

TERCERA CONFERENCIA

HÉROES DE LA GUERRA AÉREA

HÉROES DE LA GUERRA AÉREA

Por EMILIO HERRERA ALONSO

Dos Aviaciones frente a frente

A lo largo de los casi 1.000 días que duró la guerra de 1936-1939, el mando republicano adoleció de un acusado complejo de inferioridad —del que el «no pasarán» podría ser el reflejo— que le llevó a mantener sistemáticamente a sus fuerzas a la defensiva, y las veces en que abandonó esta postura —Villarreal, Huesca, La Granja, Brunete, Belchite, Teruel, el Ebro y Peñarroya— pese a la inicial superioridad numérica y técnica en cada ocasión, que le llevó a obtener en algunas ocasiones efímeros éxitos, lo hizo con gran timidez y con muy limitados objetivos —que nunca llegó a alcanzar— que se convirtieron en todos los casos en duras derrotas. Esta pasiva mentalidad militar del mando republicano se reflejó en sus Fuerzas Aéreas, tanto en la selección del material adquirido durante la campaña, como en el empleo del mismo, en notorio contraste con la Aviación nacional cuyas unidades dedicaron principalmente su esfuerzo a facilitar las operaciones ofensiva —Málaga, Norte, Levante, Extremadura y Cataluña— de amplios, concretos y lejanos objetivos que siempre se alcanzaron.

No obstante, la guerra aérea experimentó diversas alternativas —que tuvieron amplio reflejo en la guerra, en general—, llevando uno u otro bando la iniciativa en diferentes momentos, alcanzando la Aviación nacional o la gubernamental, temporalmente y en determinados teatros de operaciones, la superioridad aérea, aunque no llegara a alcanzar la supremacía en ningún caso una ni otra, hasta que en el año 1939, en plena

ofensiva de Cataluña la logró la Aviación nacional cuando la republicana dejó, de hecho, de existir.

Este inestable equilibrio estuvo causado fundamentalmente por la calidad técnica del material adquirido en las distintas etapas por ambos contendientes, y la llegada a uno u otro bando de determinados aviones que, con características que superaban las de los adquiridos con anterioridad, daban alternativamente la superioridad a aquel que los recibía.

En las primeras semanas de la guerra

La Aviación Militar española, que en Marruecos en el año 1913 había escrito las primeras páginas de la historia de la guerra aérea, y que forjada en la dura fragua de la larga lucha africana podía ser considerada en el año 1927 como una fuerza aérea moderna y de importancia indudable, llegó al año 1936 con un material aéreo anticuado, con modelos de los años veinte, aunque iniciado ya un proceso de renovación total de aquél. El personal, sin embargo, aunque no muy numeroso, estaba adecuadamente preparado, como la había probado en octubre de 1934, en las operaciones que se llevaron a cabo para someter a los revolucionarios de Asturias. La Aeronáutica Naval, por su parte, estaba dotada de un material aún más anticuado —sus escuadrillas de caza tenían aeroplanos de 1917—, no llegaba a 100 el número de sus aviones, y la organización de su personal era tan peculiar, que pensada para que los mandos aéreos recayeran siempre en oficiales del Cuerpo General, de hecho era el Auxiliar de Aeronáutica, formado por personal procedente de marinería, quien disponía de los aviones.

Al quedar las fuerzas del aire —lo mismo que las de tierra y mar— divididas desigualmente entre las dos zonas el 18 de julio de 1936, retuvo el Gobierno bajo su mando unos 250 aparatos de combate, no llegando al centenar los que quedaron en manos de los alzados en Marruecos. Esta notoria desproporción no fue aprovechada por el mando republicano que, en las primeras semanas concentró en los aeródromos del área de Madrid la mayor parte de sus aviones —y todos los de caza— para defender la capital y actuar en los frentes de la sierra, lo que permitió a los sublevados trasladar sus tropas a la Península, pese a tener bloqueado el paso por la escuadra enemiga que señoreaba el Estrecho. La original solución que se dio a tan arduo problema consistió en la creación del «puente aéreo» —el primero de la Historia—, iniciándolo el día 20 con dos trimo-

tores Fokker F-7 de la escuadrilla del Sáhara, a los que aquella misma tarde se unió un hidroavión Dornier-Wal, que incrementados el 26 con dos bimotores Douglas DC-2 de las Líneas Aeropostales Españolas (LAPE), y el 29 con los Junkers Ju-2 adquiridos en Alemania, llegaron a trasladar a la Península, seis banderas de la Legión, 15 tabores de Regulares, dos batallones de Cazadores y personal de Artillería y Servicios, con un total de 13.962 hombres, además de 44 piezas de artillería, 90 ametralladoras y más de 500 toneladas de municiones y equipo.

Este «puente aéreo» habría resultado irrealizable —o, al menos, de muy difícil ejecución— si el Gobierno hubiera situado unidades de caza en sus aeródromos del sur, y sin él no se habría podido consolidar la cabeza de puente constituida por las tres provincias más occidentales de Andalucía, y mucho menos avanzar sobre el centro, conquistar Badajoz, Mérida, Cáceres, Talavera de la Reina y Toledo, levantar el sitio del Alcázar liberando a sus defensores, y alcanzar los barrios exteriores de Madrid.

Material aéreo adquirido en el extranjero

A finales del mes de julio comenzaron a llegar a España aviones adquiridos por ambos bandos: el Gobierno recibió de Francia 16 monoplanos de caza Dewoitine D-371, de características notoriamente superiores a las de los Nieuport Ni-52 que equipaban a la Aviación Militar española; llegaron en vuelo a Barcelona, y fue el primer material de guerra pagado en oro por la República, lo mismo que unas docenas de aviones anticuados e inservibles de los que algunos no llegarían a volar. La España republicana era un río lo bastante revuelto para que en él obtuvieran ganancias los más turbios «pescadores» internacionales y sus contactos.

También por aquellos días llegaron los primeros aviones a los sublevados en Marruecos. El primer trimotor Junkers Ju-52 llegó en vuelo el día 29 de julio, y a éste siguieron otros hasta completar, el día 8 de agosto, el número de 20. Asimismo, también en vuelo, llegarían el 30 de julio nueve trimotores de bombardeo, Savoia S-81 que, inicialmente, operarían desde el aeródromo de Sania Ramel, en Tetuán. En la madrugada del 6 de agosto serían desembarcados en Cádiz los primeros aviones de caza para los sublevados, seis biplanos Heinkel He-51 que, trasladados a Tablada para allí ser montados, empezaron a volar el día 8.

La irritante superioridad inicial de los gubernamentales en lo que a caza se refiere —53 Nieuport contra 13— aumentó con la adquisición de mate-

rial de unos y otros, ya que, sobre ser considerablemente mayor el número de aparatos adquiridos por los republicanos, los Dewoitine eran técnicamente superiores a los Heinkel-51. Esta situación se mantuvo hasta que a mediados del mes de agosto comenzaron a llegar de Italia, embarcados, a Melilla y Palma de Mallorca, los sesquiplanos Fiat CR-32, cazas de estuendas características con los que pareció que, por fin, iba a alcanzarse el equilibrio en el aire. En el mes de octubre eran ya tres las escuadrillas que de este material había en España, tripuladas por personal italiano, con la única excepción de los oficiales de la Aviación Militar española, capitán García Morato y tenientes, Bermúdez de Castro, García Pardo y Rubio alias *Satanás*.

El personal en uno y otro bando

No hubo escasez de personal de vuelo en ninguno de los dos campos en las primeras semanas de la guerra, ya que el número de aparatos era reducido, y cuando empezó a llegar material aéreo de otros países venían con él sus tripulaciones, pasando algún tiempo antes de que los aviadores españoles se fueran haciendo cargo de aquel material.

El personal volante al comenzar la guerra quedó distribuido entre ambas zonas de una manera muy dispar, ya que en la controlada por el Gobierno quedó la mayor parte de aquél, tanto el de Aviación Militar como el de Aeronáutica Naval, aunque por razones diversas, mientras en la zona nacional la mayoría de los oficiales profesionales volaron y se entregaron con entusiasmo a la lucha, llegando a ser los brillantes jefes de las unidades que se formaron, no ocurrió así en el campo republicano donde, salvo muy escasas excepciones, los oficiales de carrera que no fueron asesinados, detenidos o se ocultaron, y continuaron sirviendo a la República, eludieron formar parte de las unidades aéreas y se refugiaron en puestos de mando, organización y dirección, dejando aquéllas en manos de los pilotos procedentes de las clases de tropa. Y si esto ocurrió en la Aviación Militar, en la Aeronáutica Naval fue aún más marcado, ya que de todos los pilotos de aeroplano del Cuerpo General, ni uno solo prestó servicio en la zona gubernamental donde 41 de ellos fueron asesinados, mientras que los pocos que quedaron en la nacional, hubieron de encuadrarse en la Aviación Militar, pues los aviones de la Armada, con la única excepción de ocho hidroaviones, quedaron en manos del Gobierno y éstos —unos 60— fueron mandados y volados por personal del Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica que, en su casi totalidad, prestó servicio a la República.

La adquisición de nuevo material creó la necesidad de contar con más personal de vuelo en ambas Aviaciones, y una y otra hubieron de formarlo. En la zona nacional, el primer curso de pilotos comenzó en diciembre del año 1936, con un grupo de 30 alumnos que se encomendó a la escuela del aeroclub de Andalucía que, aportando su flota y sus pilotos, con tanto entusiasmo había colaborado con los aviadores militares en las primeras semanas de la guerra. Casi al mismo tiempo se inició, también en Tablada, un curso de tripulantes, de 40 alumnos. A estos cursos siguieron otros en las escuelas que se crearon en El Coper y en Cáceres, para pilotos, y en Agoncillo para tripulantes. Además de los desarrollados en estas escuelas, se realizaron otros cursos de pilotos en Alemania e Italia, de los que salieron respectivamente 81 y 41. Para tomar parte en estos cursos se exigía —entre otras condiciones— tener el título de Bachiller, lo que en cierto modo, en aquella época, restringía el número de participantes.

Los alumnos que terminaban satisfactoriamente el curso, al recibir el correspondiente título eran promovidos a alféreces de complemento de Aviación, y fueron en total 1.009 —551 pilotos, 331 tripulantes y 127 oficiales de aeródromo— de los que 109 entregarían su vida a España en la guerra, uno ganaría la Cruz Laureada de San Fernando, y 55 la Medalla Militar.

En la zona gubernamental, los primeros cursos de piloto se dieron a clases de tropa y especialistas, en las escuelas de La Ribera y Los Alcázares, pero pronto comenzaron a formarse en ellas jóvenes ajenos a la Aviación a quienes se exigía para su ingreso un cierto nivel cultural. También se formaron pilotos en escuelas del extranjero, en Francia y en la Unión Soviética. Al recibir el título, eran los alumnos promovidos a sargento, y un año después ascendían a teniente. En general dieron buen resultado, llegando siete de ellos a alcanzar el empleo de comandante, por méritos de guerra, y 55 el de capitán. Murieron en la campaña unos 300.

Héroes en los cielos de España

Fueron muy numerosos los aviadores nacionales que se distinguieron notablemente por su valor, abnegación, decisión y entrega, en la guerra de España, pero ante la imposibilidad, ni tan siquiera de nombrarlos, me limitaré a reseñar a uno o dos de los más representativos en cada modalidad de combate —caza, bombardeo, asalto e hidros— simbolizando en ellos a todos los demás, y para hacer más organizada esta conferencia, iré situándolos cronológicamente a lo largo de la guerra, con lo que estarán intercalados, los de las distintas especialidades.

En la batalla del Jarama

La situación de equilibrio que la llegada a España de los Fiat CR-32 había logrado, no duró mucho, pues a mediados de octubre llegó a la zona gubernamental un Cuerpo Aéreo soviético, a las órdenes del coronel Yakov Smuschkevich, *general Douglas*, dotado con aviones de bombardeo *katiuska* y *natacha*, y de caza, I-15 *chato* y I-16 *mosca* (*rata* en la zona nacional), de notables características técnicas, con lo que de nuevo se volvió a desequilibrar la balanza, ya que, aunque el Fiat era algo superior al *chato*, estaba por debajo del *rata* en muchos aspectos.

Esta situación de inferioridad se manifestó en febrero de 1937 en las márgenes del Jarama, en la primera gran batalla desarrollada en campo abierto, en la guerra de España, y una de las más duras de ella, tanto por la importante entidad de las masas de aguerridos y bien equipados combatientes de ambos bandos —65.000 republicanos, a las órdenes del general Miaja, y 58.000 nacionales a las del general Mola—, como por el encarnizamiento con que se llevó la lucha y la gran cantidad de bajas que llegó al 20% de los efectivos en ambos bandos.

En esta batalla, la Aviación nacional —débil a la sazón— hubo de luchar en malas condiciones contra unas agresivas y modernas formaciones aéreas. La caza nacional, compuesta por únicamente dos escuadrillas, italianas, de Fiat CR-32 mandadas por el timorato comandante Tarsicio Fagnani alias *Taroni* no cruzaba las líneas, y los lentos aparatos de bombardeo —Junkers Ju-52 y Romeo Ro-37— habían de internarse desprotegidos en el cielo enemigo, afrontando la caza y las duras defensas antiaéreas.

Esta situación dio lugar a una de las acciones más conscientemente heroicas de la guerra, realizada por el capitán José Calderón Gaztelu que, encontrándose accidentalmente al mando del 2-G-22, grupo de Junkers Ju-52, en el aeródromo de Veladas, en Talavera de la Reina, en la noche del 15 de febrero, luego de un bombardeo que la oscuridad había hecho impreciso y poco efectivo, reunió a los jefes de escuadrilla y les expuso que, dada la necesidad de elevar la moral de las tropas de tierra, el bombardeo habría de realizarse al día siguiente, a toda costa, pronunciando entonces la frase que se ha hecho legendaria:

«Mañana mi grupo bombardeará, caiga quien caiga.»

El día 16, con Calderón a la cabeza de la formación, voló el 2-G-22 a cumplir su cometido, escoltados los bombarderos por escasa fuerza de caza, italiana, que al llegar cerca de las líneas enemigas se retiró siguiendo las

órdenes del pusilánime *Taroni*, dejando abandonados a su suerte a los lentos trimotores que, al alcanzar la línea de contacto se vieron atacados por una masa de más de 30 cazas, al tiempo que se alzaba ante ellos una densa barrera de fuego antiaéreo realizado por baterías de distintos calibres.

No arredró esto a Calderón que, con plena responsabilidad ante el momento histórico, y consciente del sacrificio que le exigía la importancia de su misión para los que en tierra combatían, siguió su marcha contra los objetivos asignados, bombardeó con gran serenidad el primero de ellos, bajo un fuego infernal, y al dirigirse a bombardear el segundo, su aparato, cogido de frente por varios *chatos*, resultó incendiado y derribado, perdiendo entre sus restos la vida el capitán Calderón, que no abandonó los mandos del avión, consecuente con su arenga, realizando una hazaña que, inspirada en el amor a España, tuvo el remate de una gloriosa muerte.

La visión del aparato de su jefe estrellándose en el suelo envuelto en llamas, y el duro ataque de los cazas enemigos que abatirían otro Junkers, no sería obstáculo para que el resto de la formación, enardecida por el ejemplo del bravo Calderón, ignorara la abrumadora desproporción de fuerzas y cumpliera sus objetivos haciendo honor a la consigna recibida.

El capitán Calderón sería propuesto para la Cruz Laureada de San Fernando, pero habrían de transcurrir 11 años antes de que le fuera concedida, pues un anacrónico Reglamento de la Orden, de 1920, ponía como condición *sine qua non* para el ingreso en ella, regresar con el avión, una vez terminada la misión, sin explicar como podría hacerlo quién sobre territorio enemigo, moría entre los restos de aquél.

Apenas 48 horas transcurridas desde la heroica muerte de Calderón, en el mismo frente ganaba otro aviador la Laureada. El día 17 por la tarde llegaba al frente de Madrid, procedente del sur, la patrulla de Fiat CR-32 formada por el capitán Joaquín García Morato, el capitán Bermúdez de Castro y el teniente Salvador.

El día 18 por la mañana, al ver García Morato —que con su patrulla iba encuadrado en una formación italiana— que los bombarderos nacionales eran atacados sin que la caza hiciera el menor intento de protegerlos, abandonó con sus dos puntos la formación, y sin tener en cuenta que el enemigo era diez veces superior en número, se arrojó a proteger a los bombarderos, entablando un disparatado combate cuyo resultado no es difícil suponer cual habría sido, si el capitán italiano, Nobile, poniendo su

sentido del honor y del compañerismo por encima de las órdenes de *Faroffi*, no se hubiera arrojado al combate seguido de toda la formación, equilibrándolo, primero, y convirtiendo en una victoria la acción iniciada por el capitán García Morato y sus dos puntos —Bermúdez de Castro y Salvador— desde aquel día, aún sin que se lograra alcanzar la superioridad sobre la caza enemiga, se llegó a un equilibrio que permitió a los aviones nacionales actuar sobre territorio enemigo sin sufrir grandes pérdidas.

Al capitán García Morato le fue concedida la Laureada, y Bermúdez de Castro y Salvador recibirían sendas Medallas Militares.

Los abastecimientos al Santuario de Santa María de la Cabeza

Mientras en el centro se desarrollaban las distintas fases de la batalla de Madrid, una larga operación de poca brillantez pero de enorme importancia —moral, especialmente— se llevaba a cabo en el frente sur. Con ella se trataba de mantener abastecidos a los defensores del Santuario de Nuestra Señora de la Cabeza, verdadero islote nacional enclavado en plena serranía de Córdoba, en el que un puñado de guardias civiles se mantuvo, contra toda lógica, durante nueve meses, merced a los auxilios llevados, día a día, por la Aviación, que con tiempo bueno o malo, entre el día 9 de octubre de 1936 y el día 10 de mayo de 1937 —fechas del primero y último servicio, respectivamente— llevaría a cabo 121 misiones de abastecimiento en las que se arrojaron sobre la sitiada posición más de 80 toneladas de víveres, municiones, medicamentos y, hasta palomas mensajeras, además de dos morteros de 81 milímetros, cuatro ametralladoras y cientos de sacos terreros. Estas misiones, ya de por sí difíciles, se complicaron cuando el enemigo, consciente de la importancia de ellas, situó una patrulla de caza en el aeródromo de campaña de Andújar, distante apenas 15 kilómetros del Santuario, por lo que fue necesario realizar muchos de los servicios de abastecimiento, de noche, y llevar en otros escolta de caza.

El abastecimiento aéreo a posiciones sitiadas, modalidad en que tanto se habían distinguido los aviadores españoles durante la última campaña de Marruecos, se había realizado más recientemente en Oviedo, durante la revolución socialista de octubre del año 1934, para abastecer de víveres y municiones a los cuarteles de «Pelayo» y «Santa Clara», sitiados por los revolucionarios que con su fuego habían alcanzado a varios aeroplanos y herido a dos aviadores. Ya en nuestra guerra habían sido arrojados en el Alcázar toledano unos 1.500 kilogramos de medicamentos y leche condensada, y a los defensores de Oviedo algo más de 10 toneladas de medi-

camentos, víveres y tabaco. Más tarde, en septiembre de 1937 serían arrojados desde el aire, a los que en la aragonesa villa de Belchite se defendían heroicamente contra fuerzas diez veces superiores, unas 30 toneladas de municiones, víveres y medicamentos.

El iniciador de los socorros aéreos a los defensores del Santuario fue el capitán Carlos de Haya, que realizó 81 de las 121 misiones que para ello se llevaron a cabo. Carlos de Haya moriría en combate aéreo, mientras formaba parte de una escuadrilla de caza italiana, el 21 de febrero de 1938, sobre el puerto de Escandón, cuando para salvar a uno de sus pilotos a punto de ser derribado, no dudó en llegar a la colisión con el enemigo, cayendo ambos en el choque. Recibió la Medalla Militar y la Cruz Laureada de San Fernando, y el Gobierno de Italia le premió con la Medalla de Oro al Valor.

La cadena

Una de las importantes aportaciones de la Aviación nacional, a la táctica aérea, fue la modalidad de ataque al suelo, que recibiría el nombre de *cadena*, que llegó a convertir en doctrina sus escalofriantes pasadas sobre el enemigo atrincherado, al que tanto con su fuego como con su tremendo efecto moral, en un verdadero «cuerpo a cuerpo» con el avión en la misma cota que la Infantería, llegaba a anular.

La *cadena*, que tanta importancia tendría posteriormente en los rápidos y profundos avances relámpago del Ejército alemán en los primeros tiempos de la Segunda Guerra Mundial, fue el resultado de la actualización del célebre *vol a l'espagnole* —como lo denominaron los franceses—, ataque en vuelo rasante sobre las posiciones enemigas, creado por los aviadores españoles en Marruecos, y se empleó principalmente en la guerra de España para facilitar el avance de las tropas de tierra, atacando a tan baja altura y con tanta agresividad, que se lograba disminuir notablemente el fuego de los defensores hasta anularlo, en muchas ocasiones, permitiendo así a la Infantería llegar al momento del asalto sin apenas sufrir bajas.

En la primavera de 1937, y tratando de frenar la ofensiva nacional que se desarrollaba victoriosamente en Vizcaya, decidieron los republicanos realizar operaciones de distracción, en Aragón, esperando así atraer fuerzas nacionales del norte descongestionando aquel frente.

El mando nacional, que buscando la superioridad aérea local en el norte, había acumulado en este frente la mayor y mejor parte de sus unidades aéreas, aceptando su inferioridad en los del centro, sur y Aragón, ante la ofensiva republicana sobre Huesca situó en Zaragoza la escuadrilla 1-E-2, de Heinkel He-51, en los primeros días de abril, y dada la importancia de los ataques enemigos, ordenó el traslado al frente aragonés de las escuadrillas, 2-E-2 y 2-E-3, también de biplanos He-51, que se encontraban en Navia y Tablada, respectivamente.

En la madrugada del día 12 de abril, un audaz golpe de mano que aniquiló a los defensores, permitió a un batallón internacional de la División *Carlos Marx*, apoderarse de la ermita de Santa Quiteria, importante punto de la línea que por el norte defendía Zaragoza, fortificándose en ella.

Ante la imperiosa necesidad de recuperar la valiosa posición perdida, el día 13 se lanzó un vigoroso ataque por fuerzas de la reserva del sector que encontraron la dura resistencia de los bien atrincherados internacionales, que sólo pudo ser vencida cuando los biplanos de la 1-E-2, situándose uno a continuación de otro, para proteger la salida del que atacaba delante, ametrallaron sucesivamente las trincheras enemigas, cerrando la pescadilla el jefe al ponerse a continuación del último avión.

Desalojados los internacionales de la posición por aquel insólito tiiovivo de fuego, fueron luego perseguidos en su retirada por los aviones de la 1-E-2, a los que se unieron los de las otras dos escuadrillas empleando la misma modalidad de ataque.

Aquel día nació la cadena

El creador de ella, que había ideado, ensayado y perfeccionado ésta, en el aeródromo de Logroño, fue el capitán Ángel Salas Larrazábal, que pasaría luego a unidades de caza, y ganaría la Medalla Militar, y alcanzaría 18 victorias aéreas en los cielos de España y seis en los de Rusia.

Fueron varios los tipos de aviones que se emplearon en la modalidad de la *cadena*, destacando entre ellos los Romeo Ro-37 y los Heinkel He-51 *pavo*. Distinguiéndose estos últimos en el frente de León, el día 26 de septiembre de 1937, cuando su actuación haría decir al coronel Muñoz Grandes:

«...jamás he visto bravura igual a la que vosotros habéis desarrollado en este momento sobre la cumbre de Les Pandes.»

Y apenas un año más tarde, en la reducción de la bolsa enemiga de Bielsa, en un terreno de difícilísima orografía y con mal tiempo, ganaría el 6-G-15 la Medalla Militar colectiva.

Mandando una escuadrilla del 6-G-15, ganaría sobre la tristemente célebre Venta de Camposines, al pie de la sierra de Fatarella, el 9 de septiembre de 1938, en plena batalla del Ebro, la Laureada, el capitán José María Ugarte y Ruiz de Colunga.

A lo largo de la campaña 34 pilotos de *cadena* murieron en combate, recibiendo 16 de ellos la Medalla Militar y uno, la Laureada.

La especialidad aérea que alcanzó mayor importancia en la guerra de España fue, sin duda, la de asalto, siendo empleada en ésta, por primera vez en la Historia, de una manera lógica, intensiva y eficaz. La *cadena* hizo de la Aviación, las «guerrillas» de la Infantería en los avances, lo que dio a los grupos de asalto una enorme popularidad entre las tropas de tierra, agradecidas a esta modalidad de apoyo, verdaderamente eficaz, que les ahorra muchas bajas, a quien veían como un elemento capaz de intervenir en las ocasiones comprometidas, resolviendo las situaciones más críticas, sustituyendo algunas veces a la artillería y a los carros de combate.

Los hidroaviones y su oscura labor

Recibieron los hidroaviones muy diferente atención en uno y otro campo, ya que mientras en el gubernamental fueron inadecuadamente utilizados en las primeras semanas, y se fueron dejando languidecer hasta su total extinción, fueron racionalmente empleados por la Aviación nacional los pocos de que se disponía al empezar la guerra, incrementándose a lo largo de ésta con la adquisición de más aparatos y de tipos más modernos, y aunque en alguna ocasión resultara corto el número de aparatos disponibles, tuvieron siempre cubierto su espacio en aquella equilibrada Aviación.

La razón del desigual trato recibido por los hidroaviones en un campo y otro, puede estar en que, mientras en la zona nacional había oficiales que se habían distinguido en la especialidad de hidros en la última campaña de Marruecos —Franco, Martínez Merino, Rambaud y Noreña—, a quienes se encomendó la organización y el mando de las unidades de hidros, estuvieron éstas en la zona republicana en manos de auxiliares de la Aeronáutica Naval, hábiles pilotos pero poco capacitados para organizar y

mandar. Por otra parte, siendo la Unión Soviética el principal suministrador de aviones a la República, y no teniendo aquélla ningún hidro, significativo, probablemente sus asesores no tomaron en consideración esta clase de aviones.

La gran desproporción que hubo en el mar entre las flotas republicana y nacional, que en lo tocante a unidades ligeras fue tremenda, pudo compensarse merced a la importante aunque oscura labor de los hidros de gran radio de acción, que con sus constantes, arriesgados y largos vuelos, suplieron la inferioridad de la escuadra nacional de la que fueron los ojos.

En el año 1939, en plena descomposición la zona republicana, la decaída moral manifestada por los mandos aéreo y naval en la reunión de Los Llanos, en Albacete, el 13 de febrero, había bajado aún más con el golpe del coronel Casado contra el gobierno del doctor Negrín, el día 5 de marzo. Aquel mismo día se alzarían algunas fuerzas en Cartagena contra la República, ocupando sin resistencia varios fuertes y baterías de costa. La escuadra, a continuación de un bombardeo nacional que dañó gravemente a los destructores *Alcalá Galiano* y *Sánchez Barcaiztegui* y causó averías de menos importancia a otros dos, levó anclas al mediodía y desertó, dirigiéndose a Túnez donde fue internada.

En los combates desarrollados el día 6 en torno a la plaza —en parte, sublevada— fue abatido por la caza republicana el hidroavión Cant Z-501, 62-9, y aunque logró amarrar a unos 200 metros del crucero auxiliar, nacional, *Mar Cantábrico*, no fue atendido por éste, por lo que su piloto, el alférez Gonzalo Hevia Álvarez-Quiñones, ante la gravedad de la herida sufrida por el mecánico, decidió, tras una reparación somera de las averías, despegar sin tomar en consideración el grave riesgo que suponía la gasolina que se derramaba sobre el plano, junto a los tubos de escape del motor, ni la importante cantidad de agua embarcada en la canoa, logrando tras un difícil y peligroso despegue, llegar a Formentera y tomar agua en la base auxiliar del estanque Pudent. Por esta heroica acción, al alférez Hevia le fue concedida la Medalla Militar.

De la dureza de la tarea encomendada a los hidristas, y del entusiasmo con que a ella se entregaron, puede dar idea el número de muertos y desaparecidos en la Aviación nacional, 27, y la concesión de 11 Medallas Militares, los republicanos tuvieron 14 muertos entre sus tripulaciones de hidros.

El último «cazador muerto»

En enero del año 1939 se desarrolló en el sur de España, en el frente de Peñarroya, la que sería la última batalla de la guerra que desde hacía 30 meses ensangrentaba nuestra Patria. El mando militar republicano, tratando de descongestionar el frente de Cataluña donde las fuerzas nacionales llevaban la iniciativa, montó una operación de gran ambición en un punto alejado de aquél, tratando de que la amenaza a plazas tan importantes como Sevilla y Córdoba, forzara al mando nacional a sacar unidades de las empeñadas en la batalla de Cataluña para trasladarlas al sur.

El éxito inicial de la ofensiva lanzada el día 5 de enero, forzó realmente a desplazar a Andalucía cuatro divisiones de las que operaban en Cataluña que, con las de reserva de los frentes centro y sur, pararon la violenta embestida republicana, y el día 4 de febrero, al mes justo de haberse iniciado la batalla, las fuerzas nacionales habían repuesto la situación, y los republicanos se habían visto arrojados del territorio ocupado los primeros días, mientras que en Cataluña, el avance nacional había continuado hasta llegar a la frontera francesa el día 8 de febrero.

En el momento de iniciarse la batalla de Peñarroya, la Aviación nacional, prácticamente no existía en aquel frente que llevaba varios meses «dormido», por lo que la republicana campó por sus respetos hasta la llegada, el día 12, de las escuadrillas de caza, 1-E-3 y 3-E-3, de Fiat CR-32, desplazadas desde el frente catalán.

El día 23 de enero se encontraba la escuadrilla 1-E-3, al mando del capitán provisional Manuel Vázquez Sagastizábal —que tenía en su haber 26 victorias aéreas—, en misión de protección lejana a una formación de Junkers Ju-52 que realizaba un servicio de bombardeo en aquel frente. Ya llevaba la escuadrilla una hora en el aire cuando avistó una formación de 12 aviones de caza, enemigos, I-16, que se dirigían a atacar a los bombarderos nacionales.

Vázquez se dirigió contra ellos que eludieron el combate y se retiraron perseguidos por la escuadrilla nacional; pero dado que llevaban en el aire demasiado tiempo y el combustible empezaba a escasear, decidió quedarse únicamente él con su patrulla, ordenando el regreso de los otros seis aviones a la base.

Cuando los aparatos enemigos vieron que solamente eran tres los que les perseguían, les hicieron frente, entablándose entonces un muy desigual combate —tres aviones contra 12, seis ametralladoras contra 48— que afrontó con valentía la patrulla nacional estimulada por el ejemplo de su jefe que, atacado simultáneamente por tres *chatos*, recibió un tiro que le entró por la ingle y le salió por la espalda, al tiempo que el motor de su Fiat, alcanzado por el fuego enemigo, dejaba de funcionar, viéndose obligado el bravo capitán a arrojar con el paracaídas, cayendo en terreno enemigo, sin conocimiento que no llegó a recuperar, muriendo unas horas más tarde en un hospital militar enemigo, en Valsequillo.

Le fue concedida la Medalla Militar y, propuesto unos días más tarde para la Cruz Laureada de San Fernando, tardaría en serle concedida ocho años esta recompensa, pues no había regresado con el avión, como el Reglamento de la Orden —a la sazón anacrónico—, determinaba.

Los pilotos de caza españoles, de los que 27 entregaron su vida a España en la campaña, derribaron 295 aviones enemigos, y recibieron dos Cruces Laureadas y 34 Medallas Militares, 24 de ellas en vida.

Aviadores republicanos distinguidos

No fueron pocos los aviadores republicanos que se distinguieron en la guerra, y ante la imposibilidad de ni siquiera enumerarlos, he elegido a cuatro de ellos que considero representativos: Del Río, Claudín, Zarauza y Mendiola.

Felipe del Río Crespo, el «héroe de la Aviación republicana del norte», por tener el título de piloto de turismo y el de perito industrial, al ser llamado a filas en el año 1933 solicitó servir en la Aviación Militar y, tras completar el periodo de instrucción y prometer lealtad a la bandera, fue designado para seguir el curso de piloto militar en el aeródromo de Cuatro Vientos, y al terminarlo fue ascendido a cabo.

En julio del año 1936 se encontraba ocasionalmente en Bilbao, y aunque sus antecedentes políticos no eran los más apropiados para su incorporación al bando republicano, se incorporó a la embrionaria Fuerza Aérea que se estaba formando en el norte, volando los Breguet XIX —en los que tenía ya experiencia— realizando vuelos de reconocimiento en los confusos frentes que se iban perfilando, y algún esporádico bombardeo en el de Guipúzcoa.

Al llegar embarcados al norte 15 sesquiplanos Polikarpov I-15 *chato*, con personal soviético, éste se completó con cuatro pilotos españoles, uno de los cuales sería Felipe del Río que, rápidamente se impuso en el nuevo material.

En la ofensiva gubernamental sobre Vitoria, en noviembre, en la que se desarrollaron fuertes combates aéreos, abriría Felipe del Río su lista de victorias aéreas, derribando un Heinkel-51, alemán el 30, y una semana más tarde lograría abatir otro avión del mismo tipo y, el día 10 de diciembre, alcanzaría su tercera victoria al derribar, sobre Ochandiano, un trimotor Fokker F-VII. Sería ascendido a alférez por méritos de guerra, y tres meses después, a teniente, al desaparecer el empleo de alférez en el Ejército republicano.

En febrero del año 1937, al ser llamados al centro los aviadores soviéticos, Boris Maranchov, jefe de la escuadrilla, entregó el mando de ésta —y a toda con personal español— a Felipe del Río que siguió con su racha de victorias, siendo ascendido a capitán por méritos de guerra.

Ya eran seis los aviones derribados por él, cuando el día 22 de abril, en un desigual combate de su escuadrilla con bimotores Heinkel-111 escoltados por monoplanos Messerschmitt, sobre Bilbao, uno de éstos, que allí recibían su bautismo de fuego, logró alcanzar y derribar al avión de Felipe del Río que murió al estrellarse contra el suelo.

Eduardo Claudín Moncada cursaba la carrera de ingeniero aeronáutico de vasta cultura y hablando varios idiomas, había participado en cursos de vuelo sin motor, y al estallar la guerra en julio de 1936, solicitó incorporarse a la Aviación republicana, siendo enviado a Rusia, formando parte de la primera promoción de aviadores españoles, a la Escuela de Kirobad, en el Cáucaso.

De regreso a España, en la primavera de 1937, fue encuadrado en una escuadrilla de monoplanos Polikarpov I-16 *mosca* en zona republicana y *rata* en la nacional mandada por el soviético Smirnov, luchando y empezando a destacar en Brunete y en Belchite.

Ascendido a teniente, por méritos de guerra, recibió el mando de una escuadrilla de *ratas*, interviniendo con ella en la dura batalla de Teruel, logrando varios derribos y alcanzando el ascenso a capitán, de nuevo por méritos de guerra.

Actuó en los frentes de Aragón, Cataluña y Levante, y en junio de 1938 recibió el mando del Grupo 21, de *ratas* con el que luchó en la ofensiva nacional sobre Castellón.

El día 3 de julio, sobre Puebla de Valverde, en un combate de su Grupo con el del comandante García Morato, fue derribado por el teniente Comas Altadill alias *Bobito*, cayendo con el avión y muriendo al estrellarse éste.

Manuel Zarauza Clavero, el piloto de caza más destacado del bando gubernamental, había nacido en Santoña, y el 18 de julio de 1936 se encontraba realizando el servicio militar en Cuatro Vientos. Solicitó hacerse piloto y, en San Javier «La Ribera» —llamaban a este aeródromo los republicanos— realizó los cursos correspondientes, siendo destinado a una escuadrilla de *chatos* para poco después serlo a una de *ratas* con la que participó en la batalla de Guadalajara en marzo del año 1937.

Ascendido a teniente, por méritos de guerra, relevó al soviético Shimelkov en el mando de la cuarta escuadrilla, y al frente de ella luchó en la batalla de Teruel; combatió luego en los frentes de Levante, obteniendo victorias aéreas y, ascendido a capitán, le fue dado el mando del Grupo 21, a la muerte de Claudín, y con él continuó su trayectoria de derribos, siendo ascendido a comandante —de nuevo, por méritos de guerra—, teniendo en su haber, al terminar la guerra, 12 victorias seguras y varias, probables.

Exiliado en Rusia, participó en la guerra mundial como coronel de la Fuerza Aérea soviética, y murió en accidente aéreo en Bakú, el día 12 de octubre de 1942.

Leocadio Mendiola Núñez era en 1936 un brigada de 27 años, piloto desde el año 1932, que tenía además los títulos de ametrallador-bombardero y mecánico y estaba destinado en Getafe.

El día 19 de julio realizó su primera misión de guerra, bombardeando el cuartel de Artillería de Getafe desde donde se cañoneaba la base aérea. Participó muy activamente en la defensa de Madrid, en diciembre del año 1936, y pronto se integró, como teniente piloto, en la tercera escuadrilla de bombardeo, de bimotores Tupolev SB-2 *katiuska* —la primera unidad de este tipo de avión—, formada con personal español y mandada por el soviético Nesmeyanov alias *Pablo*, que en marzo de 1937, luego de la batalla de Guadalajara, fue puesta al mando de Mendiola, ascendido a capitán por méritos de guerra. Con ella participó en el ataque al aeródromo nacional de Garrapinillos, con gran éxito, ya que se destruyeron en el suelo más de 12 aviones, averiando de consideración a otros tantos.

En el mes de diciembre recibió el mando del Grupo, ya ascendido a comandante —de nuevo, por méritos de guerra— y al frente de esta unidad luchó en las batallas más importantes de esta segunda mitad de la guerra, especialmente en Levante, en Cataluña y en el Ebro. En un bombardeo al aeródromo de La Cenia, destruyó varios monoplanos Messerschmitt Bf-109, de la Legión Cóndor, y dejó inutilizado temporalmente el aeródromo.

Propuesto para la Placa Laureada de Madrid, le fue concedida, pero el final de la guerra hizo que su concesión no fuera publicada en el *Diario Oficial*.

Luego de largos años de exilio en Argelia y en México, regresó Leocadio Mendiola a España, y aquí vivió hasta su fallecimiento en 1998.

Aviadores extranjeros con alas españolas

Además de aquellos aviadores italianos y alemanes, encuadrados, respectivamente, en la Aviación Legionaria y en la Legión Cóndor, hubo otros pilotos extranjeros que, a título personal, se presentaron para prestar servicio en unidades aéreas españolas, cumpliendo como buenos.

De ellos destacaré —ya que una conferencia no da espacio para más— a dos que dejaron una brillante estela de valor y entrega, siendo ambos condecorados con la Medalla Militar,

Quince aviadores portugueses —de los que dos entregaron la vida a sus ideales, y dos ganaron la Medalla Militar— volaron y combatieron encuadrados en unidades españolas. Entre ellos, indudablemente el más relevante fue José Caetano de Rocha Sepúlveda Velloso, que al iniciarse la guerra se presentó en la zona nacional, incorporándose a un tercio de requetés con el que combatió en el frente norte, distinguiéndose en el monte Bernorio.

Dado que estaba en posesión del título de piloto de turismo, solicitó servir en Aviación, y tras realizar el curso de transformación en el aeródromo de Tablada, recibió el título de piloto de avión de guerra y la estrella de alférez provisional, siendo destinado al Grupo 1-G-70, de hidroaviones Dornier-Wal con el que actuó en el golfo de Cádiz y en el mar de Alborán, pasando luego al 2-G-60, Grupo de Cant Z-501, estacionado en la base de hidros de Pollensa, con el que realizó numerosas y arriesgadas misiones de guerra en interminables vuelos explorando las rutas de los barcos

que, desde el mar Negro, aflúan a la costa levantina cargados de material de guerra, logrando el esfuerzo de las escuadrillas de Pollensa, producir en el abastecimiento enemigo un colapso que acortó la duración de la guerra con el consiguiente ahorro de vidas y sufrimientos.

Sepúlveda, que mantuvo varios encuentros con la caza enemiga y resultó herido en uno de ellos, cayó prisionero al ser derribado su avión en Vinaroz, al amanecer del 15 de mayo de 1938. Sufrió con dignidad 10 meses de duro cautiverio hasta ser canjeado en enero de 1939, participando en las últimas operaciones de la guerra, distinguiéndose en la conquista de Menorca por las fuerzas nacionales.

Terminada la guerra, el teniente Sepúlveda, que había realizado 196 servicios de guerra y volado más de 550 horas, fue recompensado con la Medalla Militar que le sería impuesta en un solemne acto, en Salamanca, el día 4 de junio del año 1939.

Otro notable aviador extranjero que luchó en la guerra de España, en el bando nacional, fue Rodolfo de Henricourt de Grunne, aristócrata belga, ingeniero agrónomo y oficial de complemento de Caballería, en su patria, que en el verano de 1936 se presentó en España, luchando encuadrado en una de las columnas que combatían en la divisoria cantábrica, resultando herido en el frente de Santander. Dada su condición de piloto de turismo, solicitó —aún convaleciente— ingresar en Aviación, y tras realizar el curso de transformación en Tablada, recibió el título de piloto de avión de guerra y fue promovido a alférez provisional de Aviación en enero del año 1937.

Destinado al 1-G-2, grupo de *cadena* equipado con biplanos Heinkel He-51, participó en los combates del frente de Aragón, en marzo y abril, y más tarde en el de Vizcaya, acompañando a las Brigadas de Navarra en sus brillantes asaltos al Sollube, el Bizcargui y al «cinturón de hierro», más tarde participaría en las campañas de Santander y Asturias hasta la liquidación del frente norte al ser conquistada la totalidad de la cornisa cantábrica.

Pasó Henricourt destinado al Grupo de caza, 2-G-3, equipado con sesquiplanos Fiat CR-32, actuando en los frentes de Aragón, Levante, Cataluña, Extremadura y el Ebro, participando en numerosos combates, y alcanzando victoria tras victoria al acabar la guerra, el teniente Henricourt había volado 749 horas, realizado 425 misiones de guerra y derribado 10 aviones enemigos.

El día 15 de junio de 1941 le fue concedida la Medalla Militar que no llegaría a recibir, pues, encuadrado en la Fuerzas Aéreas británicas, había

desaparecido en combate sobre el canal de La Mancha, cuando ya tenía en su haber tres aviones alemanes derribados.

En la Aviación republicana, aparte de los componentes del Cuerpo Aéreo soviético del coronel Smuschkevich, *general Douglas*, y de la escuadrilla francesa de André Malraux, también vinieron, individualmente, aviadores a luchar en la guerra, entre los más conocidos, el norteamericano Tinker, el uruguayo Tuya y el mexicano Verduzco, pero su actuación, siendo buena, no podemos considerarla relevante.

Epílogo glorioso

Por los méritos contraídos en la guerra, seis aviadores españoles recibirían la Cruz Laureada de San Fernando, y 102 serían recompensados con la Medalla Militar, lo que dado el corto número de aviadores combatientes —unos 1.500— arroja un altísimo porcentaje.

En Barajas, el día 12 de mayo del año 1939 se concentró la Aviación nacional. Eran 451 aviones que, con sus tripulaciones, se presentaban correctamente alineados en la revista, masa aérea impresionante que aquel mismo mes, el día 19, sobrevolaría el paseo de la Castellana, en Madrid, tomando parte en el desfile con que se conmemoraba la victoria.

Faltaban allí 201 aviadores que en el cielo de la Patria habían ofrendado a ésta generosamente sus vidas.