momento de la guerra en que ambas Aviaciones contendientes alcanzaron su máximo potencial operativo, como podemos observar en el cuadro adjunto.

⁵"Guerra Aérea 1936/39", Tomo III, p. 145.



Bimotor de bombardeo Heinkel He 111B.



Trimotor de tren retráctil Savoia-79.



Bimotor de bombardeo Fiat BR-20.

Los 160 B I-16 e I-15 en vuelo casi igualaban en número a los 138 Fiat (96 Fiat italianos, 42 españoles) y 36 Bf-109⁶, lo que explica la dureza de la lucha aérea en esta batalla.

En Aviación de bombardeo, la desproporción entre los 67 Savoia-79, los 30 Heinkel 111 y los 19 entre Dornier 17, Fiat BR.20 y Junkers Ju 87, y los 40 SB-2 era abismal.

Los aviones antiguos de ambos bandos, de tren fijo, apenas pudieron actuar en el arco del Ebro, dada la alta densidad de piezas antiaéreas en un territorio tan reducido y su buena calidad en estas fechas. Siguieron siendo de utilidad en teatros secundarios de operaciones, tales como los de Extremadura y Andalucía o en la defensa de costas.

A mitad de batalla fueron repatriados los últimos aviadores soviéticos, por un lado, y los italianos del grupo de Caza "Gamba de Ferro", y de la Escuadra 21 de Savoia-81, por el otro. La 2ª Escuadrilla del Grupo 21 y el Grupo de Caza italiano se disolvieron, la 5ª Escuadrilla del Grupo 21 se nacionalizó (y desapareció posteriormente) y la Escuadra 21 fue sustituida por las Escuadras españolas 4ª y 5ª (de doce aviones cada una). La Aviación republicana pudo importar motores Wright Cyclone de altura y equipar con ellos a la 4ª Escuadrilla del Grupo 21.

El 16 de noviembre el Ejército del Ebro hubo de repasar el río hacia el Este, después de haber conseguido retrasar cerca de cuatro meses el desenlace de la guerra, sin ventaja práctica, pues el peligro inmediato de Guerra Mundial se difuminó después de la Conferencia de Munich.

⁶No consideramos los 34 Grumman ni los 15 Fiat de Baleares.

⁷Otras fuentes dicen 13 Moscas, los SB-2 perdidos fueron 6 y de los 9 RZ derribados algunos se recuperaron.

LA CAMPAÑA DE CATALUÑA Y EL DESENLACE

Esta campaña se inició el 23 de diciembre, con muy mal tiempo en el Norte de Cataluña. Los Fiat italianos en la Península eran 78 en este momento, mientras que los españoles se habían incrementado a 62 (54 en el frente y 8 en los Parques); los "Moscas" en vuelo se habían reducido a 63 (cinco escuadrillas) y sus reservas eran escasas. Los Bf 109 e I-15 en presencia apenas variaban en número sobre los existentes cuatro meses antes, pero ya habían llegado a España unos pocos Bf 109 E, muy superiores a los de los tipos B, C y D.

Las bajas definitivas de aviones republicanos en este mes de diciembre fueron cuantiosas, 34 según García Lacalle (12 Chatos, 11 Moscas, 2 Katiuskas y 9 Natachas⁷), de los que solo pudieron reponerse sin dificultad los I-15. El número de I-16 en Cataluña disminuyó el 8 de enero cuando diez de ellos bajaron al Sur con la 1ª Escuadrilla, y de nuevo el día 12 por el ametrallamiento del aeródromo de Monjos en el que fueron incendiados cuatro Moscas y resultaron impactados otros diez. Ya sólo era posible una lucha aérea de guerrillas.

En enero y febrero llegaron a Cataluña 174 aviones (30 I-15 bis y 144 de otros tipos que se devolvieron por no disponer de tiempo para montarlos) y a la España nacional otro centenar largo (40 Bf 109 E, 36 He 111 E, 10 Fiat G.50, 11 Heinkel 112 y otros de menor importancia).

Ocupada Cataluña por el Ejército del Norte, Azaña renunció a la Presidencia de la República y Vicente Rojo a la Jefatura del Estado Mayor Central. La guerra estaba perdida para el bando republicano y así lo comprendió el coronel Casado, quien forzó a huir al primer ministro Negrín.