

CUARTA CONFERENCIA

**LA CAZA REPUBLICANA
EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA**

LA CAZA REPUBLICANA EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA

Por JESÚS SALAS LARRAZÁBAL

Antes de entrar en el tema que se me ha asignado, y aunque ello nos haga perder parte del escaso tiempo de que disponemos, voy a matizar algo que, a mi juicio, no quedó suficientemente aclarado ayer: la actuación inicial de la Aviación Naval.

Dicha Aviación dependía desde el año 1934 de la Dirección General de Aeronáutica, así como la Militar y la Civil, y disponía de diez escuadrillas de aeronaves, ocho operativas y dos de adiestramiento (terrestre y naval) y de un centenar de pilotos. Algo más de la mitad de ellos pertenecían al Cuerpo General de la Armada y el resto al Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica Naval.

Ocho de las escuadrillas residían en la base aeronaval de San Javier, una de las de reconocimiento estaba distribuida entre Mahón y Marín, y la de la Escuela de Hidroaviones tenía su base en Barcelona. La de bombardeo estaba incompleta, pues tres de sus Dornier-Wal se hallaban en la factoría CASA de Cádiz.

Las primeras aeronaves que tomaron parte activa en la contienda fueron los cinco S-62 de Mahón, que se pusieron a las órdenes del general Goded, al que trasladaron a la base aeronaval secundaria de Barcelona y retornaron luego a su destino. Tras la rendición de Goded, tanto Mahón como Barcelona cambiaron de adscripción y los pilotos del Cuerpo General quedaron prisioneros o fueron ejecutados.

La base de San Javier no cumplió la orden de envío de hidros a Málaga y encarceló a los emisarios de Madrid que trataban de imponer la disciplina. Ocupada esta base por fuerzas de Aviación del vecino aeródromo de Los Alcázares, los oficiales del Cuerpo General fueron conducidos a dicho aeródromo, pero prefirieron unirse a sus compañeros de Cartagena y perdieron la vida, en su mayor parte, en el *España* número 3.

Marín y Cádiz se unieron al alzamiento y con dos Dornier-Wal (luego los tres) y tres de los S-62 de Marín se formó una escuadrilla que actuó en aguas del Estrecho.

Del centenar de pilotos navales, más del 40% sirvieron al Gobierno, el 40% fueron ejecutados, más del 10% se unieron al alzamiento y los restantes quedaron prisioneros.

Pasando ahora al tema que nos ocupa hoy, lo empezaremos diciendo que:

- El día 18 de julio de 1936 existían en España cuatro escuadrillas operativas de cazas Nieuport Ni-52 (tres en Getafe y una en El Prat de Llobregat), otra con sus aparatos en revisión en Sevilla y una de viejísimos Martinsyde F-4 en la base aeronaval de San Javier. Los aviones de las escuadrillas operativas permanecieron al servicio del Gobierno, pero los pilotos quedaron repartidos entre ambos bandos. Al frente del grupo y de las escuadrillas de Getafe quedaron los capitanes Manuel Cascón (jefe del Grupo 11), Avertano González y José Méndez Iriarte, y de las de El Prat y San Javier se hicieron cargo el teniente Amador Silverio y el oficial tercero del Cuerpo Auxiliar de Aeronáutica Naval, Francisco Piedra.
- El Ni-52 estaba anticuado en 1936, pero su potencia de fuego no difería esencialmente del de la mayoría de los cazas militares en servicio en Europa. Lo demostró con una docena de derribos de aparatos en un mes de actuación, a cargo de los pilotos republicanos Cascón, García Lacalle, García Herguido, Peña, Roberto Alonso Santamaría y Manuel Aguirre; y de los alzados Miguel Guerrero, Narciso Bermúdez de Castro y Joaquín García Morato en el sur y Senra y Ángel Salas en Aragón.
- Dado el despliegue inicial de los Nieuport, sus acciones principales se efectuaron en Madrid (ataques a los Regimientos de Artillería de Getafe y Campamento (1) y en las vías de acceso a la capital. La columna de Burgos llegó tarde a Somosierra por seguir a rajatabla las órdenes del general Mola de avanzar de noche y descansar de día, para evitar el acoso de la Aviación. La columna de Valladolid sí llegó a tiempo al alto

(1) GARCÍA LACALLE, A.: *Mitos y verdades*, pp. 62 a 64.

del León, pero fue allí fuertemente contratada y sufrió un alto número de bajas, en gran parte por tiro aéreo.

- Aparte de atender a la capital, Getafe destacó una patrulla Ni-52 a Los Alcázares y otra a Granada; la primera operó contra San Javier y pasó luego a Málaga, y la segunda tuvo la desgracia de llegar a Armilla cuando este aeródromo acababa de cambiar de manos. La Aviación de Málaga se empleó contra Granada, desoyendo el parecer del teniente de navío Prado Mendizábal, jefe de operaciones de la flota, única persona que pensó en Algeciras como objetivo inmediato y trascendental; su plan hubiera podido dificultar en gran medida el paso a la Península del Ejército de África y alterar el desarrollo de la guerra.
- Los primeros cazas utilizados por los alzados fueron los tres Ni-52 de Granada y dos que puso en vuelo en Sevilla el Parque Regional del Sur, todos ellos en el frente andaluz.
- El general Mola, dada la apurada situación del frente de la sierra de Madrid, pidió a Sevilla el envío urgente de algún caza, petición que fue atendida con el traslado a Burgos de los Ni-52 del teniente Julio Salvador y del brigada Ramón Senra. Sin esperar a su llegada, el capitán Ángel Salas montó una ametralladora frontal en el fuselaje del bimotor DH-89 M existente en Burgos y con él mantuvo un combate el día 27 con un Ni-52 de Madrid. El 28 de julio se produjo el segundo combate, esta vez entre cazas Nieuport, pilotados por Salvador y, probablemente, Roberto Alonso Santamaría; y el día 31 el tercero, entre Salas y Lacalle. En la misma época, el alférez de complemento José Corrochano resultó herido en un muslo, volando en un Ni-52, por un disparo desde un Breguet nacional.
- Para atender al frente aragonés se trasladaron desde Barcelona a Sariñena los Ni-52 de Silverio y García Herguido, y éste derribó el día 4 de agosto a un Breguet XIX. Para contrarrestar la amenaza de Sariñena, fue enviado a Zaragoza, el 13 de agosto, el Ni-52 de Senra. Este piloto logró al día siguiente su primera victoria aérea, a costa del sargento José Cabré Planas, quien previamente había atacado e impactado a dos Breguet XIX enemigos, sin percartarse de que esta vez venían acompañados por un caza de escolta.
- No era la primera víctima de la caza pues el capitán Méndez Iriarte había caído en servicio de guerra unos días antes, pero derribado por un cazador de su propio grupo, el cabo Rafael Peña, quien también hirió levemente a Lacalle, según este mismo ha relatado (2).

(2) GARCÍA LACALLE, A.: *Mitos y verdades*, pp. 103 y 104.

Los primeros cazas de importación

Los primeros cazas que llegaron a España fueron los seis Heinkel He-51 que en la madrugada del día 7 de agosto arribaron por barco a Cádiz, desmontados, y que se pusieron en vuelo días después en Tablada (Sevilla) (3).

En el bando contrario, el día 8 de agosto aterrizaron en El Prat de Llobregat 13 cazas Dewoitine D-371, que pronto serían armados en Cuatro Vientos, siguiendo la pauta de lo ya realizado con los *fury*. Para volar estos aviones se reclutaron en Francia pilotos galos, británicos y de otras procedencias, que comenzaron a operar con ellos a mediados de mes.

Dos de los He-51 empezaron a prestar servicios de guerra el día 18 de agosto y lo hicieron con éxito, pero de forma individual: uno desde Antequera pilotado por Morato y otro por Extremadura con Julio Salvador a los mandos.

En este día ya habían enlazado el Ejército expedicionario de África y el del norte, y Mola desgajó de la VII División Orgánica la provincia de Cáceres y allí situó Franco su cuartel general. A cambio subieron al norte cinco He-51 (ya estaban en Sevilla los primeros Fiat) y nueve Ju-52 tripulados por españoles, que se lucieron en un arriesgado bombardeo de los aeródromos de Madrid en el que no se perdió avión alguno, pero dos He-51 resultaron averiados, uno en el despegue y otro en el aterrizaje. Los alemanes explotaron este hecho para recobrar los tres He-51 que quedaron en situación de vuelo.

Como réplica a este bombardeo, los Potez-54, protegidos por los Dewoitine, se acercaron dos veces a Olmedo y una a Escalona del Prado. Cascón, Puparelli y Lacalle participaron en estas incursiones y se enfrentaron con los tres He-51, que los germanos siempre emplearon en patrulla. En uno de los combates fue derribado el luego famoso as alemán Trautloft.

Los Fiat empezaron a operar en estos días finales de agosto, con éxito en Mallorca, ante la ausencia de caza opositora, y en el sur, donde un Fiat sorprendió y abatió en Guadix al Dewoitine del teniente De Haro; y desastrosamente en el frente central, en el que el día 31 de agosto perdieron dos aviones (4), en lucha con los cazas de Lacalle, Alonso Santamaría y Peña,

(3) Serían volados por Morato, Salvador y Rambaud.

(4) Los de Monico y Castellani.

quienes serían ascendidos al grado de alférez por esta hazaña, así como Manuel Aguirre.

El mando italiano comprendió que los cazas no podían distribuirse en pequeñas formaciones y decidió reunir casi todos los existentes en una escuadrilla de 12 aviones, que se concentró en Cáceres el día 11 de septiembre, llevando agregados al capitán Morato desde el primer día y al capitán Salas y al teniente Salvador algo después.

En el bando gubernamental habían caído en combate los capitanes Méndez Iriarte (derribado por error por un subordinado suyo) y Avertano González, y el teniente De Haro, y pasado al enemigo otro teniente, por lo que los únicos oficiales que quedaban en el grupo de Getafe eran el capitán Cascón, el teniente Puparelli y los cuatro recién ascendidos al grado de alférez.

Poco después Cascón sería nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas del Cantábrico, con residencia en Santander, y Puparelli destacado al frente del Tajo con una patrulla de cazas y el *fury* de Lacalle, que reemplazó al de Urtubi. Los restantes cazas de Madrid se distribuirían entre la escuadrilla *España* de Abel Guidez (y Malraux) y la *Internacional* del capitán Antonio Martín-Luna Lersundi.

Los Ni-52 fueron retirados de primera línea en el frente central, dada su inferioridad respecto a los Fiat, bien encuadrados y mandados en este momento, y la caza de Madrid pierde su ventaja numérica.

No obstante, formaciones de cazas gubernamentales de cinco y seis aviones surcan los aires en los días 25 a 27, en los que se decide la suerte de Toledo. En la jornada del 26 estos cazas logran su mayor victoria hasta el momento, el derribo de un trimotor Junkers Ju-52, que unos achacan a Peña y otros a Locatelli.

Los Fiat tratan de desquitarse en la jornada siguiente y salen tres veces al aire, la primera con ocho aparatos, cifra no conocida hasta entonces, y las otras con cinco y seis.

El francés Jean Darry coincide con Andrés García Lacalle en que fueron escasos los Dewoitine pilotados por españoles, pero está en total desacuerdo con la opinión de García Lacalle de que:

«Los mal armados Dewoitine poco podían hacer, excepto huir, contra los nuevos pilotos y aviones fascistas.»

Los Dewoitine tenían mayor carga alar y potencia relativa que los Fiat, a los que tenían que aventajar, por tanto, en velocidad máxima y en posibilidades ascensionales. Este razonamiento técnico se vio confirmado en la práctica operativa, de acuerdo con los testimonios de Doherty y Darry, quienes conceden una ventaja decisiva al Dewoitine tanto en velocidad horizontal como en ritmo de subida, aunque se suman al coro de los que se lamentan de su armamento defectuoso y, especialmente, de su indebida utilización.

En esto último tienen razón. De haber formado los 13 D-372 del primer lote en una única escuadrilla hubieran podido hacer frente, con ventaja, a los cazas Fiat italianos durante las primeras semanas; distribuidos en fracciones perdieron muchas de sus posibilidades.

En lo que a armamento se refiere, las dos ametralladoras *Vickers* de 7,7 milímetros diferían poco de las dos *Breda Safat* del mismo calibre de los Fiat; su defecto mayor era la gran longitud de los mandos, que los dejaba inoperativos cuando adquirían una holgura importante. Esto era un inconveniente en cuanto al mantenimiento se refiere, pero no un demérito operativo, ya que no es de recibo aceptar que los mandos pudieran desajustarse en un solo servicio de guerra.

Se confirma lo anteriormente escrito al comprobar que las bajas de aviones importados fueron similares en ambos bandos. Por un informe fechado el día 28 de septiembre sabemos que sólo estaban en vuelo siete de los 21 Fiat que habían operado en la Península hasta entonces; nueve habían causado baja definitiva y cinco estaban en proceso de reparación.

En la caza de Madrid, el día 27 pudieron volar seis de los 23 cazas de importación (14 Dewoitine, cinco Loire, tres *fury* y un Boeing), por lo que sus pérdidas debieron de ser algo mayores. Esto se compensaba con la baja de cinco de los seis Heinkel-51 de la primera remesa, dos con carácter definitivo (los de Trautloft y Hefter) y tres de forma temporal.

La llegada de un nuevo lote de 12 Fiat cambió la situación y aseguró la supremacía de estos aviones en el mes de octubre.

Llegada de los cazas rusos

A mediados de septiembre del año 1936, Stalin decidió el envío a España de aviones modernos, concretamente bimotores rápidos SB-2 *katiuskas*, cazas biplanos I-15 *chatos* y cazas monoplanos I-16 *moscas*.

El 20 de octubre partió de Sebastopol el *Lepin* con 25 cazas I-15 a bordo y el 22 el *Andreev* de Leningrado con otros 15 aparatos de este tipo. Los primeros desembarcaron el día 28 en Cartagena y los segundos en Bilbao a primero de noviembre. Días después, los días 3 y 4 de noviembre, arribaron a Cartagena los barcos *Kursk* y *Blagoev*, con 31 monoplanos I-16 entre ambos. Estos 71 cazas rusos compensaban numéricamente a los 69 Fiat CR-32 aportados por Italia hasta finales de noviembre y los superaban cualitativamente, en especial por lo que a los I-16 respecta.

La gran superficie sustentadora del *chato*, mayor que la del Fiat, y su potente motor M-25 (versión rusa del Wright *cyclone*) le conferían una mejor velocidad ascensional y un menor radio de viraje. En contrapartida, el Fiat aventajaba claramente a su rival en finura aerodinámica y, por ende, en capacidad de penetración en los picados. El Heinkel-51, el tercer caza en discordia, estaba en clara inferioridad cualitativa con respecto a los otros dos y en noviembre de 1936 se presentaba en número muy inferior al de ellos.

Andrés García Lacalle, primer piloto español que se incorporó a la escuadrilla de Richagov, expuso así su opinión sobre ambos aparatos:

«El piloto del avión I-15 se encontraba seguro en su avión porque sabía que, si el Fiat le presentaba combate, su avión era superior para revolverse en un espacio mucho más reducido que el que necesitaba el contrario. Y supongo que el piloto del Fiat también debería sentirse seguro en su avión porque le permitía aceptar el combate cuando lo consideraba conveniente, puesto que era bastante más rápido que el I-15, o abandonarlo a voluntad amparado en su fulminante picado.»

El bautismo de fuego de los *chatos* se produjo el día 4 de noviembre del año 1936, en momentos en que las tropas del general Varela rompían las últimas líneas exteriores de la capital de España, se aproximaban a Madrid amenazadoramente y se situaban en Alcorcón, Leganés y Getafe.

La actuación inicial de los I-15 fue desigual, pues dos de los aviones tomaron tierra, por equivocación, en Segovia, pero a cambio, los 23 aviones restantes consiguieron sorprender a la Aviación nacional y lograron, en diferentes acciones, derribar a los dos cazas italianos de la pareja del capitán Dequal y herir al piloto de un tercer Fiat, al observador de un Romeo-37 y a un tripulante de un Junkers-52.

Las fuerzas en presencia el día 5 de noviembre eran nueve Fiat en Torrijos, cinco en Talavera (5) y una escuadrilla de Heinkel-51 basada en el lejano aerodromo de Ávila por un bando, y los 23 *chatos* por el otro. Casi igualdad numérica, pero ventaja cualitativa y táctica de la aviación de Madrid, más próxima al frente y mejor coordinada, por disponer de un mando homogéneo y competente.

Este día se produjo el primer gran combate aéreo de la guerra, entre Leganés y Madrid, en el que participaron los nueve Fiat de Torrijos y una de las escuadrillas de I-15. La confrontación bélica se repitió el día siguiente en dos ocasiones, por la mañana temprano y a mediodía, mientras el Gobierno abandonaba Madrid y se trasladaba a Valencia.

Estos combates de los días 5 y 6, a pesar de las rotundas victorias reclamadas por ambos bandos, quedaron en tablas. Los Fiat perdieron dos aparatos (6) y otro que aterrizó en Esquivias y otro tanto sucedió a la escuadrilla Tarjov, según reconoce García Lacalle.

Al finalizar el día 6 de noviembre sólo quedaban en vuelo frente a los 21 *chatos* una docena de Fiat y la escuadrilla Heinkel-51, cuya capacidad operativa era muy limitada, y el coronel italiano Bonomi decidió el día 7 no prestar más servicios de apoyo por el momento. Y eso en vísperas del crucial día 8 de noviembre, día fijado por Varela para el asalto frontal a Madrid, a través de la Casa de Campo, sobre la que los *chatos* efectuarían un ametrallamiento demoledor.

El día 9 pierde la escuadrilla Richagov su primer avión (7), en un combate de los *chatos* contra catorce de los 18 Fiat esedía en vuelo.

Yagüe decide que sus tropas deben atravesar el Manzanares en la jornada del día 13, y esta decisión coincide en el tiempo con la de los generales Pozas y Miaja, que acuciados desde Valencia, ponen en marcha un ambicioso contrataque.

La consecuencia de este enfrentamiento de voluntades antagónicas fue una confrontación bélica de violencia inusitada; tanto en tierra como en el aire. Libran 13 *chatos* contra 14 Fiat y varios Heinkel, sobre el paseo del Pintor Rosales, el mayor combate aéreo del año 1936. Los *chatos* abatie-

(5) Y otros varios en reparación.

(6) El del capitán Maccagno, alias *Pecori* y otro que aterrizó en Esquivias.

(7) Pilotado por Fernando Roig Villalta, incorporado a Campo Soto el día siguiente al que lo hizo García Lacalle, o sea el día 6 de noviembre.

ron al jefe de la escuadrilla Heinkel y a uno de sus más brillantes miembros, y averiaron dos Fiat (8). Sus pérdidas fueron también sensibles: un piloto ruso de la escuadrilla Richagov y el propio capitán Tarjov, que se lanzó en paracaídas sobre Madrid y fue maltratado, por creerle enemigo, lo que le costaría la vida.

Desde mediados del mes de noviembre las dos escuadrillas de *chatos* del frente de Madrid se vieron apoyadas por otras dos de cazas monoplanos tipo I-16 de tren retráctil y gran velocidad. Para contrarrestar su acción los Fiat se reforzaron en número y se organizaron en un grupo de tres escuadrillas. El día 16 Richagov cayó en paracaídas en el paseo de la Castellana, cerca del Ministerio de la Guerra y el día 19 se produjo el último gran combate aéreo de 1936.

En este momento, todos los jefes de escuadrilla de cazas biplanos habían sido derribados en combate, trance por el que pasaron los italianos Dequal, Maccagno y Mosca (9) (que salvaron la vida, aunque el segundo perdió una pierna y el último se mató poco después en un accidente en Sevilla), el alemán Eberhard (fallecido) y los rusos Tarjov y Richagov (muerto el primero e ileso el segundo). Los cazas monoplanos se defendieron mejor, por sus mejores características y por entrar más tarde a participar en la lucha, pero también sufrieron la baja definitiva de un jefe de patrulla: Alexander Minaev. Esto demuestra por sí sólo la dureza de los combates en Madrid y sus alrededores.

Nuevas remesas de cazas

Entre finales de año y enero del año 1937 llegaron a España los lotes tercero y cuarto (¿), a bordo de los mercantes *Darro* y *Mar Blanco*, y los aviones que faltaban para completar las remesas primera y segunda, con lo que los I-15 recibidos en España totalizaron 122 o 124 (10). Los Fiat entregados por Italia hasta este momento eran ya 104 y la escuadrilla de Heinkel He-51 se había cuadruplicado, pero las cuatro escuadrillas resultaron tan impotentes contra los cazas rusos como la única

(8) Eberhard y Henrici.

(9) Capitán Mosca y Mariotti, que tomaron tierra, respectivamente, en Talavera y junto a Getafe.

(10) Seis y quince, respectivamente. De acuerdo con los testimonios de Indalecio Prieto, de García Lacalle y de la Academia de Ciencias de la Unión Soviética, que G. Howson intenta rebatir, sin suficientes argumentos.

antigua y los He-51 hubieron de relegarse al ataque al suelo; para sustituirlos se crearía en marzo una escuadrilla de cazas monoplanos Messerschmitt Bf-109 B (11).

En febrero del año 1937 se formaron las dos primeras escuadrillas españolas de *chatos*, la de Andrés García Lacalle (12), que tuvo una actuación destacada en la batalla del Jarama, a pesar del bache del día 18 de febrero, jornada en la que García Morato se ganó la Cruz Laureada de San Fernando; y la de Ramón Alonso Santamaría.

Para la batalla de Guadalajara, el mando de Valencia concentró en los aeródromos de Madrid la mayor parte de su caza e incluso reclamó siete de los 13 cazas de Andújar (Waranchuk) y dos de las tres patrullas de Aragón (Ramón Alonso Santamaría).

Quedó en el norte la escuadrilla de *chatos* rusos y la nueva de cazas Letov, pilotados por españoles que pronto se harían cargo también de los I-15.

La actuación de los *chatos* en los campos de Guadalajara rayó a una gran altura y puede decirse que su presencia fue decisiva para el desenlace de la batalla, especialmente en los críticos días 12 y 13, en los que hubo de relevarse a las II y III Divisiones, que iban en cabeza, por las I y IV. De nuevo resultaron demolidores los *chatos* los días 16 y 18, jornada ésta en la que se reunieron 45 cazas en una de las misiones.

No todo fueron laureles, sin embargo, en las batallas del Jarama y Guadalajara. La escuadrilla Lacalle tuvo en dos meses seis bajas: cuatro muertos (José Calderón, Ben Leider, Bercial y Blanch), un prisionero (Gómez) y un herido (Jim Allison).

La escuadrilla de Kosakov y otra rusa sufrieron las bajas definitivas de Eduardo Guaza Marín (13), y del capitán José Cuartero Pozo (14), y la temporal de Francisco Sauri, quien sufrió rotura de fémur al ser embestido su avión por otro ruso.

(11) Según que todos los lotes fueran de 31 aviones o dos quedaran reducidos a 30.

(12) Con una patrulla norteamericana.

(13) Quien chocó contra un árbol en Campo Soto el día 29 de marzo.

(14) Al que le explosionaron las bombas en el despegue el día 12 de marzo.

Los meses de abril y mayo

En el mes de abril las escuadrillas rusas del centro y sur se encuadraron en un grupo, cuya jefatura se encomendó a Kopets, alias José. Con las dos españolas y la de Kosakov se organizó otro grupo en Aragón, del que tomó el mando Andrés García Lacalle por un breve periodo y luego Kosakov. Los dos grupos de *chatos* y el de *moscas* quedaron subordinados a Pumpur, *coronel Julio*.

En el norte los rusos desaparecieron a mediados de mes y se nombró jefe de la escuadrilla de *chatos* a Felipe del Río y, tras su muerte en combate el 22 de abril, a Tomás Baquedano.

En Aragón el grupo Lacalle se enfrentó a las segunda y tercera escuadrillas españolas de He-51, creadas con material traspasado por la Legión Cóndor.

En Teruel se produjeron enfrentamientos aéreos los días 16 y 17 de abril, y en ellos la caza republicana perdió al boliviano Luis Tuya y al español Alfonso Calvo, éste en choque frontal con Jaime Palmero. El piloto norteamericano Tinker califica el combate del día 17 como el más reñido de los por él vividos hasta aquel momento y Ángel Salas, jefe de la segunda escuadrilla de He-51, afirma que fue el más duro de los 49 que disputó en toda la guerra. En él participaron esta escuadrilla y cinco patrullas gubernamentales: la de Manuel Aguirre (en la que volaba Comas), las de Baumler y Tinker, una rusa y otra de la antigua escuadrilla Lacalle. Tinker, Baumler y Comas, entre otros, reclaman un derribo en este combate, pero sólo cayeron Palmero (en choque con Calvo) y Allende, que tomó tierra junto a las líneas de contacto.

A finales de mayo las escuadrillas de *moscas* se elevaron a cinco gracias a la llegada de 31, I-16 en el *Cabo Palos* el día 7, de otros 17 en el *Antonio de Satrústegui* el día 21 y de 14 más el 8 de junio. Vueltos a Rusia los jefes de escuadrilla A. Tarasov y S. Denisov, y fallecido en accidente K. Kolesnikov, estas unidades estaban mandadas por Ujov, Pleschenko, Smirnov, Eiseiev y ¿Pligunov?

Las expediciones al Cantábrico

La abundancia de monoplanos de caza permitió el envío al norte, en expediciones sucesivas, de la práctica totalidad de los biplanos I-15 del Grupo Lacalle. Los fallidos viajes de los días 8 y 17 de mayo, a través de Fran-

cia, no pudieron burlar el control de los agentes de la «No intervención», en vigor desde el 20 de abril. Gerardo Gil condujo luego, el 21 de mayo, seis *chatos* de Algete a La Albericia (Santander) y Riverola encabezaría seis días después una formación de 12 I-15, algunos de los cuales se desviaron al noreste dando pie a la pérdida de dos aviones, en San Sebastián y Bilbao. Los refuerzos aéreos tan trabajosamente llegados al Cantábrico fueron aniquilados a primeros de junio en sus aeródromos; la mayor parte de los pilotos retornaron al centro-levante en un avión de transporte y unos pocos de ellos y otros nuevos volverían al norte en una tercera expedición de sólo cuatro aviones y una cuarta encabezada por Puparelli.

En total, habían subido al Cantábrico del orden de medio centenar de *chatos*, el 40% de los recibidos en España hasta finales de junio, y ya se habían perdido más de 30 (15).

Las batallas de La Granja y Huesca

El gobierno de Valencia intentó salvar la suerte de Bilbao con dos ofensivas sucesivas: por La Granja a finales de mayo y contra Huesca en la segunda decena del mes de junio. Los rusos había relevado a muchos de los cazadores veteranos y no todos los nuevos rayaron a la misma altura. En La Granja, el 2 de junio cayó en combate *Zorki* (16), nuevo jefe de una de las escuadrillas de *chatos*. En Huesca participaron dos escuadrillas de I-15, mandadas por Ptujin, y dos de *moscas*, las de Ujov y Lakeiev (recién ascendido), que perdieron varios cazas, de los cuales tres al menos fueron *chatos*. Los contrincantes en ambas ofensivas fueron los Fiat del Grupo Morato, que en la primera batalla estuvieron reforzados por dos escuadrillas del *As de Bastos* y al final de la segunda por dos escuadrillas de *La Cucaracha*. Por esta época se creó en Sevilla un tercer Grupo Fiat italiano, inicialmente de dos escuadrillas, que pasaría en julio al frente Cantábrico.

Finalizada la batalla de Huesca subió al Cantábrico la escuadrilla de Ujov, quien pronto volvería al centro, para tomar el mando del grupo, y sería sustituido por Eiseiev en el norte y por Devodchenko en la primera escuadrilla.

(15) La mayor parte de los 15 iniciales y los 18 de las expediciones de Gerardo Gil y Riverola.

(16) Cuyo verdadero nombre era Zatspeko.

La batalla de Brunete

En la batalla de Brunete participaron cuatro escuadrillas de *moscas*, todas las entonces existentes menos la de Eiseiev, que estaba en Santander, y las del Grupo 26 de *chatos*, por siete escuadrillas de Fiat (17) y la de Bf-109 B.

La confrontación fue intensa y tenaz. Los I-16 se mostraron superiores a los Messerschmitt Bf-109 B en potencia y en capacidad de fuego, gracias a sus rapidísimas ametralladoras Skas, pero inferiores en velocidad. Los cazas Fiat habían contrarrestado la menor velocidad de tiro con el aumento del calibre de sus armas a 12,7 milímetros.

Aunque la superioridad aérea inicial de la caza rusa fue reduciéndose a lo largo de casi tres semanas de lucha, al finalizar la batalla, dos pilotos de la escuadrilla de *chatos* de Eriomenko, Yakushin y Serov, se apuntaron una victoria aérea nocturna cada uno; de hecho cayó un Ju-52 alemán en la noche del 25 al 26 y otro español el día 26; Serov ascendió a capitán y obtuvo el mando de una escuadrilla especializada en la caza de noche.

La campaña de Santander

Tras una breve pausa, el día 14 de agosto el Ejército nacional reanudó su campaña del norte en dirección a Santander. Los cazas existentes en el Cantábrico, que habían sido 41 a mediados de julio de 1937 (18) se habían reducido a 31 en vísperas de la iniciación de la ofensiva (19), y 22 de ellos en condiciones de vuelo. Frente a ellos formaban 60 Fiat (20) y nueve Messerschmitt alemanes.

Si descartamos los Bristol *Bull-Dog*, que sólo servían para servicios de ataque al suelo, 20 *chatos* y *moscas* tenían que combatir contra 69 cazas enemigos, en una proporción de dos contra siete y lo hicieron, con valor, hasta el día 18 de agosto. Entre esta fecha y el 20 se vieron reforzados por la escuadrilla I-16 de Smírnov y por otra escuadrilla I-15 (21), que allí se

(17) Otras dos permanecieron frente a Santander y una en revisión en Sevilla. En Cantabria residía también la escuadrilla reforzada de *chatos*, que fue mandada por Riverola y luego por Morquillas, veterano del norte.

(18) 17 *chatos*, 12 *moscas* y 12 Bristol *Bull-Dog*, mandados por Morquillas, Eiseiev y González Feo.

(19) 13 *chatos*, 7 *moscas* y 11 *Bull-Dog*.

(20) 51 italianos y nueve españoles.

(21) Creada con parte de los 31 I-15 recibidos en España en julio de 1937.

fusionó con los restos de la anterior de Morquillas, quien entregó el mando el día 20 al todavía sargento Miguel Galindo Saura, promovido a teniente de forma verbal. Galindo fue derribado y cayó prisionero en el primer servicio del crucial día 22; Miguel Zambudio, el piloto más veterano de los que permanecían en el norte, pues otros habían retornado al centro (22), fue derribado y herido poco después, y el mando de la escuadrilla recayó en Ladislao Duarte Espes.

La batalla de Belchite

Con la idea de evitar la caída de Santander el Ejército popular desencadenó una ofensiva contra Zaragoza, que fue salvada por la heroica y tenaz defensa de Belchite. En apoyo del ataque actuaron tres escuadrillas de *moscas* (23) y tres de *chatos*: la veterana de Eriomenko y los dos mandados por Antonov y Serov, anteriores jefes de patrulla de dicha unidad durante la batalla de Brunete. Y a favor de la defensa seis escuadrillas Fiat (24). Como en Brunete, la superioridad aérea perteneció a la caza gubernamental en la primera fase de la batalla, que la fue perdiendo luego, especialmente en el combate del día 2 de septiembre, en el que destacó el Grupo Morato.

Acabada la batalla quedaron mandadas por rusos dos escuadrillas de *chatos*, la primera del Grupo 26, a cuyo frente quedó Antonov, y la nocturna de Serov. La segunda del Grupo 26 se encomendó a Chindasvinto González, ascendido a capitán por su actuación en Belchite, y la tercera, en organización en Figueras, a Juan Comas, quien había destacado en Aragón primero y en el Cantábrico después. Una cuarta escuadrilla combatía en Asturias a las órdenes de Duarte.

La primera gran remesa de cazas monoplanos rusos

Gracias a los lotes cuarto y quinto de *moscas* desembarcados en Cartagena del *Cabo San Agustín*, el 10 de agosto, el Grupo 21 pudo reponer sus abundantes bajas del verano del año 1937, recrear su tercera escua-

(22) Barbero, González Feo y Comas.

(23) Dos estaban en el Cantábrico y la sexta no se organizaría hasta mediados de septiembre.

(24) Tres del Grupo *As de Bastos*, dos de *La Cucaracha* y el Grupo Morato, que, en realidad, equivalía a una escuadrilla.

drilla (Smirnov) y organizar la sexta (Gusiev). La primera, fue mandada sucesivamente por Devodchenko, Ivanov y Manuel Aguirre, ascendido a capitán por méritos de guerra el 12 de octubre; la segunda era la encabezada por Pleschenko y de la quinta se hizo cargo Ivanov. La cuarta era la que permanecía en Asturias.

Puparelli sucedió a Ptujin en el mando del Grupo 26, puesto que pronto cedió a Juan José Armario, piloto de la Aviación Naval, para remontarse a la jefatura de la Escuadra de Caza número 11, que anteriormente había sido ocupado por Ivan Kopets, alias *José*. Al hacerse cargo aviadores españoles de estos altos puestos es cuando empezó a escribirse la versión castellana del *Diario de la Escuadra de Caza*, que se inició el primero de octubre del año 1937.

Hasta este momento había llegado a España un número similar de I-15 y de Fiat, un centenar y medio de cada tipo, pero el número de aviones en plantilla de las unidades operativas era del orden del centenar en el caso de los Fiat (el 67% de los recibidos), por sólo una cincuentena en lo que a los *chatos* respecta (el 34%). Las bajas del Cantábrico, unos 60 I-15 en total, marcaban las diferencias.

Esta desventaja en cazas biplanos venía compensada por el gran predominio en cazas monoplanos, seis escuadrillas de *moscas* y la patrulla de la Plana Mayor, con 75 aviones en plantilla, por los 12 de la única escuadrilla de Bf-109 B.

La segunda ofensiva contra Zaragoza

En octubre el Ejército popular inicia una segunda ofensiva hacia Zaragoza, apoyada ahora por cinco escuadrillas de *moscas*, masa de monoplanos nunca reunida hasta entonces, y dos de *chatos*: la primera de Antonov y la segunda, mandada transitoriamente por Gerardo Gil, el veterano del Jarama, Guadalajara, Aragón y el norte, destinado entonces en las Escuelas de Vuelo de Levante. Tenían enfrente ocho escuadrillas Fiat italianas (25).

La lucha aérea llegó a su máximo el 12 de octubre, día de la Virgen del Pilar y de «La Raza», jornada en la que, en dos combates, 50 *moscas* y

(25) Una novena escuadrilla permanecía en Sevilla, y el Grupo Morato y la caza alemana en el frente asturiano.

23 *chatos* se enfrentaron a cinco escuadrillas (26). Las pérdidas de ambos adversarios dan fe del encarnizamiento de la lucha: cuatro Fiat derribados y un quinto, el del capitán Botto, que llegó muy tocado al aeródromo de Sanjurjo, y con el piloto herido de gravedad (27), y dos *moscas* que chocaron en el aire, dos *chatos* abatidos, tres que hubieron de tomar tierra fuera de campo y un sexto capotado al aterrizar en el aeródromo de Castejón del Puente.

La Escuadra de Caza al completo obtuvo un indiscutible éxito tres días después en un ataque al aeródromo de Zaragoza, al amanecer, entrando por el noroeste y saliendo hacia Belchite.

El aeródromo estaba lleno de aviones —formados en «U», como si se tratara de una revista— y los disparos acertaron plenamente en tres Junkers-52 cargados de bombas, que se incendiaron y explotaron alcanzando a otros tres Heinkel-46. También fueron destruidos en tierra seis Fiat.

Este fue el mayor éxito individual de la Aviación gubernamental en su lucha contra las Fuerzas Aéreas contrarias.

Nuevos jefes y material

En noviembre, Aguirre, Claudín, Zarauza y Duarte asumieron el mando del Grupo 21, de sus primera y cuarta escuadrillas (sucesora de la pérdida en el norte) y de la nueva cuarta del Grupo 26, que se reconstituyó en Figueras.

En el segundo semestre del año 1937 se recibió en España un nuevo centenar de cazas Fiat y las escuadrillas peninsulares se elevaron a 11 en el otoño, nueve italianas y dos del Grupo Morato (mandado ahora por Ángel Salas) con 126 aviones en plantilla.

En esta época la Legión Cóndor creó una segunda escuadrilla de monoplanos de caza, todavía con Bf-109 B, y estas dos unidades tuvieron que enfrentarse a las seis de *moscas* en la batalla de Teruel, lo que pudieron hacer, pues la relación entre Fiat y *chatos* también era de tres a uno (11 escuadrillas de Fiat en la Península al comenzar la batalla contra cuatro de I-15. En total, 125 cazas I-16 e I-15 iban a luchar contra 150 Fiat y Bf-109 B.

(26) Las Fiat 31 y 32, y las tres del *As de Bastos*.

(27) Hubo de amputársela una pierna y, en su honor, su grupo adoptó el nombre de *Gamba de Ferro*.

La batalla de Teruel

En la batalla de Teruel participan inicialmente las tres primeras escuadrillas de I-15, mandadas por Stepanov, abatido el 17 de enero de 1938 y hecho prisionero (28), Morquillas y Comas (29); después se incorporó la cuarta de Duarte. En el Grupo 21 Claudín, Pleschenko, Smirnov, Zarauza y Gusiev seguían al frente de las escuadrillas primera, segunda, tercera, cuarta y sexta; de la segunda se haría cargo luego Devodchenko y la quinta fue mandada sucesivamente por Silvestro, Smolekov y Vijrov. Las tercera y sexta se disolvieron en el invierno de 1938, lo que demuestra que las bajas de *moscas* fueron del orden de 24.

Al acabar la batalla de Teruel eran españolas tres de las cuatro escuadrillas del Grupo 26 y dos de las cuatro existentes en el Grupo 21. El Grupo 26 pudo mantener sus efectivos, pues las fábricas de Reus y Sabadell entregaron 18 *chatos* entre enero y febrero.

La batalla de Aragón

Al comenzar la batalla de Aragón el 9 de marzo del año 1938 este frente estaba defendido por la primera escuadrilla de *moscas* y las primera y segunda de *chatos*, desplegadas en Caspe y Bujaraloz. La otra escuadrilla española de I-16, la 4/21, se incorporó pronto a Escatrón; las dos rusas, las 2/21 y 5/21, a Puig Moreno, y las tercera y cuarta de *chatos* a Pomar y Zaidín.

El día 11 de marzo el Grupo 21 pudo poner en vuelo en algún servicio 31 *moscas*, cifra que se redujo a 28 en los días siguientes. Las escuadrillas primera y cuarta se retiraron el día 13 a Lérida y las segunda y quinta a Candasnos: estas unidades retrocedieron luego a Bellpuig las primeras y a Bellpuig y Reus las segundas, y finalmente a Reus las españolas y a Valls las rusas.

El Grupo 26 registró una peregrinación parecida y sus escuadrillas fueron pasando por Candasnos, Pomar-Zaidín, Almenar, Balaguer, Cervera y Anglesola, para terminar en Vendrell y Villafranca del Panadés.

(28) Con el nombre de Slepnev.

(29) Las dos españolas actuaron desde El Toro y la rusa desde Barracas.

Este continuo cambio de aeródromos no impidió a la caza combatir y hacerlo bien. El día 14 de marzo una formación de 20 *chatos* y 28 *moscas* derribó en Alcañiz cuatro Fiat, uno de ellos el del comandante Aiello, que acababa de hacerse cargo del Grupo *As de Bastos*. En contraposición, el Grupo 26 tuvo un día aciago el 24 de marzo, en el que desaparecieron cuatro *chatos*, dos más chocaron en el aire y otro sufrió importantes averías al tomar tierra fuera de su base.

Las bajas de *chatos* en este mes fueron 17 definitivas y 10 temporales, según García Lacalle, a pesar de lo cual las formaciones de estos aviones crecieron en número a lo largo del mes; en los días 21 y 24 pudieron reunirse para un solo servicio 30 biplanos, cifra que se logra repetir el 31, pues, entre aviones nuevos y reparados, Reus y Sabadell lograron reponer las bajas.

En marzo del año 1938 la Unión Soviética reanudó su tráfico de aprovisionamiento bélico al gobierno de Barcelona, a través del mar Báltico y del territorio francés, y en dicho mes arribaron a Cataluña 31 *supermoscas*, cuya principal diferencia con los *moscas* era el incremento a cuatro de sus anteriores dos ametralladoras y la incorporación de blindaje protector en la espalda del piloto. Con ellos se equiparon las escuadrillas segunda y quinta, y con el material dejado por estas unidades se reconstruiría en Salou, el 10 de abril, la tercera escuadrilla, cuyo mando se encomendó a José María Bravo, y se completarían las restantes.

En los primeros días de abril el Grupo 21 defendió el frente del sur del Ebro, quedando asignado el sector del Segre al Grupo 26.

Una vez materializado el corte en dos de la zona republicana, al menos tres de las escuadrillas de I-16 bajaron a Levante y desplegaron por los aeródromos de Sagunto, Liria, Vistabella y Villafamés. Para el contraataque de finales de mayo contra las cabezas de puente de Balaguer, Tremp y Sort, volvieron a Cataluña.

Por esta época Comas fue nombrado segundo jefe del Grupo 26 y Zambudio se hizo cargo de la tercera escuadrilla.

La campaña de Levante

La fortaleza de los Grupos 21 y 26 el primero de junio la conocemos por su traslado desde Cataluña a los aeródromos de Levante, a los que bajaron entre el 30 de mayo y el 1 de junio, 46 I-16 y 52 I-15 y nueve *moscas*

(30) y 16 *chatos* (31) adicionales entre los días 7 y el 23 de junio, lo que desmonta la leyenda de su penuria de medios materiales en esta época. Estaban reforzados, además, por el Grupo 28, mandado por Andrés García Lacalle y formado por dos escuadrillas de Grumman *delfín*, a base de los 34 aviones importados del Canadá, y por la escuadrilla de vuelo nocturno, de la que se hizo cargo Walter Katz.

Morquillas ocupó la jefatura accidental del Grupo 26, por ausencia de Armario y accidente grave de Comas, y cedió el mando de la 2/26 a Julián Barbero. El último jefe ruso de la primera escuadrilla de I-15, Ossipenko, entregó el mando a Felipe Cirujeda, quien pereció pronto en combate; tras el paso fugaz y desgraciado de Chindasvinto González, se afianzó al frente de la 1/26 el veterano Vicente Castillo Monzó.

En los *moscas*, Claudín fue nombrado jefe del Grupo 21 y poco le duró el cargo, pues el 5 de julio murió en el frente de Teruel. Zarauza le sucedió y Redondo y Arias (repuesto ya de un grave accidente) los sustituyeron en las escuadrillas primera y cuarta; de la nueva sexta se hizo cargo Meroño.

La caza republicana, con mandos jóvenes y decididos, contribuyó de forma importante a la brillante defensa de Valencia, muy bien dirigida por el general Miaja, quien repetía en 1938 sus éxitos en Madrid, de 1936-1937. Esto se logró a cambio de cuantiosas bajas de *moscas* en los meses de junio y julio (17 pilotos fallecidos y tres desaparecidos), que dejaron en cuadro al Grupo 21 a finales de julio. En esta época si que se habrían reducido a 35 los *moscas* en estado operativo en la escuadra; el Grupo 26 no pasaba por apuros semejantes, pues las factorías de Cataluña entregaron 20 *chatos* en junio y 25 en julio, cifras superiores a las de bajas registradas en dichos meses.

Los aeródromos más usados por la escuadra 11 en esta época fueron los de Liria, Sagunto, La Señera y Camporrobles por el Grupo 21 y los de Manises, Alcubias, La Yesa, Utiel y Requena por el Grupo 26.

(30) Escuadrillas primera a quinta, con 11 aviones de promedio.

(31) Lo que fue posible pues Reus y Sabadell entregaron 14 *chatos* y 19 en el mes de mayo.

La batalla del Ebro

Cuando el Ejército popular decidió atacar por el Ebro ya sabía que la mayor parte de los 90 I-16 que venían de la Unión Soviética (32) habían arribado al puerto de Burdeos, pero no los esperó. Parece como si aún no se hubiera percatado de la importancia decisiva de la superioridad aérea. Es cierto que en las dos primeras jornadas de la batalla los éxitos del ataque, aún sin apoyo aéreo eficaz, fueron espectaculares, pero en las dos siguientes, las decisivas, el Ejército popular se vería incapaz de doblegar la resistencia de Gandesa, punto vital de la defensa.

Los primeros *supermoscas* de esta gran remesa se montaron en Celrá de inmediato. El día 3 de agosto Tarazona recogió en Figueras el CM-193; con él logró grandes éxitos, que le valieron la jefatura de la tercera escuadrilla cuando Bravo fue nombrado segundo jefe del Grupo 21. Los nuevos *supermoscas* se entregaron pronto a las cuatro escuadrillas españolas (las rusas ya disponían de ellos desde abril) y sobraron aviones para organizar una séptima escuadrilla.

Los jefes de estas siete unidades en este mes de agosto fueron Redondo, Nedielin, Tarazona, Arias, Gritseviets, Meroño y Puig, todos ellos subordinados al tándem Zarauza-Bravo. Al frente de la escuadra Isidoro Giménez había relevado a Luis Alonso Vega a finales de julio. En cuanto al Grupo 26, mandado por Comas, con Zambudio como segundo jefe, tenía en agosto dos escuadrillas en Cataluña, la primera de Castillo Monzó y la tercera de Antonio Nieto, y otras dos en el sur, la segunda de Barbero y la cuarta de Duarte.

La escuadra de caza nunca había mostrado una potencia semejante a la de este momento, con once escuadrillas completas y aún superabundantes, pero enfrente ya no estaban solos los Fiat o los Bf-109 B de los primeros momentos. Las escuadrillas de monoplanos eran tres (33) y los 109 B habían sido reforzados con otros de los modelos 109 C y 109 D, que dominaban en altura a los I-16 del tipo 10, que se defenderían montando en los aviones de la cuarta escuadrilla de motores americanos Wright *cyclone* de altura e instalaciones de oxígeno.

(32) Séptimo, octavo y noveno lotes.

(33) La tercera, mandada por el luego famosísimo Mölders, sería la primera en usar los Bf-109 C y D, que usaban motores Junkers Jumo 210 G y Daimler Benz Aa, de 700 y 960 CV e inyección directa y hélice de paso variable en vuelo, aunque de forma manual.

En el verano de 1938, aparte de en el Ebro, se combatía también en Extremadura, donde las escuadrillas 2/26 y 4/26 de I-15 y la 1/21 de I-16 luchaban con los Fiat españoles. Redondo, jefe de la 1/21, tuvo que lanzarse en paracaídas, el día 2 de septiembre, tras un duelo con Ángel Salas, quien derribó asimismo tres *katiuskas* en el mismo combate, máxima hazaña personal de la caza española en toda la guerra.

Días después la cuarta escuadrilla del Grupo 26 abandonó el frente extremeño en dirección a Valencia. Duarte fue herido el día 7 de septiembre y pasó al hospital de Albacete, siendo nombrado jefe de la escuadrilla Emilio Ramírez, quien estaba a punto de viajar a la Unión Soviética, para acudir a un curso militar.

En este mes de septiembre estuvo a punto de declararse la Segunda Guerra Mundial, que se aplazó un año por los acuerdos de Munich. Por la misma época ambos bandos contendientes aceptaron reducir el número de combatientes extranjeros en sus filas, lo que en el campo de la Aviación de caza se tradujo en la retirada de los pilotos rusos de las escuadrillas 2/21 y 5/21, excepto unos pocos, y en la repatriación de los pilotos italianos del Grupo *Gamba de Ferro*. En consecuencia se disolvieron la segunda escuadrilla de *moscas* y el citado Grupo; en la 5/21 siguieron volando Gritseviets y Nedielin hasta el día 6 de noviembre (34), aunque el jefe nominal es Pereiro.

Los Fiat del grupo disuelto se entregaron a los españoles, que estaban faltos de material, y el hueco dejado por la escuadrilla rusa se rellenó con las 1/21 y 4/26, que retornaron a Cataluña, quedando en el sur la 2/26, que se enfrentaba a la Fiat española independiente.

El general Kindelán redactó un informe sobre los resultados de la lucha aérea entre el día 25 de julio y el 3 de octubre, en el que juzgaba excesivas las pérdidas propias, que achacaba a los nuevos cazas recibidos por el enemigo y a los cañones antiaéreos de bajo calibre. Estimaba las bajas en 25 pilotos y 23 aviones, pero, en realidad, los aviones perdidos habían sido 36, en 70 días (22 Fiat, nueve monomotores y cinco polimotores); si extendemos el periodo estudiado hasta el día 16 de noviembre el total de aparatos se eleva a 46 y el de jornadas de lucha a 114.

(34) ARIAS, ANTONIO. *Arde el cielo*, pp. 279 a 281, dice que hasta el 11 de noviembre, pero el *Diario* de la escuadra cita por última vez a la 5/21 el día 6 de noviembre.

Las bajas de pilotos de los Grupos 21 y 26 fueron 27 y 24, con un total de 51, desglosados en 40 muertos, nueve desaparecidos y dos inutilizados. Cifras éstas que dan fe de la dureza de los combates en este periodo de la guerra.

Los meses de octubre y noviembre

En el mes de octubre comenzó con un buen éxito de la escuadra 11, que el día 4 derribó a Salvador, el segundo de la lista de ases nacionales, quien quedó prisionero. El mismo día cayó en líneas propias García Morato, abatido por un piloto de su propio grupo.

El día 28 de octubre, día en que se homanejó en Barcelona a las Brigadas Internacionales que abandonaban España, la escuadra 11 puso en vuelo sobre la ciudad condal 53 *moscas* (35) y 23 *chatos* de las escuadrillas primera y cuarta; quedaron en el frente la 3/26 y las patrullas de defensa de los aeródromos.

Desde el día 30 de octubre al 6 de noviembre, antes de la retirada general del V Cuerpo de Ejército, se produjeron, a diario, intensos combates aéreos. La aviación de Kindelán bombardeó después los campos de la caza republicana, hiriendo de gravedad a Comas, a quien hubo de amputársele una pierna; Zambudio le sucedió en el mando, con Castillo Monzó de segundo en la zona norte y Barbero en la zona sur.

Los jefes de las cuatro escuadrillas eran en estos momentos Jaime Torn, Francisco Viñals, Francisco Montagut y Emilio Ramírez; de la escuadrilla de vuelo nocturno se hizo cargo José Falcó después de que Walter Katz fuera derribado y muerto en Serós. En el Grupo 21 se encomendó el mando de la primera escuadrilla a Vilatela, estando al frente de las tercera, cuarta, sexta y séptima, Tarazona, Arias, Meroño y Primitivo Pérez Gómez. La 5/21 fue disuelta, pasando su material a las cinco restantes, que tenían en vuelo unos 62 I-16, con un promedio de 12 por escuadrilla, nueve de ellos *supermoscas* y tres de los tipos más antiguos; pero habían desaparecido las reservas, pues la serie española de 100 aviones no terminaba de salir.

(35) Con un promedio de nueve por escuadrilla.

En noviembre del año 1938 la Unión Soviética aceptó un inmenso pedido de aviones que, en lo que respecta a cazas se materializó en 200 *moscas*, 60 *chatos* y 31 aviones más modernos (36).

La campaña de Cataluña

El día 21 de diciembre de 1938 a Isidoro Giménez le sustituye Andrés García Lacalle en el mando de la escuadra de caza, quien decide enviar a un periodo de descanso a Zarauza y a los jefes de escuadrilla que llevaban más tiempo ejerciendo este cargo. De momento Calvo sucede a Tarazona al frente de la tercera escuadrilla.

El día de Nochebuena, fecha inicial de la ofensiva, desplegaban en Cataluña los Grupos 21 y 26, excepto las escuadrillas segunda y tercera de este grupo, que estaban en el sur y subieron a Cataluña el día de Navidad; la escuadrilla de *chatos* de vuelo nocturno y la segunda del Grupo 28. En esta jornada Zambudio resultó herido y cedió la jefatura del Grupo 26 a Castillo Monzó.

El día 26 se perdieron cuatro *chatos* y el 28 dos más. El Grupo 21, por su parte, sufrió la baja de nueve *moscas* en los diez días que median entre el día 24 de diciembre y el día 2 de enero. La sexta escuadrilla, que ella sola había perdido seis de los nueve I-16 dados de baja, fue disuelta, y Pablo Jiménez Ruiz sustituyó a Primitivo Pérez Gómez en la séptima, el día 5 de enero, permaneciendo Arias en su puesto hasta el día 16.

El día 3 de enero partió para el sur la segunda escuadrilla del Grupo 26 con Viñals de jefe, pues allí se preparaba una fuerte ofensiva por Peñarroya. Cinco días después siguen el mismo camino la primera escuadrilla del Grupo 21 y ocho *chatos* de la tercera del Grupo 26, con Castillo Monzó y Álvaro Muñoz a su frente; esta unidad se había desdoblado y dejó otros tantos biplanos en Cataluña, con Melchor Díaz.

Dado el avance enemigo hacia Valls y Tarragona, las escuadrillas de los Grupos 21 y 26 se concentran en la región de Villafranca de Panadés, en donde sufrieron el día 12 de enero del año 1939 un eficaz ametrallamiento y bombardeo de sus aeródromos, que agravó la difícil situación de la escuadra 11 en Cataluña. En la escuadrilla primera del Grupo 26 queda-

(36) Guerra y revolución en España 1936-1939, tomo IV, p. 328.

ron en vuelo ocho aviones y uno en la cuarta. Pero al día siguiente ya salieron 20 *chatos* en un servicio y el 14 lo hacen 21; en estos días se evacuó la Saf-16 de Sabadell.

Después del desastre del día 12, la fracción residente en Cataluña de la tercera escuadrilla se fusionó con la cuarta, manteniendo esta numeración, momento en el que Melchor Díaz tomó el mando de la 1/26, que pronto dejará a Bastida.

A mediados de enero hubo que evacuar los campos de vuelo del Panadés y retroceder a Sabadell, Castellar, Cardedeu, Cassá de la Selva, Vilatorra, etc., y Lacalle obligó a descansar a Calvo y Arias. Sus puestos en las escuadrillas tercera y cuarta fueron ocupados por Ángel Sanz y Pereiro; el veterano Jacobo Fernández Alberdi tomó el mando de la séptima, que adoptó la nueva designación de 2/21.

El día 21 de enero aún pudieron salir en algún servicio hasta 16 *chatos*; en esta jornada Miguel Castillo Puerta asumió el mando de la cuarta escuadrilla del Grupo 26. El día siguiente, cuando la defensa de Barcelona parecía casi imposible, vuelven a Cataluña nueve *moscas* de la primera escuadrilla del Grupo 21, con el teniente José Antonio Cano Arnaiz a su frente, para reforzar a las escuadrillas segunda, tercera y cuarta, todas ellas incompletas. En total quedarían en estado operativo de 30 a 35 *moscas*, que estaban en una situación de desventaja similar a la que se presentó en Asturias en octubre de 1937.

La caza en el sur

En el sur habían quedado las escuadrillas segunda y tercera del Grupo 26, que tenían enfrente dos escuadrillas Fiat del Grupo Salas (las de Guerrero y Vázquez Sagastizábal) y la independiente (Aristides García López). El día 23 de enero lograron una gran victoria al sorprender a una patrulla mandada por Vázquez Sagastizábal, quien fue derribado en territorio republicano y falleció en el lance; al día siguiente dos Fiat chocaron en el aire y cayeron asimismo en zona republicana, en donde permanecieron prisioneros hasta el final de la contienda.

Llegada de los *superchatos*

En enero de 1939 empezaron a cruzar la frontera francesa los primeros aviones del ingente pedido de noviembre del año 1938, pero esto no sir-

vió para elevar la decaída moral del Ejército popular, que el 26 de enero abandonó Barcelona casi sin lucha. Con 20 de los 31 I-15 bis recibidos se formaron dos nuevas escuadrillas de cazas biplanos, las segunda bis y tercera bis, al mando de Emilio Ramírez y Melchor Díaz, que prácticamente no entraron en combate (37).

Estas dos escuadrillas de *superchatos* se instalaron en Cassá de la Selva, junto a los Grumman existentes en Cataluña, a unos 20 kilómetros al sur de Gerona. El día 27 los *superchatos* y parte de los Grumman recibieron orden de trasladarse a Figueras, debiendo estar preparados los restantes para saltar a Menorca y luego a Valencia, idea que se abandonaría después.

Últimos días de Cataluña

El Grupo 21 retrocedió primero a Vich y Olot, y luego a Celrá; y el Grupo 26 a Tona (al sur de Vich) y Vilajuiga.

A pesar de estos cambios continuos de aeródromos, la caza gubernamental mantiene su moral de combate y el 31 de enero pone en graves aprietos a dos de los cuatro Bf-109 que acompañaron a un Do-17 hasta la frontera francesa. Por esta época llegaron a Cataluña los primeros embalajes de los nuevos *supermoscas* y *superkatiuskas*, transportados en magníficos y modernos camiones franceses, que se devolvieron a Francia sin intentar ponerlos en vuelo (38).

El último combate aéreo en Cataluña, que se produjo el día 6 de febrero sobre Vilajuiga, lo ha relatado con minuciosidad Falcó, uno de los protagonistas del suceso. Vio cómo un Bf-109 perseguía y abatía a un Grumman que despegaba rumbo a Francia, y logró ametrallarlo a placer; no pudo precisar dónde caía, pues su motor falló y hubo de tomar tierra cerca de Selva de Mar, pero años después descubrió una lápida conmemorativa del suceso; como otro Bf-109 cayó en el propio aeródromo de Vilajuiga, Falcó cree que fueron abatidos dos cazas alemanes, pero la Legión Condor sólo reconoció una baja.

(37) LARIO, J.: *Había un aviador de la República*, pp. 293, 298 y 302. Llama Rodríguez a Ramírez, por error.

(38) GARCÍA LACALLE, A.: *Mitos y verdades*, p. 498.

El desenlace

Perdida Cataluña, en el sur se contaba con las escuadrillas segunda y tercera del Grupo 26, con siete *moscas* de la Escuela de Alta Velocidad, otros dos del Grupo 21 que no habían retornado a Cataluña y una decena adicional terminados por la fábrica de Alicante, que estaban a falta de las pruebas finales (y de hélice algunos de ellos). Esta misma factoría tenía en fase avanzada de trabajo otros 35 *moscas*, que pensaba entregar al ritmo de ocho a diez por mes a partir de mayo del año 1939.

Ello era todo, pues la ingente cantidad de material aéreo que había llegado a la frontera francesa a finales de enero de 1939, o no la cruzó o lo hizo en camino de ida y vuelta.

Las últimas misiones bélicas de la caza gubernamental se efectuaron en Cartagena contra el convoy militar enemigo que se aproximaba a su puerto y trajeron como consecuencia la muerte del teniente Brufau, segundo jefe de la segunda escuadrilla.

Iniciadas las negociaciones para un alto el fuego, los emisarios del Consejo Nacional de Defensa fueron conminados en Burgos, los días 23 y 25 de marzo, a la entrega inmediata de la Aviación como condición previa.

Los altos mandos de las Fuerzas Aéreas se reunieron en Albacete el día 28 y acordaron plantear a los pilotos de las diversas unidades la conveniencia de entregarse en Barajas al día siguiente, con sus aviones, aunque se les dio libertad para prestarse a este abnegado servicio o para expatriarse.

El jefe accidental de la escuadra de caza, Julián Barbero, optó por marchar al extranjero y la misma actitud adoptaron los pilotos de la tercera escuadrilla de *chatos*. Francisco Viñals y Calvo aceptaron el riesgo de entregarse a sus enemigos y toda la segunda escuadrilla los siguió hasta Barajas el día 29 de marzo de 1939 y con esta misión terminó la guerra el Grupo 26 y la escuadra de caza.