

SEGUNDA CONFERENCIA

**LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO
REPUBLICANA**

LA AVIACIÓN DE BOMBARDEO REPUBLICANA

Por RAFAEL DE MADARIAGA FERNÁNDEZ

Introducción

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

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

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

Los bombarderos franceses

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

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

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

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

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

Los bombarderos republicanos en el norte

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

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

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

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

Llegada de los aviones rusos

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

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

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

La escuadrilla de vuelo nocturno

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

Los últimos rasantes

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

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

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

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

La llegada de los *natachas*

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

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

Los R-Z *natachas* en Guadalajara

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

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

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

La primera reorganización

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

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

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

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

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

En la batalla del Ebro

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

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

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

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

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

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

El mejor bombardero de la República

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

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

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

Avanzadas características

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

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

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

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

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

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

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

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

Expertas tripulaciones de la Aeronáutica Naval

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

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

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

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

Última reorganización y algunas esperanzas

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

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

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

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

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

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

El número de *katiuskas* en España

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

Epílogo con honores y homenajes

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

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