

IX

LA GUERRA CIVIL

Sus efectos orgánicos y doctrinales en el campo aeronáutico

LA Guerra Civil que se inició en Melilla el 17 de julio de 1936 forzó a encontrar una solución para el problema, siempre aplazado, que planteaba la necesidad de decidir, de una vez por todas, cuales serían las bases doctrinales y orgánicas sobre las que se habría de edificar una aviación moderna. La realidad bélica exigió una inmediata respuesta e impuso unas decisiones que los acontecimientos sancionarían y que, en amplia medida, suponían la aceptación de lo que tan largamente se venía negando a los aviadores.

Estos, como el país, como la sociedad española, se dividieron y los amigos y compañeros de la víspera se enfrentaron a muerte en los cielos. Kindelán contra Herrera, su íntimo colaborador y amigo desde lejanos tiempos de la aerostación; y a su lado los hermanos González Gallarza, Sáenz de Buruaga, Moreno Abella, Manzaneque, Alfonso Bayo, los hermanos Ansaldo, los Vives y tantos otros de la vieja guardia marroquí, a los que se unirían los jóvenes oficiales de la nueva generación, encabezados por García Morato, José Muñoz, Angel Salas, Salvador Ureña y con ellos los que no habían tenido oportunidad de combatir en Africa y los que se hicieron pilotos durante la guerra, a los que correspondería el máximo protagonismo en la lucha.

Junto a Herrera, Angel Pastor, Camacho, León Trejo, Spencer, Sandino, Martínez Esteve, Reyes, Nombela, Hidalgo de Cisneros, Núñez Maza, Martín Luna, Cascón, los hermanos Riaño, los Burguete, los Tourné, Ortiz, Legorburu, Romero Bassar, Alberto Bayo y, como en la zona sublevada, otros más jóvenes de los que son representantes Urzaiz, Méndez Iriarte, Hernández Franch, Puparelli, Mendiola, Giménez, García Lacalle, Arcega, Aguirre, etc., y los que se les unieron procedentes de paisano y hechos pilotos en la Unión Soviética o en Francia y España.

A un lado y al otro de la línea de combate estos hombres, a la vez que perseguían la victoria, trataban de hacer realidad su sueño, lo que sólo en parte conseguirían, pues el carácter de la contienda impedía desarrollar las tesis de Douhet y la aplastante superioridad numérica de las fuerzas terrestres imprimió a la confrontación un sello en el que éstas resultaban predominantes.

Sin embargo, la eficacia resolutive de la acción aérea quedó tan pronto de manifiesto que, sin apenas oposición, la organización de una Armada independiente se hizo pronto realidad en las dos zonas en que quedó dividida España. Las Aeronáuticas se fundieron, la naval desapareció, las autoridades territoriales u operativas del Ejército y de la

Marina perdieron el mando directo de las unidades aéreas y éstas se reunieron en una sola y compacta organización bajo el mando de un aviador, que en el territorio controlado por los sublevados fue el general Kindelán y en el gubernamental inicialmente Pastor y desde septiembre de 1936 Hidalgo de Cisneros.

Este fue el primero y más importante efecto de las hostilidades en la orgánica aérea. El hecho se produjo con la naturalidad de lo inevitable y no encontró, de momento, sanción jurídica, aunque ésta no tardaría en producirse. El proceso fue mucho más rápido en la zona gubernamental, en la que se sintió la urgente necesidad de sustituir el caduco edificio institucional de la II República por uno, de nuevo cuño, que recogiera los anhelos revolucionarios de las masas sindicales que apoyaron con su esfuerzo al gobierno frente a la rebelión.

En la zona de los sublevados esta tarea se demoró para después de finalizada la guerra y durante ella no se legisló más que el mínimo indispensable para poder funcionar y lograr la victoria. El curso de las operaciones determinaba en cada momento las medidas a tomar y éstas tenían un claro significado coyuntural. Aún así, y específicamente en el campo aéreo, las nuevas realidades surgidas se fueron consolidando y los avances que se producían eran irreversibles. No admitían retorno.

El Alzamiento

LA Aviación, que en las crisis de 1930, 1931, 1932, 1933 y 1934 había mantenido su cohesión interna a pesar de algunos roces inevitables, tampoco registraría en julio de 1936 enfrentamientos traumáticos entre aviadores en el seno de las unidades y dependencias del Arma. Hubo ciertamente situaciones de gran tensión y dramatismo, pero, al final, éstas se resolvieron siempre a favor de la facción que logró la victoria en su entorno geográfico. Ello es fiel reflejo de dos realidades incuestionables: el predominio aplastante que dentro del conjunto de las fuerzas armadas ejercía el Ejército, a cuyos mandos estaba subordinada la aviación, y el no menos importante de que con el bando vencedor siempre se alineaba una fuerte proporción de aviadores, pues las lealtades ideológicas se hallaban, como en todos los sectores sociales, divididas en dos partes de no muy diferente entidad.

Aviación presentó, sin embargo, la singularidad de un claro predominio de la ley de la subordinación, de la obediencia debida a los jefes naturales. La práctica totalidad de los aeródromos quedaron en manos de quienes los

mandaban, aunque fueran muchos los que les negaran su colaboración personal y bastantes los que materializaron su discrepancia desertando de una u otra forma: fugándose en avión al territorio dominado por aquellos con los que se sentían compenetrados o a territorio extranjero o, lo más frecuente, buscando un refugio donde esconderse. De Getafe volaron a Pamplona en la mañana del 18 de julio tres *Breguet 19*, cuando aún no se había sublevado Mola y se les uniría uno más al día siguiente, escapado del Prat de Llobregat; otro saldría de Cuatro Vientos hacia Sevilla y dos más abandonarían León y Tauima (Melilla) en busca de las tierras extranjeras de Portugal y el Marruecos francés. En semanas sucesivas se iría produciendo un rosario de fugas individuales, en ambos sentidos, que siguió hasta finales de 1936, aunque tampoco entonces terminarían definitivamente, pues a lo largo de la guerra aviadores veteranos o improvisados, optarían por volar a campo contrario.

Cuando se inició la sublevación en Marruecos, las Fuerzas Aéreas de Africa se negaron a secundar la orden de alzamiento que cursó el 17 de julio el teniente coronel Yagüe y siguieron las consignas del Alto Comisario, cargo que ocupaba accidentalmente el capitán de Artillería y miembro del Servicio de Aviación, Arturo Alvarez Buyla. El comandante Ricardo de la Puente Bahamonde, que las mandaba, se mantuvo firme en el aeródromo de Sania Ramel (Tetuán) hasta el amanecer del día 18 en que cayó prisionero de las fuerzas del teniente coronel Asensio que marcharon contra él. Igual suerte sufrió el capitán Leret, jefe accidental de la base de hidros de Atalayón. Ambos serían fusilados. El aeródromo marroquí de Tauima no ofreció resistencia a las fuerzas del Ejército que se presentaron a sus puertas y que allí detuvieron al general Gómez Morato, que venía de Larache en avión; el jefe de la escuadrilla se inhibió de la lucha y se marchó en vuelo al Marruecos francés. Finalmente el aeródromo de Auamara (Larache) se unió a la rebelión en cuanto el Grupo de Regulares —cuyo jefe, el teniente coronel Romero Bassart, también aviador, se refugió en el Marruecos francés— controló la ciudad.

La resistencia del jefe de las Fuerzas Aéreas hizo pensar en Madrid que todavía era posible recuperar los resortes del mando en el Protectorado, y el general Núñez de Prado, con gran prestigio en Marruecos, se dispuso a volar hacia Tetuán desde Barajas, pero cuando conoció que la lucha había cesado cambió de parecer y después de consultar con el jefe del Gobierno y ministro de la Guerra viajó con el mismo difícil objetivo a Zaragoza, donde los sublevados, dueños de la ciudad y de la región, lo capturaron y trasladaron a Pamplona, donde meses después sería ejecutado.

La unidad más importante que Aviación tenía en Africa, la escuadrilla colonial, se mantuvo leal al Gobierno y el 18 de julio, cumpliendo órdenes de Madrid, despegó de Cabo Juby con destino a Tablada (Sevilla), donde se había dispuesto una importante concentración de aviones que desde allí debían bombardear las plazas sublevadas en Marruecos. Dos de los trimotores *Fokker FVII* militares llegaron a su destino a media tarde del sábado 18, antes de que volvieran a Madrid los polimotores civiles de LAPE, y el tercer *FVII* colonial, que venía detrás, aterrizó deliberada-

mente en Larache uniéndose a los rebeldes; el cuarto se encontraba en Madrid desde antes de iniciarse la sublevación y quedó por tanto en poder del Gobierno.

Antes de que amaneciera el 18 habían llegado órdenes a Tablada de preparar bombas suficientes para cargar dos *Fokker* y un *Douglas* de LAPE, cuya próxima arribada se anunciaba y que debían dirigirse a media mañana a bombardear a los sublevados en Marruecos.

Uno de los *Fokker* se dirigió a Dar Riffien, Tauima y el Atalayón y el otro a Sania Ramel. El *DC-2* que debía seguirles no pudo despegar, pues fue averiado en tierra por acción individual y heroica del capitán Carlos Martínez Vara del Rey, que se enfrentó con el avión y su tripulación e impidió que consiguieran su propósito a costa de resultar herido; salvó la vida gracias a la rápida y humanitaria intervención del comandante Martínez Esteve, jefe de la 2.^a Escuadra y famoso por el vuelo que emprendió hacia Manila en compañía de Gallarza y Loriga.

De regreso de su ataque, los dos *Fokker* y un segundo *DC-2*, que llegó procedente de Madrid a las tres de la tarde, repitieron el bombardeo, pero esta vez no sobre instalaciones militares sino sobre Ceuta, Larache y Tetuán, ciudad esta última en la que causaron numerosas víctimas y un grave agravio a los musulmanes, pues una de las bombas cayó sobre una mezquita próxima a la Alta Comisaría, dando lugar al amotinamiento del pueblo que sólo cesó con la intervención del Gran Visir, que apaciguó los ánimos personalmente después de trasladarse rápidamente desde Tánger a la capital del Protectorado.

Los aviones de Madrid, cumplida esta misión, se volvieron al caer la tarde a la capital y fueron relevados casi simultáneamente por los dos *Fokker* militares de Cabo Juby, que tomaron tierra más o menos cuando aquellos se marcharon.

La situación en el aeródromo inmediatamente vecino de Sevilla, donde Queipo de Llano se había hecho dueño de la situación, se resolvió a favor de éste cuando Martínez Esteve, para no verse obligado a cumplir la orden recibida de bombardear la ciudad, resignó el mando en el comandante Azaola y se constituyó en prisionero. Tablada se unió de inmediato a Queipo de Llano.

A esa misma hora, la mitad norte de España se sublevaba a las órdenes de Mola, jefe de la 12 brigada de Infantería y Comandante militar de Pamplona, que en la madrugada del día 19 se puso al frente de la rebelión. Le obedecieron la totalidad de las fuerzas de la 5.^a División y fracciones mayoritarias de la cuarta, sexta, séptima y Comandancia militar de Baleares, en las que se declaró el estado de guerra.

De los aeródromos permanentes situados en los territorios de estas divisiones, el de Logroño se unió al alzamiento el mismo 19 y el de León lo haría al mediodía del 20, anticipándose en unas horas a la guarnición de la ciudad por decisión del comandante Julio Rubio, de antecedentes republicanos y muy querido de la tropa, que se impuso con una actitud enérgica a los que quisieron oponérsele.

Muy diferente fue lo sucedido en el aeródromo barcelonés del Prat de Llobregat, firmemente controlado por el teniente coronel Díaz Sandino, que se apresuró a bombardear y a ametrallar a las columnas de la guarnición sublevada y sus

propios acuartelamientos, desde la mañana del 19 a la del 20, lo que influyó decisivamente en la moral de la tropa, al verse sometida a un hostigamiento inesperado.

En Baleares, la base aeronaval de Mahón, en la isla de Menorca, cumplió inicialmente las órdenes del comandante militar del archipiélago, general Goded, y su patrulla de hidros *Savoia S.62* fue la que trasladó al general a Barcelona para ponerse al frente de la rebelión en Cataluña, donde aún permanecía la situación indecisa a media mañana del 19; por el contrario, la base militar de hidros de Pollensa, en Mallorca, permaneció leal al Gobierno aunque no tardaría en caer en manos de los rebeldes, que la ocuparon el 21 de julio. Por contra, Goded fracasaría en Barcelona y su base aeronaval se pondría a las órdenes de Díaz Sandino, como haría algo más tarde la de Mahón, que también se uniría al Gobierno.

En las regiones de Valencia y Murcia, dependientes militarmente de la 3.^a División orgánica, la situación permaneció fluida e indecisa durante varios días, para decantarse finalmente de forma total y absoluta a favor del Gobierno. En la base naval de Cartagena, dentro de su zona de influencia, el Gobierno actuó diligente y días antes de que se produjera la sublevación removió de sus cargos a los más abiertamente partidarios del alzamiento y con esa medida cortó de raíz toda posibilidad de que sus seguidores tuvieran éxito.

En la tarde del 17 de julio llegaron por vía aérea a la base de San Javier el contraalmirante Fontenla, director de Aeronáutica Naval, y el capitán de fragata F. Navarro Capdevila, dos veteranos aviadores navales, con orden de hacerse cargo respectivamente de ella y de la flotilla de destructores. Recibidos con hostilidad por la oficialidad, claramente favorable a los rebeldes, Fontenla quedó retenido en San Javier y Navarro, arrestado, fue trasladado a Cartagena, todo ello en espera de que el almirante Márquez, Comandante General de la Base, declarara el estado de guerra, pero éste no sólo no lo hizo sino que cumplió puntualmente las órdenes que recibió del ministerio de Marina. En un ambiente de tensión y desconcierto, esa misma tarde del 17 zarparon para el sur tres destructores, a los que seguirían en la madrugada del 18 otro más y 5 submarinos. Su cometido era controlar las aguas del Estrecho e impedir que fuerzas marroquíes sublevadas pudieran pasar a la península.

Pocas horas después, tanto la base como el arsenal quedaban en manos de los partidarios del Gobierno, final al que contribuyó poderosamente el ambiente en la ciudad y la decidida postura del general Martínez Cabrera, Comandante militar de Cartagena, que impidió cualquier tentativa como la protagonizada por los aviadores Selgas y Guitián, militar y naval respectivamente, que morirían en el empeño.

Resuelta la situación en la plaza, la de San Javier estaba sentenciada. Una columna al mando del comandante Ortiz, jefe del aeródromo de Los Alcázares, que llevaba en vanguardia al capitán Melendreras, ocupó la base sin grandes dificultades y sin necesidad de los refuerzos que le envió el general y que consistieron en una sección del regimiento 33 de Cartagena y una batería del 6.^o de Artillería Ligera de Murcia. Ortiz, con la ayuda de muchos

oficiales y suboficiales de los cuerpos auxiliares de la Armada, hizo prisioneros a todos los oficiales del Cuerpo General, cuya vida garantizó si permanecían bajo su control, pero los marinos optaron por correr la misma suerte que sus compañeros de la base naval y como ellos sufrirían idéntico calvario.

En la guarnición de Madrid, y en los aeródromos de sus cercanías, los campos no se deslindaron hasta la madrugada del lunes 20. Getafe fue una pieza clave para lograr la rendición del próximo regimiento de Artillería —el primero que se sublevó de forma clara— y más tarde, del Cuartel de la Montaña y del cantón militar de Campamento. En su aeródromo residía la jefatura de la Escuadra número 1, que mandaba el teniente coronel Camacho; los grupos 11 de caza y 31 de bombardeo, ambos muy reforzados los días anteriores con aviones y hasta escuadrillas completas traídas de provincias; la escuadrilla *De Havilland "DH.89 M"* y la unidad trimotor, medios que quedaron íntegramente con el Gobierno.

En el de Cuatro Vientos, inmediato a Campamento, se produjeron fuertes discrepancias entre la oficialidad, pero nadie objetó la autoridad de su jefe, el teniente coronel León Trejo, que mantuvo una actitud ciertamente contemporizadora hasta que bien entrado el día 20 se decantó decididamente hacia el Gobierno, aunque permitió que abandonaran el aeródromo los oficiales que desearan hacerlo. En este aeródromo se encontraban la jefatura del Servicio de Instrucción y las escuelas de Observadores y Mecánicos; los Servicios Técnicos, excepto su mando; el Parque Central del Servicio de Material; los servicios de Información, Armamento, Protección de Vuelo, Automóviles y Sanitario; y la Escuela Superior Aerotécnica, ésta dependiente de la presidencia del Gobierno.

En el de Alcalá, ausente su jefe, el comandante Gómez Jordana, la Escuela de Vuelo y Combate se mantuvo en la obediencia al Gobierno y su guarnición colaboró con la columna que procedente de Madrid aplastó a los sublevados en la ciudad, en las primeras horas del día 21.

En el extremo noroeste de la península, en Galicia, no existía ningún aeródromo y la presencia aérea se limitaba a los cinco hidroaviones *S.62* de la base naval secundaria de Marín. Hacia el mediodía del lunes 20 de julio el coronel Cánovas, Comandante principal de Ingenieros, destituyó y detuvo a sus superiores y declaró el estado de guerra en La Coruña, conducta que fue seguida por el Comandante militar de El Ferrol y por algunos marinos, encabezados por el capitán de navío Francisco Moreno, en la base naval. En ella se dieron los combates más duros que presencié Galicia. En su dársena se encontraba y en primera situación, es decir, fuera de servicio, el acorazado *España*; en dique seco, limpiando fondos, el crucero *Almirante Cervera*; botados, y en fase de aparejar, los cruceros *Canarias* y *Baleares* y dos minadores, y en situación activa el destructor *Velasco* y otros buques menores. Los comandantes del arsenal y el *Cervera* se opusieron a la sublevación y el del último ordenó dar agua al dique para ponerlo a flote y en condiciones de combate, lo que logró en la mañana del 21 en que abrió fuego contra la Comandancia General, ocupada por los rebeldes.

Pero la actitud decidida del capitán de fragata Salvador Moreno, auxiliado por el capitán de corbeta Espinosa y la sección de Infantería de Marina del teniente Galinsoga, consiguió rendir el *Cervera* el día 21, con el apoyo de dos S.62 que llegaron con toda oportunidad. El *España* se entregó al día siguiente.

A partir de entonces los hidros de Marín efectuaron continuos servicios de reconocimiento por toda la región, que quedó pacificada e incorporada totalmente al territorio sublevado el 27 de julio.

En el otro extremo de la Península se encontraba el aeródromo de Armilla, cercano a Granada, ciudad en la que estaba la cabecera de la tercera brigada de Infantería. El general Campins, que la mandaba, se mantuvo renuente a cumplir la orden de Queipo de Llano, cuya autoridad no reconocía, de declarar el estado de guerra, pero al fin, apremiado coactivamente por sus subordinados, lo hizo el 20 de julio. Para entonces, el aeródromo, en el que sólo existía una reducida guarnición desde que se disolvió el grupo de caza número 12, estaba en manos del capitán Muñoz del Corral, que había llegado en vuelo procedente de Los Alcázares y que tomó el mando en nombre del Gobierno en espera de la llegada de otros aviones que se enviaban desde Madrid. Poco duraría esta situación, pues en la mañana del 21 tropas de Granada lo ocuparon, no sin que antes Muñoz del Corral lo abandonara por la misma vía que empleó para llegar y el resto de la guarnición lo hiciera por carretera vía Motril y Almería, ciudad en la que colaboraron a reprimir un conato de rebelión antes de seguir hacia Los Alcázares.

A poco de ser conquistado el aeródromo, tomaban tierra en él tres aviones de caza *Nieuport 52* que venían de Getafe y que supusieron un inesperado y valioso refuerzo a los sublevados de Granada, cuya situación resultó difícil al quedar rodeada de territorio en manos del Gobierno.

Balance inicial de fuerzas y organización de las Aviaciones en 1936

DESPUES de que los aeródromos y el material en ellos existente quedara así dividido, de las cuatro grandes unidades operativas existentes el 17 de julio, quedaron en poder del Gobierno los núcleos centrales de la 1.^a y 3.^a escuadras, en tanto los de la 2.^a y las Fuerzas Aéreas de Africa pasaban a poder de los sublevados. Los grupos 21 y 23, pertenecientes a las escuadras 1.^a y 3.^a, pero separados de sus cabeceras, se sumaron al alzamiento y dieron origen a una quinta agrupación aérea que las autoridades de Burgos denominaron Fuerzas Aéreas del Norte y que quedaron a las órdenes de Mola; la 2.^a Escuadra residía en el territorio dominado por el general Queipo de Llano y las Fuerzas Aéreas de Africa en el de Franco.

Independientemente de esas cinco masas operativas de la Aviación Militar, existían otras tres dotadas de un considerable número de aviones de posible empleo bélico, algunos, los más modernos que existían en España: los afectos al Servicio de Instrucción; la Aeronáutica Naval y los aparatos de LAPE, todos ellos, casi sin excepción, retenidos por el Gobierno.

De estos 8 núcleos de aviones, 5 constituyeron las Fuerzas Aéreas progubernamentales y los otros 3 las de la Junta de Defensa Nacional de Burgos.

Esta misma proporción de 5 a 3 se mantuvo en lo que respecta al personal. En el Arma de Aviación estaban destinados el 1 de julio de 1936 un coronel sin mando, 14 tenientes coroneles, 54 comandantes, 250 capitanes, 127 tenientes, 87 alféreces, 44 suboficiales y 10 cabos primeros, por lo que podemos cifrar el número total de pilotos en medio millar, pues no todos los jefes y oficiales poseían el título y había quien teniéndolo no se encontraba en aptitud de vuelo.

A ellos hay que añadir el centenar largo de pilotos navales: un contraalmirante y 53 jefes y oficiales del Cuerpo General en situación A, y un jefe, 13 oficiales y 31 maestros pilotos del Cuerpo de Auxiliares de Aeronáutica Naval, con los que la cifra total excedía los seis centenares de los que cerca de 250 siguieron obedientes al Gobierno; del resto, 150 se unieron desde el principio a los sublevados y unos 200 fueron ejecutados, hechos prisioneros o se escondieron y desertaron, logrando unas decenas irse pasando a la otra zona a lo largo de la guerra.

En cuanto al material aéreo, la desproporción fue mayor, con la única excepción de los *Breguet 19*, que se repartieron muy equitativamente entre ambos bandos, unos 60 de cada lado; quedaron íntegramente en poder del Gobierno los 27 *Vickers Vildebeest* navales; los tres cazas *Fury* y 50 de los aproximadamente 62 *Nieuport 52*; los polimotores e hidroaviones gubernamentales triplicaron a los de los sublevados; y de los dos centenares largos de avionetas y aviones de segunda línea los retuvieron todos menos una quincena.

El resumen es el siguiente:

Tipo	Gobierno	Junta de Defensa
Aviones de cooperación.	87	60
Aviones de caza.	53	12
Polimotores (militares y civiles).	15	5
Hidroaviones.	55	17
Total aeronaves de primera línea.	210	94
Avionetas y aviones de segunda línea.	200	15
Total general.	410	109

Estos medios, relativamente cuantiosos, tenían potencialmente capacidad casi resolutive y permitieron que la aviación gubernamental, que más tarde se autodenominaría aviación republicana, conquistara y mantuviera, durante las primeras semanas, una neta superioridad aérea. Su organización inicial fue la misma de ante-guerra, sin más variante que suplir la segunda Escuadra por un conglomerado de unidades del Servicio de Instrucción de Los Alcázares y de la Aeronáutica Naval de San Javier, al mando de Ortiz. La base aeronaval de Barcelona pasó a depender de la 3.^a Escuadra y las restantes unidades de instrucción, basadas en los aeródromos próximos a Madrid, y los aviones de LAPE se encuadraron en la 1.^a Escuadra, que destacó algunos aviones a Guipúzcoa y Asturias. Permanecían, por lo tanto, las tres Escuadras clásicas que, de acuerdo con lo decretado en junio, ya se llamaban en el otoño regiones aéreas.

La actuación de estas tres grandes unidades no se salvó del cantonalismo imperante, debido, en parte, a la falta de un organismo que las aglutinara, ya que la ausencia del general Núñez de Prado dejó vacante la dirección general de Aeronáutica y la jefatura de Aviación Militar, unidas en su persona. El teniente coronel Pastor, jefe de la Oficina de Mando y ascendido a coronel el 6 de agosto, intentó coordinar sus actividades tomando de hecho la jefatura de Aviación, pero no logró el respaldo que hubiera necesitado para tener opción al éxito.

Las cosas cambiaron cuando el 4 de septiembre se hizo cargo del Gobierno Largo Caballero; creó el ministerio de Marina y Aire y, dentro de él, la subsecretaría del Aire y la jefatura de las Fuerzas Aéreas. Fue su primer y único titular el dirigente socialista Indalecio Prieto, que nombró subsecretario al coronel Pastor y jefe de Fuerzas Aéreas al comandante Hidalgo de Cisneros, anteriormente segundo jefe de la Oficina de Mando y de la Escuadra número 1.

Al frente de las Escuadras, poco después Regiones, el teniente coronel Antonio Camacho Benítez, el comandante Juan Ortiz Muñoz y el teniente coronel Felipe Díaz Sandino, sustituido éste por el comandante Alfonso Reyes González Cárdenas mientras Sandino ejerció el cargo de consejero de Defensa de la Generalidad de Cataluña, en el que cesó el 13 de diciembre. Seis aviadores que se habían distinguido notablemente en Marruecos, donde dos de ellos, Camacho y Ortiz, ganaron la Medalla Militar individual.

En el territorio rebelde no existía ningún organismo central de aviación y su ausencia se suplió cuando la Junta de Defensa Nacional de Burgos nombró el 29 de julio al general Kindelán *Jefe de los Servicios del Aire*. Poco después, el 18 de agosto, otro decreto del mismo organismo creaba las que llamaba *Fuerzas Aéreas Nacionales*, que dispondrían de: una Jefatura, un Estado Mayor con las cuatro Secciones clásicas; la Aviación del Ejército, 'constituida por escuadrillas de caza, escuadrillas de reconocimiento, escuadrillas de gran reconocimiento y escuadrillas de hidro-aviones'; y una aviación de acción autónoma o independiente con 'escuadrillas de caza, escuadrillas de gran bombardeo y escuadrillas de transportes y de tropa'. El *Jefe del Aire* tendría el mando técnico y administrativo de toda la aviación y el pleno de la aviación independiente, que se distribuiría en los frentes Norte, Oeste y Sur que configuraron otras tantas regiones aéreas. Los grupos de León y Logroño constituyeron las Fuerzas Aéreas del Norte al mando del teniente coronel Sáenz de Buruaga y cuando éste fue designado jefe del Estado Mayor del Aire, del comandante Julián Rubio. Lecea y White se hicieron cargo de las del Oeste y Sur. Cinco hombres que, como los que se les enfrentaron, tenían tras sí una brillante ejecutoria africana.

Cuando el 1 de octubre Franco fue exaltado a la jefatura del gobierno del *Estado español* y nombrado '*Generalísimo de las fuerzas nacionales de tierra, mar y aire*' y '*General Jefe de los Ejércitos de Operaciones*', Kindelán fue confirmado en la jefatura del Aire. Simultáneamente desaparecía la Junta de Defensa Nacional y se creaba la Junta Técnica del Estado y, como órgano administrativo, la secretaría de Guerra, que se encomendó al general Gil Yuste y se estructuró en tres secciones: Tierra, Mar y Aire —lo que

situaba por primera vez a la aviación al mismo nivel que a las fuerzas de superficie— y un negociado de Justicia. Cada una de las secciones contaba con los negociados de Reclutamiento y Personal, Material y Servicios. Por lo que respecta a aviación, quedaron como competencia exclusiva de la Jefatura del Aire las funciones operativas, que no harían sino crecer a lo largo de la guerra. Al frente de la sección del Aire estuvo inicialmente el viejo general Lombarte, ya en situación de reserva.

La contienda en sus comienzos

CONVENCIDO Mola en la última fase del período conspiratorio de que para triunfar le era necesario el concurso de las fuerzas militares de Marruecos, planeó el paso por mar a la península de dos columnas expedicionarias; una iría de Melilla a Málaga y la otra de Ceuta a Cádiz y Algeciras. Una vez en la península, ambas continuarían hacia Madrid por la ruta de Despeñaperros.

En cumplimiento de ese plan llegaron efectivamente a Algeciras y Cádiz en la noche del 18 al 19 de julio los tábores 1.º y 2.º del grupo de Fuerzas Regulares Indígenas de Ceuta, pero la posterior defección del destructor que los transportó, en compañía de otros buques menores, y la de los destructores que recalaron temporalmente en Melilla, hicieron imposible la inauguración de la vía oriental y el mantenimiento de la occidental.

Para buscar una solución a este problema, Franco convocó en Tetuán una reunión de altos jefes, a la que dio carácter de máxima urgencia. Asistió a ella el general Kindelán y se decidió utilizar el único camino que permanecía abierto: el del aire. Se desconoce a quien correspondió la iniciativa de esta singular propuesta, pero el mérito fue del Alto Mando que la hizo suya desde el primer momento, caso poco frecuente cuando los jefes tienen que decidir sobre iniciativas revolucionarias expuestas por inferiores clarividentes.

Había en España en esa fecha una veintena de polimotores con los que se podía iniciar tan colosal aventura, pero de ellos sólo cuatro a las órdenes del general Kindelán: tres *Fokker* en estado de vuelo desde el mismo día 20 de julio y un *DC-2* a partir del 25; a ellos se unieron un hidroavión *Dornier Wal* de la Armada desde el primer día, y otro algunos días más tarde. Los primeros comenzaron inmediatamente a transportar soldados desde Tetuán a Sevilla y los hidros, con limitadísima capacidad de carga, entre Ceuta y Algeciras, que suplían esta deficiencia realizando un mayor número de viajes, dado lo corto de su trayecto. El 29 de julio se habilitó el nuevo aeródromo de Jerez de la Frontera, con lo que también los aviones terrestres redujeron su recorrido y pudieron aumentar su carga útil y el número de sus rotaciones.

Si eran pocos los aviones, no sobraban los pilotos disponibles, aunque todos —pilotos y tripulantes—, se disputaron un puesto, fuera éste de segundo piloto, observador o ametrallador, en los continuos servicios que se sucedían y cuya transcendencia todos intuían. De día se dedicaban al puente aéreo y por la noche a efectuar reconocimientos y bombardeos en los que, a veces, profun-

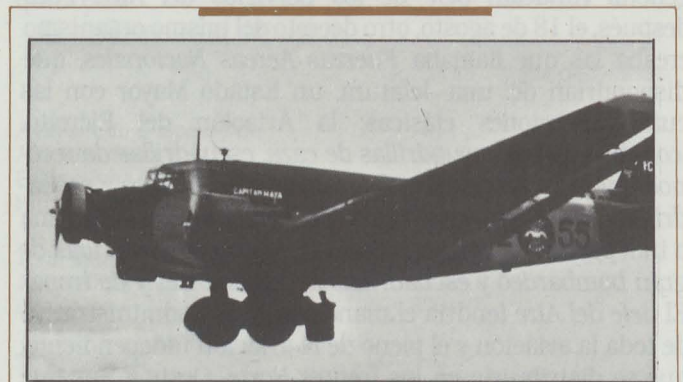


La decisión de transportar por vía aérea las tropas sublevadas en Marruecos a la Península, fue una solución revolucionaria, para la época, en el empleo de las fuerzas aéreas. Así nació la operación "Puente aéreo".

dizaron hasta puntos tan lejanos como Albacete o Murcia. Tripularon los *Fokker* y el *DC-2* Ricardo Guerrero, Mario Ureña, Alfredo Arija y Carlos de Haya, y los *Dornier* los marinos Enrique Ruiz de la Puente y José María Moreno. Su dedicación fue total; Ureña llegó a volar 180 horas en el primer mes de guerra y Haya no se quedó muy atrás de esta excepcional marca.

Así no es de extrañar que los resultados fueran sorprendentes. Con tan escasos medios, el día 4 de agosto ya se encontraban en la península las tres banderas de la Segunda Legión del Tercio —quinta, cuarta y sexta, por este orden— y tres tábores de Regulares— el primero y el segundo de Tetuán y el tercero de Larache.

Luego los rendimientos mejorarían, pues el 5 de agosto ya estaban en vuelo algunos de los 9 *Savoias SM.81* que habían llegado a Melilla el 30 de julio. Ellos y las Fuerzas Aéreas de Africa dieron en esa fecha protección al convoy marítimo llamado *de la Victoria* que atravesó el Estrecho, dominado por la flota gubernamental, llevando a bordo la primera bandera del Tercio y el tercer tabor de Regulares de Melilla, con lo que subían a diez los batallones africanos en suelo andaluz. Quedaban en Marruecos otras dos banderas del Tercio —segunda y tercera— y nueve tábores de Regulares —uno de Tetuán, otro de Ceuta, dos de Larache, dos de Melilla y los tres de Alhucemas—, que seguirían pasando por vía aérea hasta finales de septiembre en algunos de los *Junkers 52* que en número de 20 llegaron de Alemania, a un ritmo medio de un batallón cada cinco días. A partir de octubre y luego que los cruceros *Canarias*



JUNKERS 52

EXCELENTE trimotor de transporte, dotado del típico revestimiento de chapa ondulada Junkers; en España fue usado inicialmente como bombardero diurno, a pesar de su lentitud. A partir de marzo de 1937 comenzó a ser utilizado en misiones nocturnas, sin abandonar por ello las diurnas, en las que continuó hasta marzo de 1939, aunque la Legión Cóndor las dejó en suspenso ya en 1937. Aparte de esta actividad como bombardero, el "Ju 52" se hizo cargo del Puente Aéreo del Estrecho desde el 8 de agosto a mediados de octubre de 1936 y de otros muchos servicios de transporte peninsulares e internacionales. De la cincuentena de "Ju 52" operativos de 1936 (unos 30 en la Legión Cóndor y 20 en los Grupos 1.º, 2.º y 3.º españoles) sólo 12 seguían en esta actividad en marzo de 1939, los de los grupos 1G22 y 2G22 de la 1.º Escuadra Aérea (Eduardo González Gallarza).

CASA entregó entre 1944 y 1954 otros 170 "Ju 52", a los que equipó con motor español ENMASA E9-B1 "Beta", cuando los originales BMW se agotaron. Estos aviones resultaron esenciales para el mantenimiento en vuelo de las Unidades del Ejército del Aire hasta muy avanzados los años 50.

y A. Cervera adquieran el dominio del Estrecho, las fuerzas marroquíes de nueva creación lo cruzarían en barco sin el menor inconveniente.

La Aviación de Kindelán dio muestras de una gran imaginación y coraje al afrontar el puente aéreo cuando ningún país había realizado con anterioridad una operación similar, de la que ni siquiera se había planteado su posibilidad práctica. Los antecedentes del proyecto de Mitchell en 1918, apenas tenían valor como precedente.

La operación pudo y debió haber fracasado, pues la aviación republicana contaba con medios para haberla impedido o, al menos, obstaculizado seriamente; pero ninguno de los dirigentes madrileños se percataron de que la guerra se estaba decidiendo a 600 kilómetros de allí y no en la sierra de Guadarrama. La superioridad numérica de su caza era tan aplastante durante las primeras semanas de la contienda que hubiera podido gozar de la supremacía aérea en ambos teatros de operaciones simultáneamente. Sólo el teniente de navío Prado Mendizábal, jefe de Operaciones Navales, vio claro, pero su propuesta de avanzar por tierra desde Málaga a Algeciras con la protección de la Flota, mientras los buques batían los puertos y la aviación destruía los aeródromos de Marruecos, fue rechazada. Tanto Madrid como el mando local, entonces ejercido por el coronel Asensio Torrado, dieron absoluta prioridad a la acción coordinada de los generales Miaja y Martínez Cabrera, que avanzaban en dirección a Córdoba y Granada con intención de llegar a Sevilla. Un error estratégico de primera magnitud, que unido a los posteriores de abandonar primero la acción sobre Mallorca y después las aguas del Estrecho ante la presencia de los cruceros *Cervera* y *Canarias*, produciría una inversión en la situación militar que ya resultaría irreversible.

El Gobierno, obsesionado por la defensa de Madrid, concentró sus medios aéreos en la sierra, donde contó con una supremacía total, pero envió algunos aviones a Guipúzcoa y Asturias y, en Andalucía, a Guadix y Andújar, pero el objetivo siempre era el mismo, proteger la capital de la amenaza de Mola o de la que intuía que pudiera producirse por Despeñaperros. Cuando en agosto comprendió que las tropas africanas no elegían este camino sino el de Extremadura, allí destacaron algunos *Breguet 19* y *Nieuport 52*, que se situaron en Don Benito y Herrera del Duque.

Frente a esta concentración, las Fuerzas Aéreas del Norte, de Sáenz de Buruaga, disponían únicamente de los *Breguet 19* de Logroño y León y de los fugados de Getafe y el Prat, que se concentraron en Burgos, con aeródromos avanzados en Grajera, la Ventosilla, Escalona del Prado y Barahona. A finales de julio subieron a Burgos desde Sevilla dos cazas *Nieuport 52* acompañados de un *Breguet*; el 6 de agosto un *Nieuport* de Granada y los *Fokker FVII 20-2* y *20-3*; el 10 se sumaron otro *Nieuport* y un *Breguet* escapados de Getafe, y el 11 un *Breguet* enemigo, que tuvo que tomar tierra en Palencia.

Con estos medios, paupérrimos en caza, Burgos pudo desprenderse de una patrulla de *Breguet*, que se trasladó a Zaragoza para hacer de precario contrapeso a los aviones de la 3.^a Escuadra, que situaron una base avanzada en Sariñena. Los hidroaviones de las bases aeronavales de Barcelona y Mahón se reunieron para prestar apoyo aéreo



El capitán Alberto Bayo mandaba las milicias republicanas que desembarcaron en Cala-Carrera (Mallorca), con el apoyo de hidroaviones de las bases de Barcelona y Mahón.

a las tropas que desembarcaron, mediado agosto, en la costa oriental de Mallorca, al mando del capitán de aviación Alberto Bayo.

Los aparatos de Los Alcázares y San Javier, que cubrieron el hueco de la 2.^a Escuadra, operaron inicialmente contra los sublevados en Albacete, que se mantuvieron hasta el 25 de julio, y después ampliaron su radio de acción hasta el frente de Granada por el sur —con bases en Almería, Málaga y Guadix— y el de Teruel hacia el norte. Alguno de los *Vickers Vildebeest* subieron de refuerzo a Cataluña.

Del otro lado, los *Breguet* del Grupo 22 de Tablada y los *Nieuport* que el Parque Regional Sur pudo ir entregando a medida que los reparaba, actuaron en defensa de Córdoba y Sevilla y en apoyo de las columnas de Queipo de Llano, que fueron extendiendo su dominio por toda la baja Andalucía, y de las columnas africanas que el 2 de agosto tomaron el camino de Mérida y Badajoz, buscando urgentemente el enlace con las fuerzas de Mola. En esta doble tarea colaboraron activamente las avionetas y los pilotos del Aeroclub de Andalucía, mientras la patrulla *Nieuport* de Granada quedaba absorbida en la defensa de esta ciudad, prácticamente sitiada. Este teatro de operaciones de la Andalucía occidental fue el único dominado por la aviación de los rebeldes en estas primeras semanas de la guerra. Para hacer más acusada aún esta supremacía, bajaron a



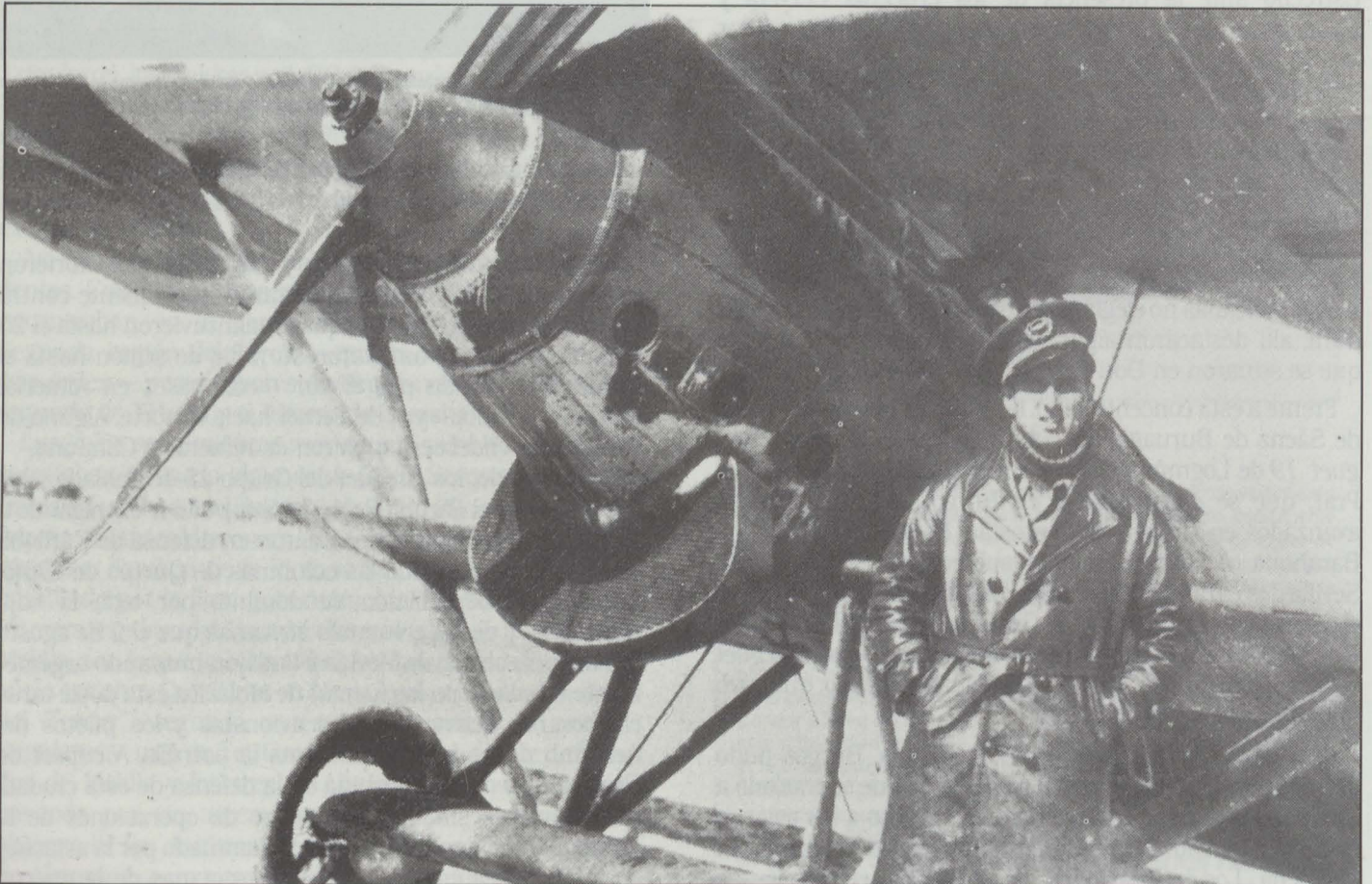
El capitán Díaz Trechuelo que asumió el mando de una escuadrilla de Junkers 52, el día 9 de agosto, para morir al siguiente en acción de guerra.

Cádiz tres de los S.62 de Marín, que con los *Dornier Wal* constituyeron una escuadrilla mixta a cargo de aviadores navales.

Todos estos medios resultaban insuficientes para librar una contienda de las características que la civil española iba tomando, y los contendientes, unos y otros, acudieron de forma inmediata y simultánea a los mercados extranjeros en demanda de los que carecían y que perentoriamente necesitaban. Los sublevados encontraron eco a sus peticiones en Italia y Alemania y el Gobierno en Francia.

El primer servicio de guerra con avión adquirido en el extranjero después de su iniciación fue, con casi absoluta certeza, el realizado por el capitán Salas con un *Dragón* comercial comprado en Inglaterra, sobre los objetivos militares de Trubia y Gijón. Tres días después, el 5 de agosto, se creaba en Barajas el grupo Potez, con material francés y personal español, y ese mismo día algunos *Savoia-81* daban servicio de protección al convoy que trasladó dos batallones de Ceuta a Algeciras. El día 9 se organizaron las escuadrillas *Junkers 52* de los capitanes Gil Mendizábal, Carrillo y Díaz Trechuelo, de tres aviones cada una, que comenzaron a operar por Extremadura el día 10, jornada en la que moriría Díaz Trechuelo, siendo sustituido por Ricardo Guerrero.

Por la misma época, a primeros de agosto, se formó la Escuadrilla Malraux —internacional, con predominio francés— dotada con bombarderos *Potez 54*, cazas *Dewoitine* y *Loire* y otros aparatos diversos. Precisamente el 10 de agosto se concentraron en Getafe y Cuatro Vientos un buen



El capitán Leopoldo Morquillas combatió, con Nieuport 52, en las fuerzas aéreas gubernamentales.

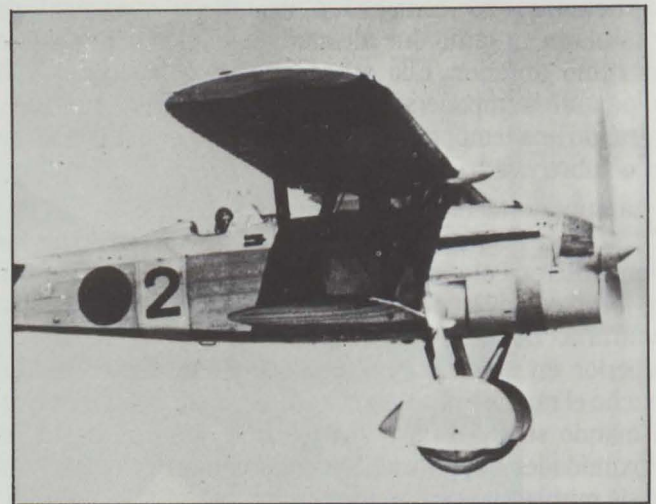
número de bombarderos franceses, a los que se estaba armando, y once cazas de la misma procedencia, cuya presencia fue confirmada por los pilotos que ese día se fugaron de Getafe.

Tres *Potez 54* de la Escuadrilla *Malraux* se cruzaron el 14 de agosto con seis *Ju 52*, según ha escrito el propio *Malraux* y en esos días ya actuaban los cazas *Dewoitine*.

También los *Heinkel 51*, que en número de 6 llegaron a Cádiz en la madrugada del 6 de agosto, prestaban ya servicio. García Morato y Salvador los comenzaron a volar ese día 14 de agosto en Sevilla y lograron sus derribos iniciales el 18. No eran los primeros aviones derribados, pues con cazas de preguerra ya habían abatido aviones Bermúdez de Castro, Miguel Guerrero, García Pardo y Senra por parte de los sublevados y Cascón y García Lacalle por la gubernamental.

El primer *Fokker FXII* llegó a Vitoria el 16 de agosto, pilotado por un polaco, y el capitán Salas lo condujo a Burgos al día siguiente, desde donde comenzó a operar inmediatamente.

Los *Fiat CR.32* entraron en combate por primera vez en el frente de Córdoba el 20 de agosto y en una semana consiguieron dos victorias, la segunda a costa del teniente de Haro, jefe de la patrulla *Dewoitine* de Guadix, pero su mayor éxito fue el que lograron en Mallorca, el 28 de agosto, al ametrallar e inutilizar en el agua dos hidros republicanos y obligar a amarrar a un tercero, que pudo ser remolcado hasta Mahón. Al finalizar el mes de agosto las importaciones de material aéreo eran muy similares en cantidad y calidad



FIAT CR-32

B IPLANO de caza de origen italiano de gran robustez, muy maniobrero y con buena penetración en los picados; llegó a España por primera vez en agosto de 1936. Elemento básico de la Caza nacional durante la Guerra Civil, con un máximo de diecinueve escuadrillas en vuelo en agosto de 1938, fue construido en Sevilla en la postguerra y formó en los Grupos 21, 22, 23, 28 y 29 y en la Escuela de Caza hasta el año 1953.

En este tipo de avión lograron más de diez derribos los laureados García Morato y Vázquez Sagastizábal, los pilotos profesionales Angel Salas Larrazábal, Julio Salvador, Miguel Guerrero y Miguel García Pardo, y los oficiales provisionales Aristides García-López, Joaquín Velasco, Carlos Bayo y Rodolfo Henricourt.



La escasez de aviadores obligó a ambos bandos a impulsar la formación de pilotos. En la fotografía grupo de asistentes al 1er Curso de Pilotos en Alemania, a comienzos de 1938. Entre ellos Garret, Lacalle, Cadenas, Zorita, Chaos, Trenor, Nieto, San Vicente, Noriega, Alonso, Rivas, Gallego, Bermejo, Candela, Tejada.

por ambos bandos, pero en septiembre la industria aeronáutica francesa comenzó a agotar su capacidad de suministro en tanto que Alemania e Italia lo mantenían a su ritmo anterior. Ello sirvió para que los cazas Fiat empezaran a imponerse a los *Dewoitine* y *Loire* franceses, logrando una temporal superioridad aérea que se consolidó en octubre y se truncaría en noviembre.

La superioridad operativa, que no técnica, de los *Fiat CR.32* sobre los *Dewoitine 271* y *Loire 46* hizo creer que los bombarderos *Potez 54* eran de características inferiores a los *Junkers 52* y *Savoia 81*, cuando la realidad era la contraria. De hecho, la Aviación de Franco se mostró superior en septiembre y octubre y este factor facilitó mucho el rápido avance de la agrupación de columnas que, al mando sucesivo de Yagüe y Varela, llegaron hasta las proximidades de Madrid, forzando con su galopada una crisis ministerial de hondo significado.

El nuevo gobierno, que presidido por Largo Caballero se formó el 4 de septiembre y se remodeló profundamente dos meses más tarde, preparó una gran sorpresa estratégica, que tuvo sus cimientos en la movilización de hombres y recursos, posible por las abundantes reservas de oro del Banco de España, que ya habían empezado a pignorarse por el gobierno anterior y que se enviaron en depósito a la Unión Soviética, por vía marítima, como garantía del pago de los ingentes pedidos de material terrestre y aéreo que se habían cursado al gobierno de Moscú.

La llegada de nuevos aviones y el tremendo desgaste sufrido por los escasos aviadores disponibles hizo necesario, en una y otra zona, dar un fuerte impulso a la formación de personal navegante y técnico, especialmente pilotos. La penuria era muy grande y se acrecentaba por la desconfianza que se sentía hacia la lealtad de los pocos que existían. En zona gubernamental se procedió a la clasificación de todos los que tuvieran alguna titulación o que prestaran o hubieran prestado servicios en Aviación, catalogándolos como: *leales* o *republicanos*, considerados adictos, a los que se premió con un ascenso general, pero distinguiéndolos según el grado de su fervor político (a los incondicionales se les dio antigüedad de 18 de julio de 1936 y a los restantes la de 1 de octubre); *indiferentes*, que siguieron en activo, pero quedaron congelados en sus empleos, sin poder aspirar a ningún ascenso; y *desafectos* o *fascistas*. Los así juzgados fueron expulsados del Ejército, casi siempre procesados y muy frecuentemente ejecutados.

En la *Aviación de los sublevados* también fueron separados del servicio los considerados *desafectos* y para permanecer en ella se exigió un acto positivo de *adhesión al Glorioso Movimiento Nacional*, pero en política de ascensos se fue mucho más restrictivo; nadie fue promovido por méritos de guerra, ni por ningún otro sistema que no fuera el de la antigüedad sin defecto. Como ejemplo significativo se podría poner el de García Morato, el héroe representativo de sus filas, que comenzó y terminó la guerra como capitán y con ese empleo murió, cuando en el bando republicano todos ascendieron un empleo, casi todos dos y muchos tres, como Hidalgo de Cisneros que inició la guerra de comandante y la terminó de general. Fueron, sin embargo, frecuentes las habilitaciones para ejercer mandos superiores a los que correspondían a sus empleos efectivos; a los que

las recibían se les permitía lucir los distintivos del grado para el que eran habilitados sobre un paño negro cosido en el lado izquierdo de sus guerreras, pero en las bocamangas seguían con los correspondientes a su empleo en propiedad. Se les denominó *estampillados* y perdían tal condición al cesar en el mando que se les hubiera concedido. Esta norma no rigió con las clases de tropa y suboficiales, que fueron ascendidos sin restricciones ni distinciones partidistas. También obtuvieron este beneficio los mecánicos de aviación con seis o más años de antigüedad. A los pilotos civiles movilizados se les otorgó, como a los procedentes de las escuelas que se crearon, el empleo de alférez provisional. El gobierno de Madrid sólo concedía el de sargento a los de esta procedencia, aunque a los observadores los promovió a tenientes, que era el empleo inmediato superior, desde que en noviembre de 1936 se suprimieron en zona republicana los de brigada y alférez.

La aviación civil

EN uno y otro bando se echó mano de todo lo disponible y, por supuesto, de los medios y elementos de la aviación civil, que dejó de existir como tal apenas iniciada la guerra. Todas las avionetas y aviones de particulares y empresas fueron requisadas para uso militar, bien fuera operativo, de instrucción o de enlace, aunque algunas organizaciones privadas mantuvieron una cierta autonomía en sus nuevas actividades castrenses, destacando en este sentido LAPE en territorio gubernamental y el Aeroclub de Andalucía en el oponente.

Como vimos, los primeros aviones que bombardearon objetivos militares y civiles en Marruecos, desde Sevilla, fueron dos *Fokker FVII* y un *Douglas DC-2* de LAPE y luego, con tripulaciones mixtas de esta compañía y del aeródromo militar de Cuatro Vientos, se constituyó el 5 de agosto el grupo *Potez*, al que se asignaron cinco trimotores *Potez 54* y el *Junkers* trimotor de preguerra. Este avión efectuó al día siguiente al menos dos servicios sobre los frentes de la sierra, en uno pilotado por Lasterra y en el otro por Vázquez, y de los *Potez 54* sabemos que el que se designó con la letra *E* realizó su vuelo de prueba el 12 de agosto. Los restantes llevaron las letras *A, F, L*, desconociéndose la que llevaría el quinto ejemplar.

Mandaba el grupo el capitán García Mellado y se estructuró en dos escuadrillas que tuvieron por jefes a Tonda y Vallés; todos ellos, como el resto de los pilotos, procedían de LAPE, constituyendo el resto de las tripulaciones, de carácter mixto, militares y civiles. Fue el grupo más activo de aviación de Madrid, aunque la Escuadrilla Malraux alcanzara más fama hasta que Mellado fue derribado y muerto el 25 de septiembre en el frente de Maqueda-Torrijos cuando volaba el avión *F*. Este destacado aviador prestó numerosos servicios de guerra tanto en los frentes del centro como en los de Málaga y Asturias, región esta última a la que se trasladó con la misión de hundir el crucero *Canarias*, antes de que completara sus pruebas de mar, lo que estuvo a punto de conseguir.

Los *Fokker* siguieron actuando en misiones de guerra o enlace y los *DC-2* se utilizaron para transportar a París



parte considerable del oro del Banco de España. El primer vuelo con esta misión lo efectuó Coterillo en la temprana fecha del 30 de julio, con el avión número 22 y escala en Burdeos; el mismo aparato realizó en la semana siguiente tres vuelos (los días 3, 5 y 6 de agosto) pilotado en dos ocasiones por Gou y en la tercera por Coterillo. Más adelante, pero aún en agosto, participaron también en estos transportes Lasterra, Tonda y Soriano, a los que se incorporaron el *DC-2* número 24, y más tarde, en enero de 1937, el número 21, pilotado éste por Xuclá.

Del otro lado, el Aero Club de Andalucía se movilizó al completo, transformándose en una escuadrilla más del aeródromo de Tablada. Con sus escasos medios y sus pobres avionetas efectuó toda clase de servicios; reconocimientos profundos en la retaguardia republicana, auxilios a reductos cercados, bombardeos, vuelos de enlace, etc., y más tarde, cuando ya se disponía de aviones de combate, como núcleo para la creación de las escuelas de pilotos militares. De sus filas salió un piloto tan destacado como Manuel Vázquez Sagastizábal, uno de los seis aviadores que alcanzaron la Cruz Laureada de San Fernando en la guerra civil, que moriría al mando de una escuadrilla de *Fiat CR.32* cuando ésta terminaba. Además de él, otros pilotos de este Aero Club cayeron en acto de servicio.

Las líneas aéreas comerciales internas desaparecieron, al ser requisados sus aparatos por la aviación militar, y las internacionales regulares se confinaron a compañías extranjeras, francesas, alemanas e italianas. No obstante, en Salamanca se creó un embrión de empresa, que se llamó *Iberia* y estuvo dotada con cuatro *Junkers 52*, a los que se dieron las matrículas civiles *M-CABA*, *M-CABE*, *M-CABI* y *M-CABO*, que eran operados por tripulaciones de Lufthansa.



Piloto republicano subiendo a un avión I-15.

JOAQUIN GARCIA MORATO



En los duros días de la batalla del Jarama derrochó un especial arrojo en los combates del 18 de febrero de 1937 y por ello fue propuesto para la Laureada, que se le concedió un año después. En mayo tomó el mando del primer Grupo Fiat español, el pronto famoso 2G3, que deja en septiembre del mismo año para pasar a ejercer la jefatura de operaciones de la 1.ª Brigada Aérea, cargo que desempeña hasta que en junio de 1938 asume el mando del segundo Grupo Fiat español, el 3G3. En noviembre se crea la Escuadra de Caza y García Morato se pone a su cabeza.

lleso en 511 servicios de guerra y 56 combates aéreos, muere en accidente de vuelo el 4 de abril de 1939, nada más acabar la guerra. Después de muerto se le concedió la Medalla Militar.

De pequeña estatura y gran simpatía, excelente piloto, buen jefe y perfecto compañero, había logrado un prestigio legendario. Con él perdió la Aviación española un héroe indiscutible.

DESTACADO acróbata de los concursos de anteguerra y autor de un libro para la iniciación de este arte, García Morato se hallaba en Inglaterra al comenzar la Guerra Civil y desde allí volvió, a través de Francia, a Burgos y Córdoba. En defensa de esta ciudad comenzó su carrera desbordante de cazador excepcional, que le llevó a derribar 40 aviones enemigos, volando primero en "Nieuport-52", luego en "Heinkel-51" y finalmente en "Fiat 32".

Renovación de ambas aviaciones en el otoño de 1936

AL producirse en septiembre la inversión estratégica —a consecuencia de la pérdida por el Gobierno de la supremacía aérea, del control del Estrecho y de partes considerables del territorio nacional, que consumaron, de un lado, el aislamiento total de sus provincias cantábricas, y, del otro, la aparición de una amenaza directa sobre la capital— la Unión Soviética reclamó manos libres en el conflicto español y se lanzó a abastecer de cuanto precisara al naciente Ejército Popular de la República, creado oficialmente por Largo Caballero el 27 de ese mes, coincidiendo con la pérdida de Toledo. La entrada en combate el 29 de octubre del primer batallón soviético de la agrupación de carros de combate de Krivosheim y de los bombarderos *Tupolev SB-2*, conocidos en nuestra patria como *Katiuskas*, del cuerpo aéreo mandado por Smushkevich, marcó un nuevo punto de inflexión en la ecuación del potencial aéreo y terrestre de las fuerzas en presencia, iniciándose una tendencia favorable a las gubernamentales que se acusaría en los meses siguientes.

La revolución de la tecnología aeronáutica, que desencadenaron los constructores norteamericanos en la década de los 30, se estaba propagando, aunque con cierto retraso, por Alemania y Gran Bretaña, mientras Italia y Francia quedaban, en mayor o menor medida, descolgadas. En esta situación fue una auténtica sorpresa comprobar que la Unión Soviética había sido capaz de situarse en vanguardia en el corto espacio de tiempo de aquellos años, pero el hecho cierto es que sucedió y que el material aéreo de

aquella procedencia era el de mayor calidad de los construidos en serie en 1936 y, por supuesto, el mejor de los que vinieron a España en el primer semestre de la guerra, ventaja cualitativa que mantuvo el Ejército Popular hasta bien avanzada la contienda.

Desde el momento de su aparición se comprobó que los SB.2 eran algo nuevo que trastocaba los términos en que se venía desarrollando la lucha aérea. Los cazas biplanos Fiat, que se habían impuesto a los *Dewoitine* y *Loire* franceses, no tenían velocidad suficiente para alcanzar a los finos bimotores adversarios, a los que ni tan siquiera podían mantener a distancia de tiro, caso de sorprenderlos. Los *Katiuskas* pudieran bombardear, con casi total impunidad, los principales aeródromos de la retaguardia enemiga y el 29 de octubre atacaron los de Sevilla, Granada y Cáceres y el 30 los de Salamanca, Talavera y, de nuevo, Sevilla.

La sorpresa se acentuó el 4 de noviembre al entrar en liza dos escuadrillas de biplanos *Polikarpov I-15*, bautizados en España con el nombre de *Chatos* por su gran motor radial, a las que seguiría pocos días después una tercera que comenzó a actuar en Vizcaya. Los *Fiat* y *He 51* intentaron frenarlos y el 13 de noviembre sostuvieron con ellos un memorable combate sobre Madrid, con bajas sensibles por ambos bandos. La calidad de *Fiat* y *Chatos* era muy similar, pero no así la de los *He 51* que quedaron marginados y tuvieron que ser relegados a frentes secundarios. Las cosas empeorarían para éstos al incorporarse a la batalla aérea otras dos escuadrillas soviéticas de caza, pero éstas de monoplanos *Polikarpov I-16*, unos aviones de la

nueva generación aeronáutica, de fina aerodinámica, tren de aterrizaje retráctil y gran velocidad, que en España fueron llamados *Moscas* por sus usuarios y *Ratas* por sus oponentes. En su sistema constructivo se seguía mezclando la madera con el metal, pero su velocidad horizontal y ascensorial y su techo de vuelo eran muy superiores a los del *Fiat*, que sólo tenía a su favor una mayor maniobrabilidad y una excelente velocidad en picado, ventajas que con una táctica apropiada de sus oponentes hubieran perdido toda su eficacia.

En los duros combates aéreos que se libraron en los cielos madrileños destacaron los pilotos españoles Joaquín García Morato, Ángel Salas, Julio Salvador y Miguel García Pardo por un bando y Andrés García Lacalle por el otro, junto a los italianos y soviéticos, cuyo número era mayoritario.

A pesar de que la superioridad de la caza soviética se iba afirmando, las tres escuadrillas españolas de *Ju-52*, más otra cuarta creada en octubre y la de *Ro.37* de José Muñoz, siguieron operando sobre Madrid hasta que finalizaron los combates terrestres, aunque a costa de regresar diariamente, cuando podían hacerlo, con numerosos impactos de la acción enemiga.

La presencia del cuerpo expedicionario soviético alarmó en gran medida al mando nacional y sirvió de revulsivo para que Berlín —que ya había enviado, además de aviones, algunas tripulaciones— autorizara el 30 de octubre la formación de otro alemán de similar fortaleza en aire, aunque no en tierra. Comenzó a salir de los puertos



Los pilotos de caza tenían que descansar cerca de los aviones. En la fotografía, pilotos republicanos afeitándose ante un I-16. Uno de ellos es el "as" José M. Bravo.

ANDRES GARCIA LACALLE



SARGENTO piloto del 11 Grupo de Caza al iniciarse el Alzamiento, se distinguió en los combates por Madrid y sus aeródromos, en la Sierra, Extremadura y en el Valle del Tajo. El 3 de septiembre de 1936 fue ascendido a alférez por méritos de guerra.

Al llegar a Madrid los primeros "chatos" se incorpora a la Escuadrilla mandada por Tarjov y con ella participa en las luchas de noviembre y diciembre. A primeros de febrero de 1937, ya

capitán, se le concede el mando de la primera Escuadrilla española de "Chatos" que en la batalla del Jarama tuvo una destacada actuación y fuertes pérdidas. Más brillantes y fáciles resultaron las cosas en Guadalajara, aunque la escuadrilla también tuvo que lamentar dos bajas: un muerto y un prisionero. Acabada esta batalla, Lacalle asumió la jefatura de un grupo formado con su propia escuadrilla y otra rusa, pero por poco tiempo, pues pronto fue enviado a Rusia como profesor acompañante de la segunda promoción de pilotos que allí se formaron.

De vuelta a España, permanece algún tiempo afecto a la Subsecretaría y es encargado en la primavera de 1938 de organizar el nuevo Grupo 28 con los Grumman importados de Canadá; pasa luego a las órdenes del jefe de la Escuadra de Caza, al que sustituye al finalizar 1938, ya con el empleo de mayor, obtenido con méritos.

Exiliado a Méjico, murió en Santo Domingo (Cuba). Antes había escrito el libro "Mitos y Verdades".

germanos en la mañana del día 7 de noviembre y los aviones de la que se llamaría *Legión Cóndor* prestaron su primer servicio en la tarde del 25, ya de noche, con un bombardeo de la base naval de Cartagena.

Alemania y Franco, que ya ocupaba la jefatura del llamado *bando nacional*, creyeron que con el envío del centenar de aviones que componía la *Legión Cóndor* se podría contrarrestar la presencia soviética, pero no fue así dado el gran desnivel técnico de los biplanos *Heinkel 51*, que respondían a una concepción aún más anticuada que los *Fiat* y los trimotores *Jukers 52*, respecto a los aviones soviéticos *SB-2* y *Moscas*. Sólo la docena de monomotores *Heinkel 70* de reconocimiento pudieron compararse con el material soviético, aunque entre éste también había representantes de la vieja generación, como los biplanos *Polikarpov I-15*, *R-5* y *R-Z*, conocidos en España como *Chatos*, *Rasantes* y *Natachas*.

Los *Fiat* intentaron recobrar la superioridad aumentando su número e incrementando su presencia a tres escuadrillas en noviembre y a cinco en el invierno, pero los *Chatos*, a los que en la zona de Franco se apeló también *Curtiss*, por creer en un principio que eran aviones de esa marca, se reforzaron en mayor cuantía y también les sobrepasaron en número a partir de febrero de 1937; como, por añadidura, los *Moscas* se duplicaron igualmente en marzo con la llegada de una segunda remesa de 31 aviones, la superioridad del cuerpo soviético se acentuó.

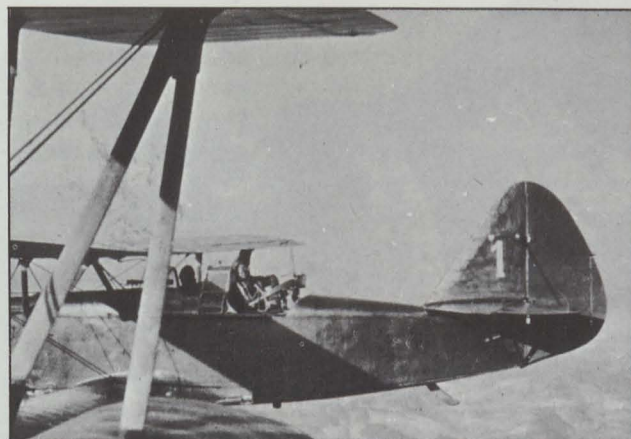
Tanto éste como el alemán formaron un todo homogéneo, que contaba con su propio personal de tierra y que actuaba

bajo su propio mando, aislado del resto de la aviación y con una casi absoluta autonomía funcional. Los generales Smushkevich, que en España se hacía llamar *Douglas*, y Sperrle, conocido entre nosotros con el sobrenombre de *Sander*, no hacían excesivo caso ni a Hidalgo de Cisneros ni a Kindelán. Sus dos organizaciones se nutrieron con personal profesional elegido entre los más experimentados y competentes de sus respectivas aviaciones y resultaron unas formaciones eficientes, bien entrenadas y mandadas. La rusa obtuvo inicialmente mejores resultados por la neta superioridad cualitativa de su material y ello hizo posible que las Fuerzas de Defensa de Madrid lograran frenar el avance de sus contrarios y obtuviesen una importante victoria defensiva.

Batallas del Jarama y Guadalajara

ANTE esta situación, el mando de Salamanca hubiera debido desarrollar una estrategia de máxima economía de medios y concentrar toda su aviación en el punto principal para lograr en él una masa numérica suficiente, pero en vez de eso, en febrero de 1937 dividió sus efectivos entre los teatros de operaciones de Málaga y Madrid, pensando tal vez que al aumentar a nueve sus escuadrillas de caza —cinco de *Fiat* y cuatro de *He 51*— tenía resuelto su problema.

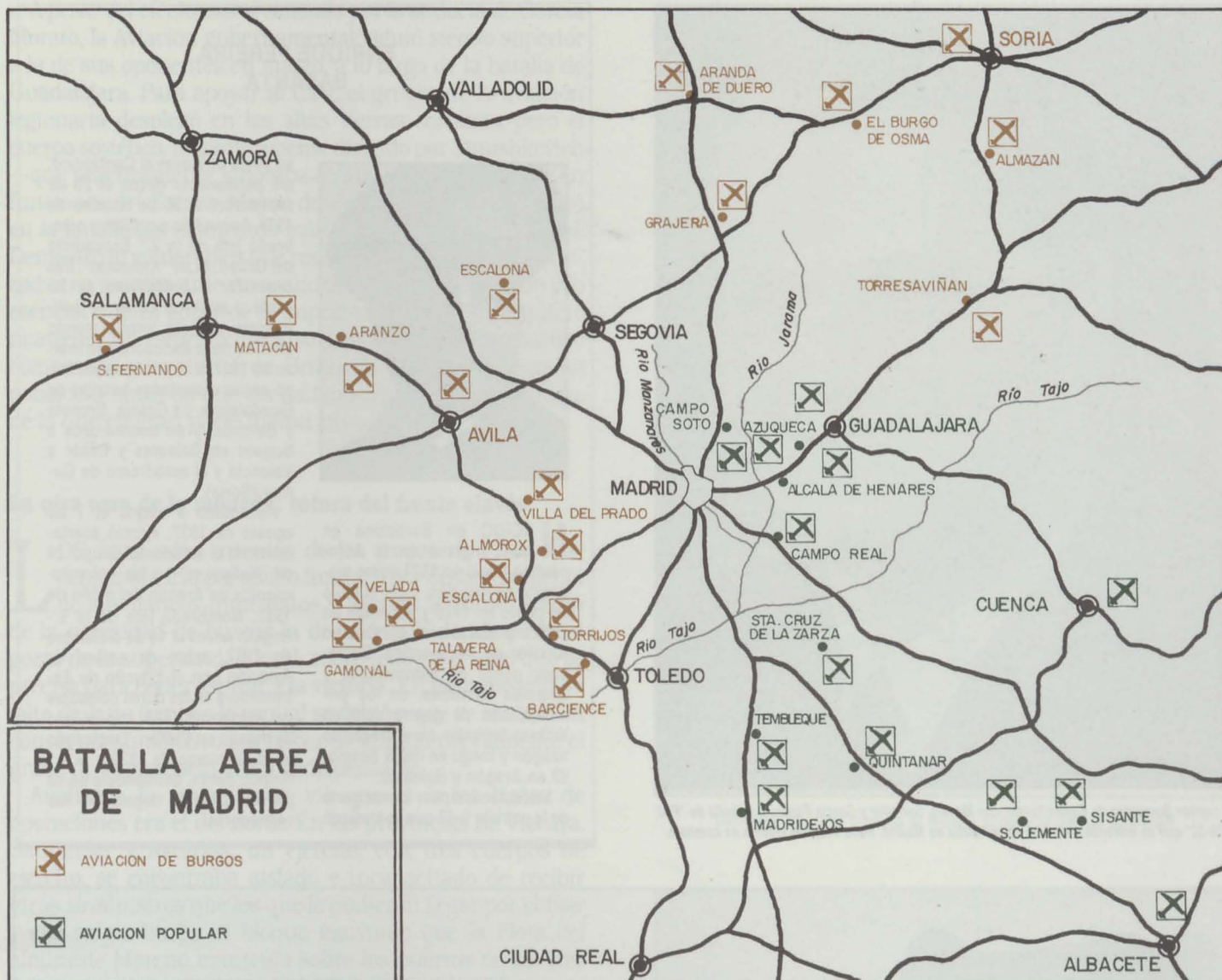
Una deficiente información no le permitió evaluar debidamente el simultáneo y similar crecimiento de la caza republicana.



POLIKARPOV R-Z ("Natacha")

BIPLANO de cooperación de poco andar en vuelo horizontal, pero con una gran velocidad en picado, llegó a España en enero de 1937 y su primera y brillante misión de guerra se cumplió en la batalla de Guadalajara. Excepto en el Cantábrico, actuó por toda la Península a lo largo de toda la guerra, sufriendo grandes bajas en la batalla de Brunete y en la campaña de Cataluña. Llegaron a existir simultáneamente hasta 8 escuadrillas, pero por poco tiempo, reduciéndose luego su número a 6 y finalmente a las 4 del Grupo 30, cifra que permaneció inalterada desde finales de 1937 a marzo de 1939.

Al finalizar la contienda quedaban en servicio 36 "R-Z", que prestaron servicio en el Marruecos español hasta muy avanzados los años 40 (en 1946 quedaban 12 en activo). Mandaron grupo de "Natachas", en guerra, Moreno Miró, Monedero, Alonso Vega, Pelayo y Hernández Chacón.



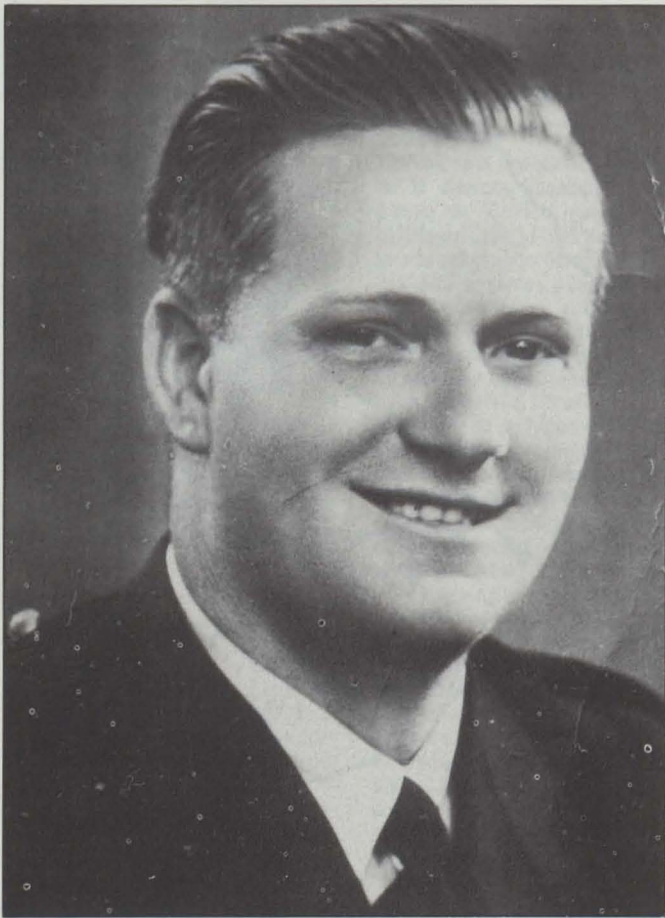
La campaña de Málaga, que coincidió con la llegada a España del grueso del que se llamaría Cuerpo de Tropas Voluntarias (CTV), se fue retrasando semana tras semana por el mal tiempo, y la prevista ofensiva del Jarama, que también se demoró por la misma causa, se inició cuando los italianos aún no habían trasladado desde Andalucía a la Alcarria sus principales medios aéreos y ninguno de los terrestres.

Para la ofensiva, Kindelán contaba con dos formaciones españolas de 18 *Ju 52* en Veladas y 6 *Ro.37* en Talavera; una treintena de *He 51* alemanes —desplegados en Escalona y Villa del Prado, en el valle del Alberche y Avila— y 18 *Fiat* italianos en Torrijos. Los gubernamentales, que también preparaban una ofensiva por el mismo punto, habían concentrado en el centro a todos sus monoplanos de caza *I-16* y a la mayor parte de los bombarderos *Katiuskas*, *Rasantes* y *Natachas*, pero no sus *Chatos*, que tenían sus numerosas escuadrillas repartidas por todo su territorio.

Las operaciones comenzaron el 6 de febrero y el primer combate aéreo se produjo el 12; en él fueron abatidos un jefe de escuadrilla de *He 51* y uno de sus gregarios; al día siguiente el derribado sería un jefe de escuadrilla *Fiat* y la

situación no mejoró con la llegada el 14 de nuevos aviones de este modelo, procedentes de Andalucía.

Las cosas se ponían feas para los aviadores de Kindelán y el 15 ni los *He 51* ni los *Fiat* salieron a escoltar a los *Ju 52* españoles, que el 16 perdieron a uno de sus jefes de grupo, el capitán José Calderón Gaztelu, que a título póstumo sería premiado con la Cruz Laureada de San Fernando. La llegada al frente de Madrid de la patrulla de *Fiat CR.32*, formada por García Morato, Salvador, Bermúdez de Castro y García Pardo, aunque con sólo tres aviones, fue el catalizador que permitió el gran desquite de los *Fiat*. El 18, cuando los *Fiat* italianos viraron para situarse paralelamente al frente, los *Chatos* que esperaban al otro lado atacaron a los *Junkers* y *Romeo* que se adentraron en territorio enemigo. Morato rompe entonces la formación y se lanza al combate. Los italianos, después de un momento de vacilación, corren en ayuda de los españoles y, según sus partes, en el combate caen 8 *Chatos* por una sola pérdida. Morato gana también la Laureada por su actuación frente a la escuadrilla internacional de Lacalle y la rusa de José Tinker, de la escuadrilla Lacalle, reconoce la pérdida de tres aviones de su unidad y dos de las otras; Lacalle reduce éstas cifras.



El capitán Bermúdez de Castro formó, con Morato, Salvador y García Pardo, la patrulla de "Fiat CR-32" que se enfrentó a los I-16 en la batalla de Madrid. Poco después moriría en combate.

ENRIQUE PEREIRA BASANTA



en vuelo de Rosas al Cantábrico, allí permaneció desde el 20 de septiembre al 30 de octubre de 1936. Ascendido a capitán y nombrado jefe de la 2.º Escuadrilla del Grupo 12 de "Katiuskas", tras organizar el aeródromo de Sísante y asistir al curso de polimotores, en Reus, tomó el mando efectivo de la Escuadrilla en marzo de 1937, a cuyo frente participó en las disputadas batallas de Guadalajara, La Granja, Brunete y Belchite, y en bombardeos a buques en Baleares y frente a Valencia y al aeródromo de Garray (Soria).

NACIDO en Barcelona en 1902, ingresó en la Aeronáutica Naval en 1921 como mecánico de Aviación, logró el título de piloto en 1926 y ascendió en 1932 a oficial tercero del Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica. Destacado piloto de hidroaviones y aparatos terrestres, en los primeros días de guerra voló en Vickers terrestre en el frente de Aragón y luego en hidro Savoia-62 en Aragón y Baleares.

Seleccionado para formar parte de la patrulla S-62 que se trasladó

Ascendido a mayor el 7 de agosto de 1937, ejerció acertadamente el mando del Grupo 24 de "Katiuskas" en los enfrentamientos en Aragón del otoño de 1937. Nombrado jefe de la 5.º Región Aérea el 10 de diciembre de 1937, actuó de enlace de Aviación con el Ejército de Extremadura en los duros combates del verano de 1938, con puesto de mando en Chillón. Trasladado el 26 de marzo de 1939 a la 2.º Región Aérea, permaneció en su puesto hasta la llegada de los vencedores.



Dos héroes de la Aviación de Franco. El capitán Calderón muerto en la batalla del Jarama, por la que se le concedería la Laureada y el capitán Muñoz Jiménez "El Corto", que moriría también en combate en Rusia.

A pesar del efecto moral causado por la audacia de García Morato, la Aviación gubernamental siguió siendo superior a la de sus oponentes en marzo, a lo largo de la batalla de Guadalajara. Para apoyar al CTV, el grueso de la aviación legionaria desplegó en las altas tierras sorianas, pero el cuerpo soviético, magníficamente dirigido por Smushkevich —que prácticamente ignoraba a Ángel Riaño como jefe en funciones del Estado Mayor de Fuerzas Aéreas— alcanzó en la batalla los momentos más brillantes de su historial. Demostró lo vulnerables que resultan las columnas motorizadas en marcha ante un asalto decidido de la aviación y lo esencial que es gozar de la supremacía aérea si se quiere mantener un esfuerzo ofensivo prolongado. El bombardeo combinado y continuo de Brihuega asoló esta pequeña población antes de que los italianos iniciaran su retirada, de la que en gran parte fueron causa.

La otra cara de la moneda: rotura del frente alavés

LOS fracasados intentos de las tropas de Franco de ocupar Madrid por asalto frontal o por desbordamiento de sus flancos inmediatos y lejanos, le convencieron de la necesidad de buscar la decisión allí donde pudiera gozar de la superioridad local, sobre todo en el aire, que se precisa para poder aspirar a la victoria. En gran medida su falta de éxito frente a la capital se debió a que se obstinó en conseguir su objetivo sin haber alcanzado previamente el grado de supremacía aérea indispensable.

Analizada la situación se vió que el único teatro de operaciones era el del norte. En las provincias de Vizcaya, Santander y Asturias, un ejército, con tres cuerpos de ejército, se encontraba aislado e incapacitado de recibir otros suministros que los que le pudieran llegar por el mar y ello exigía burlar el bloque marítimo que la Flota del almirante Moreno mantenía sobre los puertos de las tres provincias. Su masa de maniobra, muy considerable, no era intercambiable con la del resto de los ejércitos de la República, que constituían el grueso de las fuerzas gubernamentales, y contra él se podía, al menos teóricamente, lograr una superioridad local, especialmente en el aire. Razones geográficas, orográficas climatológicas dificultaban notablemente el despliegue de la Aviación republicana destacada en las provincias cantábricas, en tanto Franco podía reunir la totalidad de la propia, si así le fuera necesario: la estrechez de la franja norteña y lo abrupto de su territorio limitaba notablemente el número de los posibles aeródromos y esto reducía su seguridad; por añadidura, las frecuentes lluvias y nieblas anclaban a los aviones al suelo muy a menudo.

A estas consideraciones, puramente militares, se unían otras, no menos importantes, de carácter político y económico: la riqueza natural de la región, en la que se encontraban los principales yacimientos españoles de carbón, hierro y zinc, la práctica totalidad de la industria siderometalúrgica y una importante fracción de la naviera, la hacían, junto con su densa demografía, un objetivo primordial cuya caída tendría necesariamente una enorme repercusión moral y material.

El general Kindelán y el teniente coronel Vigón, jefe este último del Estado Mayor de las Brigadas de Navarra —en



Derribo de un I-15 en la batalla de Brunete. El piloto se lanza en paracaídas.



El emblema del grupo de Morato, cuyo lema "Vista, Suerte y al toro", se haría legendario en Aviación.

su conjunto 61 División— influyeron decisivamente en el ánimo de Franco, hasta entonces obsesionado por Madrid, que ordenó la transferencia del centro de gravedad de la lucha al norte. Y dentro de él al sector vascongado, para aprovechar el alejado despliegue del grueso del Ejército del Norte gubernamental, que tenía concentradas la mayor parte de sus reservas en Asturias, atraído por la idea fija de conquistar Oviedo, no menos absorbente que la que sus enemigos sentían por Madrid. Allí combatían dos de los mejores batallones del Cuerpo de Ejército Vasco, que se habían trasladado para colaborar en la tercera ofensiva contra la capital del Principado, desencadenada en febrero de 1937, y que aún no había finalizado.

Como el Gobierno conservaba una clara supremacía aérea en los frentes principales, Franco no se decidió a desplegar toda su Aviación en apoyo de los que habrían de iniciar el ataque, pero situó en la submeseta norte los grupos de bombardeo, que así se encontraban en situación de acudir indistintamente al Cantábrico, a Aragón o al Centro. Era una considerable ventaja de la que no podían gozar sus contrarios, obligados a dividir sus fuerzas aéreas o a renunciar a dar protección a una de las fracciones en que estaba dividido su territorio.

Franco propuso a Sperrle que trasladara al nuevo frente la Legión Cóndor, salvo los hidros y una fracción de su escuadrilla de reconocimiento, propuesta que, en su nombre, aceptó, aunque sin excesivo entusiasmo, Von Richthofen, su jefe de Estado Mayor desde enero. Ello le permitiría utilizar con escaso riesgo el anticuado material de que disponía e ir comprobando las posibilidades de los aviones experimentales que acababan de llegar de Alemania y que, de dar resultado, se fabricarían en serie para renovar totalmente sus efectivos y dotar a la naciente Luftwaffe.

De esta forma la Legión Cóndor apoyaría a las tropas de Mola en el frente vasco, en tanto los mejores aviones de sus aliados españoles seguían en Andalucía. El despliegue aéreo de la Aviación de Franco, que entonces disponía de unos 300 aparatos operativos, llevó al Norte 135, cubrió los restantes frentes con 144 y dejó 24 en los lejanos sectores de Marruecos y Baleares.

FELIPE DEL RIO CRESPO (1912-1937)



En julio de 1936 se encontraba ocasionalmente en Bilbao, y allí se incorporó a la aviación gubernamental, volando con los "Breguet 19" en misiones de bombardeo a Burgos, Oviedo y Vitoria, y en los frentes de la divisoria cantábrica, y cuando llegaron al Norte los "I-15 Chatos", se integró en la escuadrilla que con ellos se formó, destacando pronto en los combates aéreos en los que llegó a alcanzar seis victorias, convirtiéndose en el héroe de la aviación gubernamental de la zona cantábrica.

Ascendió a alférez, teniente y capitán, por méritos de guerra, recibió el mando de la escuadrilla del Norte al marchar Maranchov, el ruso que la mandaba, al Centro, y al frente de ella pereció en combate aéreo sobre el aeródromo de Lamiaco, el 22 de abril de 1937.

HABIA nacido Felipe del Río en Nueva Montaña (Santander) el 9 de septiembre de 1912, piloto civil y estudiante de peritaje industrial, al ser llamado a filas su reemplazo se incorporó a la Aviación Militar en Cuatro Vientos, obteniendo el título de piloto militar en diciembre de 1933.

Exceptuando a los frentes vasco y de Andalucía occidental, los destacamentos aéreos eran débiles en comparación con la potente Aviación gubernamental de aquel tiempo, pero Kindelán arriesgó todas sus posibilidades a una carta, que resultó ser la acertada.

Los medios aéreos que intervinieron en la ofensiva se pusieron operativamente a las órdenes del jefe de la Legión Cóndor, que así contó no sólo con los propios, sino también con los de las Fuerzas Aéreas del Norte y, eventualmente, con los de la Aviación Legionaria estacionados en las bases de Logroño, Vitoria y Soria.

La Legión Cóndor y las Fuerzas Aéreas del Norte iban a imitar en Vizcaya la táctica que Smushkevich había desarrollado con fortuna en Guadalajara: la utilización de

DESPLIEGUE DE LA AVIACION DE FRANCO EL 31-3-1937

Avión n.º	Fiat CR-32	Me109	Ro.41	caza	He 51	Br XIX	He 46	Ro.37	He 70	He 45	coop.	Savoia 81	Ju 45	otros	bombarderos	Total
País Vasco.	10	9	—	19	24	9	—	—	10	7	50	—	25	16	41	110
Asturias.	—	—	—	—	7	—	7	—	—	—	14	—	—	—	—	14
Aragón.	—	—	—	—	4	—	7	—	—	—	11	—	—	—	—	11
Norte.	10	9	—	19	35	9	14	—	10	7	75	—	25	16	41	135
Logroño.	18	—	—	18	—	—	—	10	—	—	10	—	—	—	—	28
Centro.	10	—	—	10	5	—	—	15	—	—	20	14	—	4	18	48
Sur.	24	5*	3	32	6	10	—	6	—	—	22	2	12	—	14	68
Península.	62	14	3	79	46	19	14	31	10	7	127	16	37	20	73	279
África.	—	—	—	—	—	9	—	—	—	—	9	—	3	—	3	12
Mallorca.	6	—	—	6	—	—	—	—	—	—	—	6	—	—	6	12
TOTAL.	68	14	3	85	46	28	14	31	10	7	136	22	40	20	82	303

* En montaje.



Camión blindado "Krupp" de la Legión Cóndor.

todo tipo de aviones contra las columnas motorizadas, en movimiento o estacionadas, y el machaqueo de una población próxima a las líneas del frente de combate y paso obligado de las tropas: Brihuega. El problema se complicaba en el Norte donde había que dismantelar una línea fortificada, construida sobre un abrupto escenario montañoso, y completar la desorganización del ejército que la ocupaba con el bombardeo de los dos principales nudos de comunicaciones de su inmediata retaguardia: Durango y Elorrio.

Al carecer del número de aviones necesario para acometer simultáneamente el bombardeo de las posiciones fortificadas y de las poblaciones clave, von Richtofen pidió la colaboración de los trimotores *Savoia S.81* que los italianos tenían en Soria y les encargó el ataque a Durango y Elorrio, sobre los que lanzaron doce y siete toneladas de bombas respec-



El general Sperrle, jefe de la Legión Condor, se entrevista con el general Franco, en 1937.

tivamente, mientras los aviones alemanes y españoles —en tres acciones sucesivas, realizadas entre las ocho de la mañana y la caída de la tarde— arrojaban sobre el frente 73,5 toneladas, lo que suponía el 80 por 100 del total de las que lanzaron el 31 de marzo de 1937, fecha inicial de la ofensiva.

Estos últimos ataques fueron decisivos, a pesar de que una de las formaciones de la Legión Cóndor atacó por error el puesto de mando de la IV Brigada de Navarra, hiriendo al jefe del Estado Mayor de ésta y estando a punto de alcanzar a su propio jefe, el general Sperrle, que desde un observatorio cercano presenciaba la acción. El balance fue, sin embargo, positivo.

En las siguientes jornadas las tácticas de cooperación aeroterrestre fueron mejorando lentamente, pero no faltaron nuevas equivocaciones, que alcanzaron carácter dramático el 5 de abril cuando los aviones hicieron blanco en las vanguardias de la I Brigada de Navarra —que se aprestaban al asalto del monte Sebigán, tenazmente defendido por el cuerpo de Ejército Vasco— en presencia de Franco y Kindelán.

Operaciones aéreas en los frentes secundarios

La ofensiva tropezaba con grandes dificultades y para paralizarla y cambiar el signo de la guerra, Largo Caballero dispuso que los demás frentes atacaran por todas partes, sin más intención que la de atraer reservas enemigas. En cumplimiento de esta orden, a lo largo del mes de abril se combatió a iniciativa gubernamental en Huesca, Alcubierre, Teruel, Ciudad Universitaria, Casa de Campo, cabeza de puente de Toledo y sector de Pozoblanco-Peñarroya. En este último punto las tropas que mandaba Pérez Salas conquistaron Blazquez, Valsequillo y La Grajuela





El comandante Vara del Rey al regreso de un servicio.

y para frenarlas, a los notables medios aéreos disponibles en Sevilla se añadieron la 1.^a escuadrilla hispana de *Ju 52* —que estaba efectuando una gira por los territorios españoles de África— y, por dos días, la novísima escuadrilla de bimotores de la Legión Cóndor, que el día 9 bombardeó el aeródromo de Andújar.

En esa jornada el frente cordobés quedó estabilizado y los ataques republicanos se desplazaron a Madrid y a Aragón, combatiéndose duramente en Garabitas y Cerro del Aguila y en la Ermita de Santa Quiteria. Sobre los objetivos madrileños primeramente citados la Aviación gubernamental efectuó diez servicios de bombardeo y ametrallamiento y tres de reconocimiento, contra los que poco

podieron hacer sus contrarios, cuyo grueso se encontraba en el lejano aeródromo de Soria. La actividad se mantuvo con casi idéntica intensidad el día 10, fecha en la que acudieron los bimotores de la Legión Cóndor, que la víspera habían atacado el aeródromo de Andújar, y que lanzaron sus bombas sobre el de Barajas antes de regresar a Burgos.

Normalizada también la situación en este sensible sector, el centro de gravedad de los ataques republicanos se desplazó a Aragón, donde Kindelán sólo contaba con tres escuadrillas *Heinkel* de tipos anticuados: dos de *He 46* y una de *He 51*; para reforzarlas acudieron desde Asturias los *He 46* del comandante Vara del Rey y una escuadrilla de *He 51*, y desde Sevilla otra de este mismo tipo de avión, todas

DOCTRINA DE EMPLEO DEL "HE.51" COMO AVION DE ASALTO Y DE BOMBARDEO EN PICADO

DADO que este avión está en condiciones de inferioridad, por su motor, para combatir a la altura normal del combate (3.000 metros y superiores) y tiene un poder ofensivo (dos ametralladoras de capot y seis bombas de diez kilogramos), se puede emplear con gran rendimiento para asalto y ataque a baja altura con ametrallamiento y bombardeo en picado a 45°.

Una escuadrilla de estos aviones colocada en un frente estabilizado, tiene capacidad para asegurar los reconocimientos cercanos diarios y para frenar una ofensiva local y desarticulada.

Estos reconocimientos en una profundidad de diez kilómetros se pueden ejecutar eficazmente con una pareja de *He.51*, uno para efectuar el reconocimiento y el otro para vigilar el cielo y evitar una sorpresa enemiga. En caso de presencia de enemigo aéreo no aceptar combate y escapar.

El empleo de estas unidades para asalto a trincheras, ataque al tráfico de carreteras, etc., es el de más eficacia; reduce la moral del enemigo, aumenta considerablemente la propia y obtiene resultados materiales muy apreciables. Deben emplearse para ello unidades de seis o nueve aviones que atacan formando cadena.

Por otra parte, a los pilotos nuevos destinados en estas unidades, les educa el espíritu agresivo, sin reducir el de cazador, por lo que constituyen una buena escuela de entrenamiento para el pilotaje en Unidades de caza Fiat.

El bombardeo en picado a 45° es de tal eficacia que se ha comprobado que el error en alcanzar el blanco es inferior a cinco metros y el aprendizaje sumamente elemental.

La táctica para ejecutar dicho bombardeo es la siguiente:

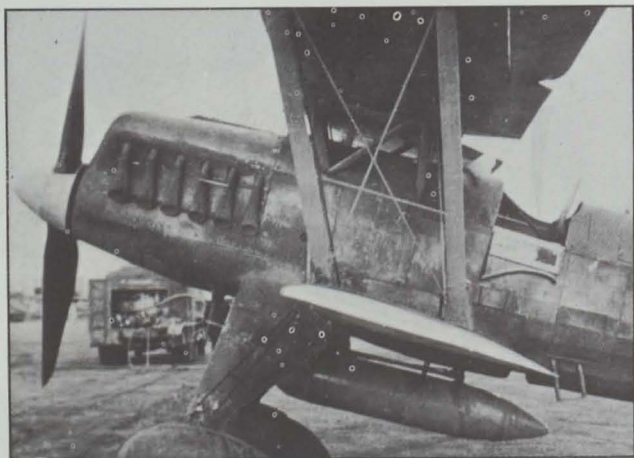
A una altura de 1.000 metros sobre el objetivo, se pasa perpendicular a la línea sol-objetivo, procurando observar este último por una costilla lateral inferior izquierda, tal que forme con la línea antes citada, sol-objetivo, un ángulo de 45° (figura).

Al llegar a esta línea se inicia el picado en viraje a 90° a la izquierda, apuntando en el descenso al objetivo, se ametralla, se mira por encima del plano superior para colocar el borde de ataque paralelo al horizonte, y a una altura aproximada de 100 metros se inicia el enderezamiento y a continuación se dispara la bomba. Seguidamente se gana altura, observando la explosión de la bomba para corregir en otro ensayo el momento exacto de su lanzamiento.

La unidad deberá ir formada en ala a la derecha, de esta forma el ataque se efectuará en viraje a la izquierda (flanco seguro de salida).

El entrar sobre el objetivo dejando a espaldas el sol permite sorprender y no ser tocado.

El comandante Morato (que ha estudiado y propuesto esta doctrina de empleo del *He.51*) manifiesta ha ejecutado 75 veces esta forma de ataque sin ser tocado.



HEINKEL 51

BIPLANO de caza llegado a España en agosto de 1936, pronto demostró su ineficacia en esta misión, para destacar, en cambio, como aparato de cooperación, en la modalidad llamada "cadena" en España, que también practicaron los "Romeo 37", "Heinkel 45", "Heinkel 46" y "Aero".

La Legión Cóndor llegó a tener cuatro escuadrillas de "Heinkel 51", que pronto se redujeron a dos y luego desaparecieron. Estas escuadrillas fueron sustituidas por las dos del Grupo 1G2 (Unidad muy destacada, que fue recompensada con la Medalla Militar colectiva, y su jefe, José Muñoz Jiménez, con la individual) y por las dos del Grupo 4G2. En la postguerra los "Heinkel 51" pasaron a la Escuadra de Asalto de Getafe (luego Regimiento número 31), en donde siguieron volando hasta 1946.

ellas con tripulaciones españolas. Mandaban las escuadrillas de cooperación los capitanes Jiménez Ugarte, S. Rubio, Gancedo y Pérez Cela, las de asalto M. Montero, Salas y Martín Campos, y el conjunto el comandante García de Cáceres, jefe de las Fuerzas Aéreas de Aragón.

Los republicanos ocuparon el 12 de abril la importante posición fortificada de la Ermita de Santa Quiteria y para desalojarlos acudieron al día siguiente todos los He.51 disponibles y ocho He.46, que ametrallaron en cadena las rectas trincheras enemigas, abandonadas por sus defensores tras dejar en ellas 400 bajas. El procedimiento, que actualizaba y modernizaba el vuelo a la española de tiempos de Marruecos, respondió a una iniciativa de Salas que se normalizó tres meses después a propuesta de García Morato y supuso una innovación táctica que haría fortuna.

Restablecido el frente, los republicanos desplazaron el centro de gravedad de los combates al sector de Teruel, en el que se produjeron duros enfrentamientos entre las escuadrillas de *Chatos* de Jiménez, Kosakov y Alonso Santamaría —del grupo que mandaba García Lacalle y en el que eran jefes de patrulla los norteamericanos Tinker y Baumler, el ruso 'Victor' y el español Aguirre— y las escuadrillas de He 51 de Montero, Salas y Martín Campos. El día 16, la de Salas derribó un *Katiuska* y el *Chato* de Tuya, de la escuadrilla Kosakov, y 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 al haber sido alcanzado por los disparos de J. Comas —aunque le diera tiempo a llegar a suelo propio— y Salas, J. Ansaldó, J. Muntadas y Rafael Mazarredo regresaron a Calamocha con

sus aviones acribillados. Tinker describió este combate como el más reñido de los librados hasta entonces y Salas lo considera el más duro de todos en cuantos participó. Fue citado en la Orden General de las Fuerzas Aéreas de Aragón, en unión de Palmero, como muy distinguido; Morato le felicitó calurosamente y le reclamó a Sevilla, con todos sus pilotos, para formar con ellos la segunda escuadrilla del primer grupo Fiat totalmente español, el 263, cuyo jefe fue Morato y los de sus escuadrillas Salvador y Salas.

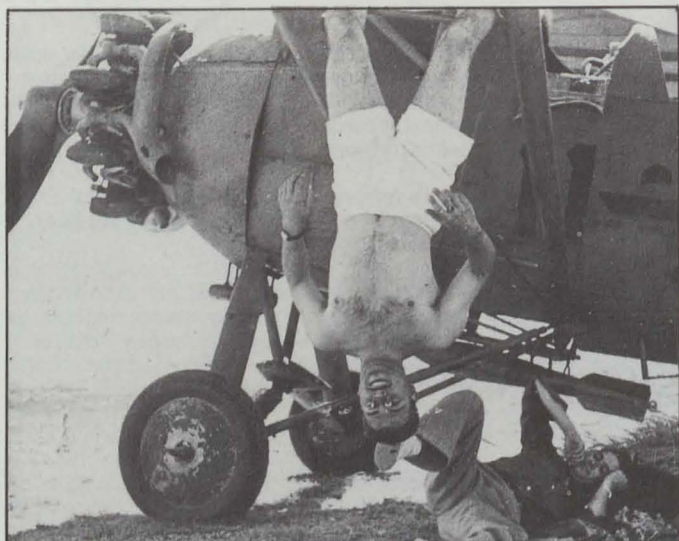
Salas entregó sus He 51 a las escuadrillas de Montero y Martín Campos que constituyeron el Grupo 1G2 de asalto. Para cubrir el hueco que la escuadrilla Salas dejó en Aragón, los italianos desplazaron el 23 de abril hacia allí sus escuadrillas de caza 1.^a y 3.^a y Kindelán el primer grupo de *Junkers* español, que participaron en el contraataque iniciado el día 26.

El aprovisionamiento del Santuario de la Cabeza

NO cejaron los republicanos en sus hasta entonces baldíos intentos de atraer hacia sí reservas enemigas en número suficiente como para obligarles a paralizar su avance hacia Bilbao y su esfuerzo se dirigió contra el Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, en las proximidades de Andújar, y en el que desde el comienzo de la guerra mantenían un reducto, clavado en plena retaguardia gubernamental, un grupo de guardias civiles al mando del capitán Cortés.

Desde los tiempos de Marruecos el aprovisionamiento de una posición cercada era uno de los servicios habituales de la Aviación, que sufrió en ellos una gran parte de sus bajas, pues para hacerlo con eficacia era necesario volar a muy baja altura; sólo así se podían tener razonables posibilidades de que los abastecimientos llegaran a sus destinatarios, normalmente dueños de una muy reducida extensión de terreno.

El recinto del Santuario era de una superficie mucho mayor que la habitual de las posiciones marroquíes, pero



El personaje que cuelga cabeza abajo es el teniente Márquez; el avión, un He 46. La escena se filmó en el aeródromo de Sanjurjo.

estaba situado muy al interior de la retaguardia y albergaba un elevado número de civiles, lo que exigía continuidad en las entregas y esto a lo largo de los siete meses que duró el asedio. A los riesgos de un vuelo que tenía que realizarse casi con carácter regular se unía el que representaba la inmediata proximidad del aeródromo de Andújar, en el que de forma prácticamente permanente desplegaba una escuadrilla enemiga.

No se trataba de repetir los heroicos vuelos aislados de antaño sino de realizar servicios continuos, con buen o mal tiempo, de programarlos meticulosamente y de experimentar y estudiar las tácticas adecuadas de lanzamiento para lograr los mejores rendimientos. Las necesidades diarias de las 1.200 personas sitiadas se cifraron en unos 750 kilos de alimentos, severamente racionados, y una cantidad algo menor de suministros diversos, que incluían armas, municiones, medicinas, detergentes, etc. Es decir, la carga de un polimotor de la época.

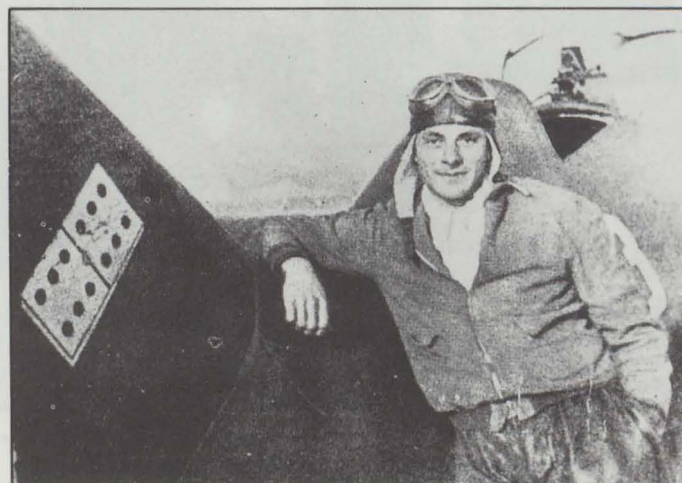
Para este fin se acondicionó un trimotor *Savoia S.81*, y aunque nunca se pudo alcanzar una regularidad matemática en sus servicios de abastecimiento, éstos se repitieron con una cadencia que permitió la prolongación de la resistencia. El mes óptimo fue el de febrero de 1937, en cuya primera quincena no se faltó ni un solo día a la cita con los defensores; pero los aviones de caza del aeródromo de Andújar obligaron a una angustiosa interrupción en la primera quincena de marzo y a la posterior adopción del aprovisionamiento nocturno, situación que se prolongó hasta el día 1 de mayo, fecha en que la posición sucumbió, después de que el capitán Cortés cayera mortalmente herido.

El total de los abastecimientos recibidos por los cercados se aproximó a las 100 toneladas, que fueron lanzadas en 121 servicios de aprovisionamiento, a los que deben añadirse otros 36 de bombardeo a las posiciones de asedio y 9 de reconocimiento: 166 vuelos en total, sin incluir los de los cazas de acompañamiento. Setenta de estos servicios se hicieron en el *SM.81* especialmente preparado, unos 65 con *Junkers 52*, 22 con el *DC-2* y 9 con diversos aparatos. Se distinguió en forma destacada Carlos de Haya, que efectuó 86 de estas misiones, más de la mitad, siendo seguido en orden de actividad por Antonio Bazán, Uselod Marchenko, Carlos Muntadas, Manuel Presa y Luis Bengoechea. Les acompañaron muy asiduamente el capitán Rodríguez Cueto —de la Guardia Civil y procedente de la fuerza sitiada— que actuó como tripulante, el capitán observador Canalejo, el radio Tomás Guil, el mecánico Jarén y el ametrallador Ragosín, siendo heridos estos dos últimos por el fuego enemigo.

Dieron así fin las acciones republicanas de carácter táctico que para tratar de interrumpir la ofensiva sobre Vizcaya lanzaron las fuerzas de los ejércitos del Centro, Sur, Teruel y Cataluña y, ante su fracaso, Largo Caballero, bien aconsejado por su jefe de Estado Mayor, decidió emprender una acción estratégica de altos vuelos que resultara decisiva. Se trataba de lanzar una fuerte ofensiva sobre Extremadura para la que se reuniría una importante masa de maniobra y a la que se le daría como objetivo alcanzar la frontera portuguesa desde el saliente de Mérida y una vez divididas las fuerzas y el territorio enemigo abatirse sobre



El coronel Casinelli, jefe de la Escuadra de Caza de la Aviación Legionaria.



El piloto republicano Francisco Tarazona, apoyado en su avión I-16 "Mosca" ("Rata" para sus contrarios).

la fracción más débil, la del sur, y destruirla. Ello pondría en manos del Gobierno toda Andalucía y aislaría de nuevo a Marruecos del resto del territorio regido por Franco.

Para hacer posible este ambicioso plan, se procedió a una profunda organización del Ejército Popular y se acumularon cuantiosos medios, pero el veto soviético y la sorda oposición de Miaja frustraron el proyecto.

Ruptura del frente oriental vasco. Guernica

MIENTRAS en la zona central se hacían estos preparativos, las Brigadas de Navarra, tras tres días de ataques ininterrumpidos, conseguían el 23 de abril derrumbar el frente oriental vasco. Al día siguiente la I ocupó y rebasó Elorrio y después de desbordar Durango por el Este, alcanzó en la tarde del domingo 25 las estribaciones del monte Oiz, casi a mitad de camino entre Durango y Guernica. En ese momento, Mola, aferrado como siempre a sus planes, en vez de aprovechar la ruptura y ordenar seguir hacia Guernica, mantuvo su idea inicial de ocupar antes Durango, pero la Legión Cóndor creyó ver clara la conveniencia de abandonar el forcejeo ante esta villa vizcaína, lanzarse en tromba hacia la capital foral y

cortar la retirada a los 12 batallones que aún se mantenían en los sectores de Eibar, Marquina y Lequeitio, que quedarían copados y dejarían abierto un boquete irrellenable en dirección a Munguía y Bilbao.

Con las miras puestas en esta idea bombardeó en la mañana del lunes 26 las ante-iglesias de Arbácegui y

forzado permiso, pero pronto reasumiría sus funciones, tras el enfado de Mola con los italianos por su desgraciada actuación en Bermeo, prólogo de la pausa relativa del mes de mayo ante la línea Sollube, Bizcargui y Peñas de Mañaria, a la que se acogieron las tropas en retirada, que en ellas se defendieron con decisión y heroísmo.



Los pilotos de una unidad de la Legión Cóndor reciben instrucciones formados ante un Heinkel He 111.

Guerricaiz, entre Marquina y el monte Oiz, y por la tarde la propia villa de Guernica y el barrio de Rentería, perteneciente al vecino municipio de Ajanguiz, sobre los que cayeron de 25 a 28 toneladas de bombas, que destruyeron a cerca del 20 por 100 de las edificaciones de la población. El incendio producido en el pasillo atacado se extendió al núcleo central de la villa que quedó prácticamente arrasado. El 64 por 100 de sus edificios fueron pasto de las llamas o de los explosivos.

La mayor parte de las bombas fueron lanzadas por los *Junkers 52*, que sobrevolaron la población hacia las seis y media de la tarde y el bombardeo resultó tan terriblemente demoledor precisamente por haberse realizado en una única pasada, con lo que se logró un suficiente grado de concentración, en el tiempo y en el espacio. El número de víctimas mortales superó posiblemente el centenar, sin llegar a las 200.

Lo más trágico de este trágico bombardeo, que ha pasado a la historia como paradigmático de la guerra total, es que resultó inútil. Mola no alteró de momento sus planes y aunque el avance hacia Bilbao terminaría por hacerse siguiendo el eje Guernica-Munguía, perdió el momento oportuno, con innecesaria prolongación de la campaña.

En la estela de las repercusiones que dentro y fuera de España tuvo el bombardeo, von Richtofen tuvo que ceder momentáneamente la jefatura del Estado Mayor combinado de la aviación norteña y se fue a Gredos con unos días de

Creación del Arma de Aviación

MIENTRAS en el Norte se luchaba con obstinación, Largo Caballero, en las postrimerías de su mandato, seguía en su decisión de lanzar su proyectada ofensiva por Extremadura y en la reestructuración del Ejército que debía llevarla a cabo. Entre las medidas que tomó ocupa un lugar destacado la creación del Arma de Aviación por decreto que se publicó el 16 de mayo de 1937. Aparecía como rama autónoma del Ejército y en ella se integraba el personal de las aviaciones militar, naval y civil, escalafonándose según el empleo y antigüedad que tuvieran el 18 de julio de 1936, salvo el no procedente de las academias, personal que podría incorporarse a las escalas de Aire o Tierra, a la que pasaría automáticamente cuatro años antes de cumplir la edad de retiro o a los quince de servicio en vuelo.

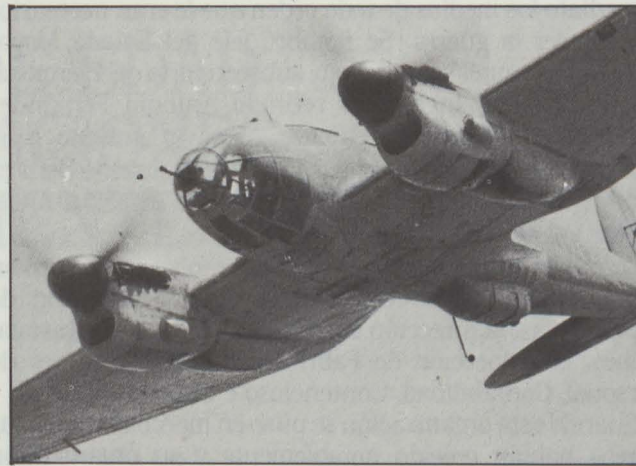
Se componía el Arma de Aviación del Cuerpo General, del Cuerpo Auxiliar, de la Maestranza de Aviación y del Cuerpo de Defensa contra Aeronaves (DECA). Esta última organización había pasado a depender del mando aéreo en lo táctico y administrativo por decreto de 13 de marzo, fecha en la que el coronel Camacho sustituyó al también coronel Pastor en la subsecretaría del Aire. Mandó esta nueva rama del servicio aéreo el teniente coronel Jurado, el jefe designado por Largo Caballero para conducir al Ejército Popular en la proyectada ofensiva de Extremadura. A sus

órdenes quedaron todos los jefes y oficiales de Artillería, Ingenieros y Aviación destinados en antiaérea, en la que la oficialidad debía tener el título de observador y los suboficiales y clases proceder de Aviación.

Además, por orden de 30 de abril se había modificado esa primera estructura estableciendo una secretaría técnica, seis secciones, una red de escucha, las DECA locales y la jefatura de las Fuerzas, de la que dependían directamente el Grupo de defensa contra aeronaves 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 del Centro de coordinación radio de aviación y el personal del Grupo de alumbrado e iluminación. La uniformidad de la DECA se reglamentó, al igual que la del resto del Arma de Aviación, al crearse ésta.

De esta forma tomaba vida el organismo por el que desde hacía tantos años venían suspirando los aviadores, aunque sin atreverse todavía a sobrepasar, siquiera fuera únicamente en la nomenclatura oficial, el nivel de Arma. El complejo orgánico en que ésta se configuró era mucho más de lo que esa palabra encierra y comprendía un amplio conjunto de corporaciones que la daban los caracteres efectivos de un nuevo Ejército, aunque no recibiera esta designación. En él siguió al frente de las Fuerzas Aéreas el teniente coronel Hidalgo de Cisneros; de jefe de Estado Mayor el teniente coronel Riaño; en la subsecretaría el coronel Camacho, y como delegado político el dirigente socialista Amós Ruiz Lecina.

Al día siguiente de publicarse este histórico decreto, Juan Negrín sustituiría en la presidencia del Gobierno a Largo Caballero y en la administración apareció, por primera vez en España, el ministerio de Defensa Nacional, por el que tanto habían suspirado muchos aviadores y en particular Kindelán. Fue su titular el socialista Indalecio



HEINKEL 111

MAGNIFICO monoplano bimotor de bombardeo que comenzó a operar en España, en plan experimental, en marzo de 1937. Una de las escuadrillas del Grupo de bombardeo de la Legión Cóndor se equipó en agosto de dicho año con aviones "He 111 B" y las restantes escuadrillas del Grupo a finales de 1937, siendo 1938 el año de la consagración de este bimotor.

A principios de 1939 arribaron a España una treintena de aviones del nuevo tipo "He 111 E" (mejora del anterior) y con los "He 111 B" antiguos se crearon los Grupos 10G25 y 11G25.

En la postguerra, los "Heinkel 111" supervivientes de los cien importados de Alemania durante la contienda y otros seis meteorológicos comprados luego, se encuadraron en los Regimientos 14 y 15, basados en Zaragoza y Logroño, respectivamente.

Los 200 "Heinkel 111 H16" fabricados por CASA no pudieron entregarse al Ejército del Aire, por falta de motores, hasta los años 50. Formaron en las Alas 25, 26, 27 y 28 y prestaron servicios bélicos en el Africa Occidental Española, permaneciendo en vuelo hasta los primeros años 70.

Prieto, que cesaba en el desaparecido de Marina y Aire, y lo estructuró en dos organismos esenciales. El Estado Mayor Central, *auxiliar del mando único*, y las subsecretarías de Tierra, Marina, Aviación y Armamento. Estas recibían la



Estas escenas eran frecuentes durante la guerra. Restos de un He 111 derribado.

misión de entregar a aquel en condiciones de empleo inmediato los medios de todo orden que le eran necesarios para hacer la guerra. Se nombró jefe del Estado Mayor Central al coronel Vicente Rojo; subsecretario del Ejército al comandante de Ingenieros retirado Antonio Fernández Bolaños, de Marina al teniente de navío Antonio Ruiz González, de Aviación al coronel Antonio Camacho Benítez y de Armamento al también coronel de Aviación Angel Pastor Velasco.

La nueva subsecretaría de Armamento se estructuró en una secretaría, una secretaría técnica, la comisión de experiencias, la dirección de Aprovisionamiento e Instalaciones, la inspección de Fabricación y las secciones de Personal, Contabilidad, Contencioso e Intervención.

Cuando esta organización se puso en marcha las Fuerzas Aéreas habían crecido notablemente y su organización territorial en igual medida. Las Regiones Aéreas eran ya siete, siendo la cuarta y quinta las antiguas zonas de Valencia, creada por orden de 15 de enero de 1937, y la de Badajoz-Córdoba-Ciudad Leal (nuevo nombre que se dio a Ciudad Real), con cabecera en Valdepeñas. Aquella nació para promocionar cobertura aérea a las tropas del frente de Teruel y ésta para dársela a las encargadas de llevar a cabo la frustrada ofensiva por Extremadura. Las provincias norteñas se configuraron como sexta Región Aérea y la zona del interior dio origen a la séptima, con cabecera en Albacete, y cuyo territorio estaba constituido por la mitad norte de esta provincia y unas franjas de las colindantes de Ciudad Leal, 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. De ellos se mantuvieron constantemente activados entre 20 y 40 en cada región y según la importancia de su guarnición se clasificaron en las cuatro categorías siguientes:

- Permanentes, con una guarnición de un teniente y 59 clases y soldados.
- Semipermanentes, con 23 hombres al mando de un sargento y con medios que les permitía pasar a ser operativos a las 24 horas de que fueran requeridos para ello.
- Eventuales, guarnecidos por un cabo y cuatro soldados.
- De socorro, atendidos y vigilados por un guarda.

Fin de la campaña de Vizcaya

DURANTE estas semanas de mayo, en que Negrín procedía a la reestructuración de sus fuerzas con vistas a emprender acciones ofensivas de carácter estratégico del tipo de la ideada por Largo Caballero —pero en otros sectores—, las Brigadas de Navarra se aprestaban a enfrentarse con la segunda línea de defensa de Bilbao, el famoso *Cinturón de Hierro*, al que se aproximaron en lenta progresión a lo largo del mes de mayo, momento en el que se encontraban en contacto con su parte oriental.

Logrado este objetivo, Mola ordenó el día 28 el asalto a Peña Lemona como preámbulo del ataque al *Cinturón*, que se debió realizar el día 31, y von Richthofen cursó precisas instrucciones a las unidades aéreas prohibiendo el bombardeo de Bilbao y de una franja a su alrededor, con las que ponía en práctica una directiva recibida del Cuartel General del Generalísimo.

La operación tuvo que retrasarse porque, la víspera, las fuerzas de maniobra del Ejército Popular probaron su preparación para las grandes ofensivas con un ataque local contra Segovia, que sería la causa indirecta de la muerte del general Mola, fallecido en accidente de aviación cuando acudía a comprobar la gravedad de la amenaza que se cernía sobre su retaguardia. Ambos acontecimientos demoraron el asalto del *Cinturón* hasta el 11 de junio, poco después de que el general Dávila fuera designado para sustituir al desaparecido jefe del Ejército del Norte.

Por esos días la Aviación republicana norteña se había reforzado, aunque en escasa medida y de forma discontinua, pero sus contrarios, apercebidos, realizaron el 5 de junio un ataque al aeródromo de Somorrostro, en el que destruyeron prácticamente todos los aviones de refuerzo y ello dejó a las tropas que entonces mandaba el general Gámir en la misma indefensión en que se encontraban a finales de abril.

En Valencia se había dudado siempre sobre la conveniencia de enviar unidades aéreas al norte o reservarlas todas para hacer masa en las previstas ofensivas por el frente central y sólo se decidieron a mandar a Vizcaya una escuadrilla de cazas rápidos monoplanos rusos cuando ya era demasiado tarde y la derrota en tierra irreversible.

Las Brigadas I, V y VI de Navarra se apoderaron el 11 de junio de la línea montañosa de Urcullu —con el apoyo de 144 piezas de artillería y 42 polimotores de bombardeo, que efectuaron 105 servicios de guerra en total— y a las doce y media del día siguiente la V Brigada perforaba las fortificaciones tenidas por inexpugnables, después de una preparación artillera de cinco horas de duración y un bombardeo en el que los aviones lanzaron más de cien toneladas de bombas que, con toda precisión, cayeron sobre sus objetivos, ocasión que los navarros aprovecharon para horadar la penúltima muralla que les separaba de Bilbao.

En los tres largos meses de la campaña de Vizcaya, la aviación, que allí mandó Sperrle, alcanzó un alto grado de adiestramiento en la cooperación aeroterrestre, modalidad de empleo que fue la predominante a todo lo largo de la guerra civil y en la que llegó a utilizarse la aviación no sólo como complemento de la artillería, sino incluso como sustitutivo de ella. En Vizcaya esto fue posible porque los lentos e inadecuados aviones de la Legión Cóndor y del teniente coronel Rubio apenas tuvieron oposición en el aire, ventaja que desaparecería cuando llegaron los *Moscas* de una escuadrilla soviética, que, por su corto número y las dificultades de despliegue, no pudieron alcanzar los éxitos que habían logrado en el frente central, en el que volverían a demostrar su superioridad cuando se planteara la batalla de Brunete. Con todo, lo más difícil estaba hecho y a Kindelán y las fuerzas a sus órdenes sólo les quedaba esperar la llegada de aparatos más modernos —los de la nueva generación— y adaptar a ellos a sus tripulaciones.