

# Apuntes para la historia de los Natachas

RAFAEL DE MADARIAGA FERNANDEZ  
Miembro de número del IHCA

**E**ntre los más famosos tipos de aviones soviéticos que arribaron a la Península durante los meses iniciales de las hostilidades, además de los Chatos Polikarpov I-15, los I-16 Mosca y los Tupolev SB-2 Katiuska, anotamos la llegada de los Polikarpov R-5 Rasantes, avión biplano de cabina abierta, con un potente motor en "V", dotado con un par de ametralladoras rápidas y capaz de portar una carga de bombas regular para la época inicial de la contienda. Su llegada y posterior empleo durante bastantes meses anunciaba la inmediata arribada de un avión muy similar, algo mas avanzado que el Rasante pero sacado de la misma idea táctica; el empleo de un resistente avión de apoyo táctico con múltiples misiones, muy duro en su resistencia al deterioro y capaz de aguantar mucha brega en su utilización continuada contra objetivos en pleno frente de batalla. Este sucesor sería el Polikarpov R-Z Natacha.





Pasadas ya las primeras semanas de actuaciones de ambas aviaciones todavía en 1936, la situación la describe magistralmente el texto del General Jesús Salas en *Aeroplano* N° 3 de 1985: "La llegada de la Legión Cóndor en este mes (noviembre 1936) no pudo contrarrestar los efectos de la incorporación a la lucha de los rusos. Ambos cuerpos expedicionarios eran autónomos en gran medida, estaban bien entrenados y mandados y contaban con aviadores experimentados y competentes. La Aviación rusa obtuvo mejores resultados iniciales por la superior calidad de su material y logró imponerse hasta bien entrado el año 1937, contribuyendo en gran medida a los éxitos defensivos de Madrid, el Jarama y Guadalajara. En la batalla de este nombre la Aviación gubernamental, magníficamente dirigida por el general Smushkévich (Douglas), alcanzó sus momentos más brillantes y demostró lo vulnerables que resultan las columnas en marcha ante un asalto decidido de la Aviación".

### LA LLEGADA DE LOS RASANTES, PRECURSORES DE LOS NATACHAS

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

El día 27 de mayo de 1937, 21 aviones R-5 de Vóchev actúan en Segovia y el día 30 los Rasantes lo hacen sobre trincheras en el sector de Segovia de nuevo, realizando otras dos misiones el 31 protegidos por Moscas al mando del piloto ruso Lakeiev, perdiendo en combate el avión del teniente americano Eugene Finick que actuaba como ametrallador y resultó herido. En mayo de 1937 se forma la tercera escuadrilla independiente. El día 4 de junio se pierde otro R-5 y se toma la decisión de retirar los Rasantes de la operación diurna y crear una unidad de vuelo nocturno, la primera escuadrilla mandada por el ruso Stepánov con los españoles Walter Katz, Celdrán y Gómez Castresana, contando con 12 aviones que se destinan a Los Llanos. Los pilotos que forman esta unidad son Barreiro, Curto, Garcimartín, León, Nogal, Puentes, Rubio, Grau y Sánchez, además de los citados. La decisión de retirar estos aviones a misiones menos arriesgadas y un sector menos crítico es paralela a la de los nacionales, que paulatinamente retiran los Junkers 52 para dedicarlos al bombardeo nocturno y relegan a los Heinkel HE-46 y los Breguet XIX a otros frentes menos activos y deciden protegerlos fuertemente cuando tienen que actuar o finalmente dedicarlos a misiones de escuela. Los republicanos también retiran los Potez-540 formando el Grupo 11 incluyendo en la misma unidad algunos Fokkers supervivientes y Marcel Bloch-200-210, estableciéndolos en Lérida al mando de Armario.

## El mayor de Aviación José Sánchez Calvo

El aviador José Sánchez Calvo procedía de una familia de origen modesto establecida en los años muy anteriores a la guerra en el pueblo de Fuente el Olmo de Fuentidueña, en la provincia de Segovia. Alguna de las ramas era oriunda de Posadas en Córdoba. Los padres fueron Emilio Sánchez Caballero y Juana Calvo Rodríguez que trataban de sacar adelante a sus tres hijos Manuel, Dolores y José Sánchez Calvo.

Alguno de los Sánchez Calvo estaba asentado en las proximidades del Aeródromo de Cuatro Vientos, donde regentaba un Bar llamado por las gentes el "Loco Calvo".

José, el pequeño de los tres hermanos, debió sentir desde joven un fuerte atractivo por la Aviación. Había nacido en Pozuelo de Alarcón, Madrid y su domicilio por los años en que comenzó su relación con la Aviación Militar estaba en la Carretera de Aravaca, en lo que se consideraba entonces como el Campamento de Carabanchel.

Por algunas conjeturas y comentarios sueltos se puede suponer que José estuvo inicialmente encuadrado en las fuerzas de Carabineros pero de cualquier forma al poco tiempo sentó plaza en Aviación para realizar el Curso de Mecánico. El Mecánico de Aviación Sol Aparicio Rodríguez que ya era un veterano en 1925, lo tuvo como aprendiz en ese año en los Talleres de Motores de Cuatro Vientos. En febrero de ese año hubo una convocatoria para cabos mecánicos que debió ser la que correspondió a Sánchez Calvo. Al mes siguiente se especificaban los compromisos que se adquirirían; había que afiliarse por cuatro años y al final de ese período se volvía al cuerpo de procedencia para los que ya eran militares o se iban a la calle los que eran civiles.

En 1928 se cambió la forma de terminar este compromiso previo, permitiendo a los que terminaban el periodo inicial quedarse haciendo el curso para sargento Mecánico de Aviación. Pero en la escalilla de mecánicos de comienzos de 1933 Sánchez Calvo no figura, a pesar de que según estas cuentas podía haberse quedado en Aviación desde 1929, final de su compromiso de cuatro años. Se puede intuir que no se quedó al término del compromiso y que se volvió a Carabineros.

### LA ILUSION DE SER PILOTO

En los primeros meses de la contienda, realizó el curso de Piloto, figurando en la relación de los que hicieron el curso y consiguieron el Título con el Número 79, Sargento de Aviación formado en Alcalá de Henares y Levante todavía antes de finalizar el año 1936. Pasó muy pronto a volar los aviones Polikarpov R-Z Natachas y ya continuó toda la guerra en los mismos, consiguiendo ascensos por méritos o por escalafón, casi a razón de uno por cada diez meses y terminando como Mayor.

Es posible que uno de los primeros destinos de Sánchez Calvo fuera en el Grupo 15 de Rasantes R-5 volando con el mayor Vochev. A continuación ya es indudable que estuvo destinado sucesivamente en diferentes escuadrillas de Natachas, comenzando en la 1ª Escuadrilla del Grupo 20, en la 1ª también del Grupo 25 y luego en la Escua-

drilla Independiente Nº 40, pasando cuando se formó este, al Grupo 30, al mando de la 2ª Escuadrilla. El Grupo 20 con sus dos escuadrillas que eran sus únicos efectivos a comienzos de 1937, actuó en Pozoblanco y en Guadalajara, estando sus unidades mandadas en esa época la 1ª Escuadrilla por Crescencio Ramos y la 2ª por Luis Alonso Vega. El Grupo 25 continúa actuando en la primavera del mismo año hasta que ambos son disueltos el 26 de junio de 1937, siendo sustituidos por escuadrillas independientes con los números 20, 40 y 50. En ese momento se crea a primeros de ese mismo mes el Grupo 30 con cuatro escuadrillas al completo. Durante algún tiempo continúan las independientes 20, 40 y 50 conviviendo con el Grupo 30.

En este último fue jefe de la 2ª, casi desde el comienzo y continuó siéndolo hasta el final de la guerra, pero curiosamente no estaba presente en la formación que sufrió el desastre del 24 de diciembre de 1938, a pesar de que figura como tal oficial al mando cuando su unidad esta estacionada en La Garriga, el 25 de diciembre de ese año con nueve aviones a su cargo. En ese momento el Grupo 30 esta mandado por José María del Romero y los otros jefes de escuadrillas eran José González Gómez de la 1ª, estacionada en Almodovar, Víctor Andrés Valdemoro de la 3ª posicionada en Ciudad Leal (Ciudad Real) y Jenaro Camacho Sanz con la 4ª también en Almodovar.

La autorización para el uso de armas a su nombre como capitán esta expedida el 1 de febrero de 1938, pero ascendió a ese empleo con antigüedad del 7 de agosto de 1937 que fue compartida con su compañero de Natachas teniente Manuel Montalbán Vera.

### EL ASCENSO A MAYOR DE AVIACION

Su cartilla de identificación como Mayor de Aviación, esta firmada en Barcelona por el Subsecretario de Aviación el 11 de enero de 1939 y en ella consta que era Piloto Militar desde el 12 de diciembre de 1936. Había sido su ascenso a Mayor el 12 de diciembre de 1938, en el Diario Oficial Nº 326, habiendo llegado a alcanzar ese empleo desde Cabo y Sargento al comienzo de la confrontación. La circular de propuesta para el ascenso establece que se le proponía por "los méritos y servicios en la actual campaña durante el periodo comprendido desde el 8 de agosto de 1937 hasta la fecha" y se le concedía el ascenso con la antigüedad de 1º de septiembre de 1938 y con efectos administrativos de 1º de noviembre del mismo año.

De entre los combatientes que habían actuado en España y que se trasladaron a finales de 1939 asentándose en la URSS, ahora el 22 de junio de 1941, cuando Alemania ataca las fronteras de Rusia, cada grupo de antiguos aviadores quería incorporarse a la lucha contra los alemanes y si fuera posible volando. Unos consiguieron inicialmente incorporarse a unidades de guerrilleros, función para la cual los soviéticos les reconocieron desde un principio una especial habilidad. Por el momento los que estaban en escuelas de niños españoles permanecieron en ellas como Crescencio Ramos, Víctor Muñoz, Aguinaga, José Sánchez



Una patrulla abierta de Polikarpov R-Z Natachas en vuelo.



Se celebra una boda en la Segunda Escuadrilla del Grupo 30, el día 14 de mayo de 1938. La instantánea esta tomada probablemente en una Plaza de Vic contigua a la antigua muralla. Detrás de la novia, que está en el centro, y ligeramente a su izquierda el capitán Sánchez Calvo.



El capitán Sánchez Calvo ante su Natacha, probablemente con su observador habitual.



Algunos miembros de la 2ª, Grupo 30 junto a un Natacha. El cuarto por la izquierda detrás, con correa es el capitán Sánchez Calvo.



Miembros de la Segunda Escuadrilla Grupo 30 en Vic, 28 abril de 1938. El cuarto por la izquierda fumando es el capitán Sánchez Calvo.



El capitán Sánchez Calvo con su Jefe de Estado Mayor y su Jefe de Observadores en Vic 23 de abril de 1938.



Sánchez Calvo con dos miembros de su escuadrilla. Podrían ser Gisbert el más alto y Luesma a la izquierda de su jefe.



La escuadrilla 2ª, Grupo 30 en Vic o La Garriga el 16 de enero de 1938. Señalado con una cruz el capitán Sánchez Calvo.

Calvo, Tuñón y otros. El capitán Allende, que había sido observador en los Katiuskas durante la guerra en España, murió en un bombardeo salvando con su sacrificio a dos chicos españoles. Otros muchos se fueron incorporando a regimientos aunque en números pequeños y siempre aislados unos de otros.

Sol Aparicio Rodríguez en su libro "Yo combatí en tres mundos" cita su encuentro en Moscú en otoño de 1945 con muchos antiguos combatientes y camaradas suyos de la época de la Guerra Civil en España. En una de sus visitas a Irene Falcón, que fue la secretaria de Dolores Ibarruri "La Pasionaria" durante muchos años, supo que había llegado de Ufa, enfermo, el camarada de aviación comandante piloto José Sánchez Calvo a quien visitó al poco tiempo en el hospital.

Le dio una gran alegría verle ya que había sido aprendiz con Aparicio en los talleres de motores de Cuatro Vientos en 1925 y curiosamente no lo había vuelto a ver jamás aunque ahora su situación era muy precaria. Sol Aparicio continuó a finales de 1945 visitando a Sánchez Calvo. Sabía que había sido ascendido primero a capitán por méritos en 1937 y luego a comienzos de 1939 a Mayor, grado con el cual llegó a Rusia. El enfermo le contó sus penas, la enfermedad que le aquejaba y Aparicio le dio ánimos, visitándole con frecuencia y llevándole lo que necesitaba.

Un día advirtió que lo habían cambiado de habitación y sospechó algo grave. Cuando le habló "clavó su mirada en la mía y sin decir palabra, levanto la sabana que le cubría su garganta, quedando al descubierto un gran orificio del que todavía manaba sangre". Sol recibió, según su relato, tan tremenda impresión que le motivó un trauma que fue el motivo de su salida de la Unión Soviética. Ese trauma lo arrastró según él hasta 1964, cuando consiguió curárselo el doctor Ángel Quijano en la ciudad de Monterrey, México.

En una carta original de 26 de junio de 1977 un antiguo combatiente o quizás marino de los que quedaron varados en Rusia al terminar la Guerra Civil en España, llamado Julio Matéu, dirige una cariñosa carta a los parientes de Sánchez Calvo, que eran José E. Sanz y Conchita Sánchez en la que después de agradecerles sus atenciones cuando habían viajado a Madrid les prometen agilizar la obtención de un documento acreditativo del fallecimiento de su pariente en algún lugar de la Península de Crimea. De esta carta procede la información —no confirmada en absoluto— de que este piloto había sacado de España en marzo de 1939 a la camarada Dolores Ibarruri, lo cual es un rumor sin confirmar y está más cerca de una bienintencionada leyenda que de la realidad histórica confirmada.

Parece ser que Francisco Meroño era amigo de Sánchez Calvo y les prometían enviarles alguna información recopilada por el piloto de Moscas y autor de varios libros¹.

¹Los dos libros de Francisco Meroño Pellicer editados en Moscú por Editorial Progreso ó MIR en castellano con los títulos "En el cielo de España" y "Aviadores españoles en la Gran Guerra Patria" son en realidad relatos no pormenorizados y recreaciones románticas de hechos ciertos, pero que no guardan ningún respeto con la realidad, por lo que tanto fechas como números y concreciones de cualquier tipo son totalmente inexactas.

## LA ESCUADRILLA DE VUELO NOCTURNO

La unidad acometió su entrenamiento en Albacete y luego se trasladó para su actuación a La Cenia y posteriormente a Caspe. A mediados de julio de 1937 contaba con 15 aviones operando en la batalla de Belchite y siendo su primera misión sobre la estación de ferrocarril de Zaragoza. Su forma especial de operación consistía en volar al objetivo separados por intervalos de unos 15 o 20 minutos y bombardear con cargas de unos 500 kilogramos en un ligero descenso con el motor cortado. Después de que Walter Katz, el siguiente jefe que sustituyó a Stepánov, pasó a los I-15, la jefatura recayó en Santiago Capillas, con Garcimartín como segundo jefe en septiembre de 1937, estacionándose en Levante encuadrada en el Grupo 72 como primera escuadrilla. Continúan practicando sus ataques nocturnos desde 2.500 o 3.000 metros con una secuencia rotatoria de forma que un avión despega cuando otro toma tierra, con intervalos de 15 minutos entre cada avión.

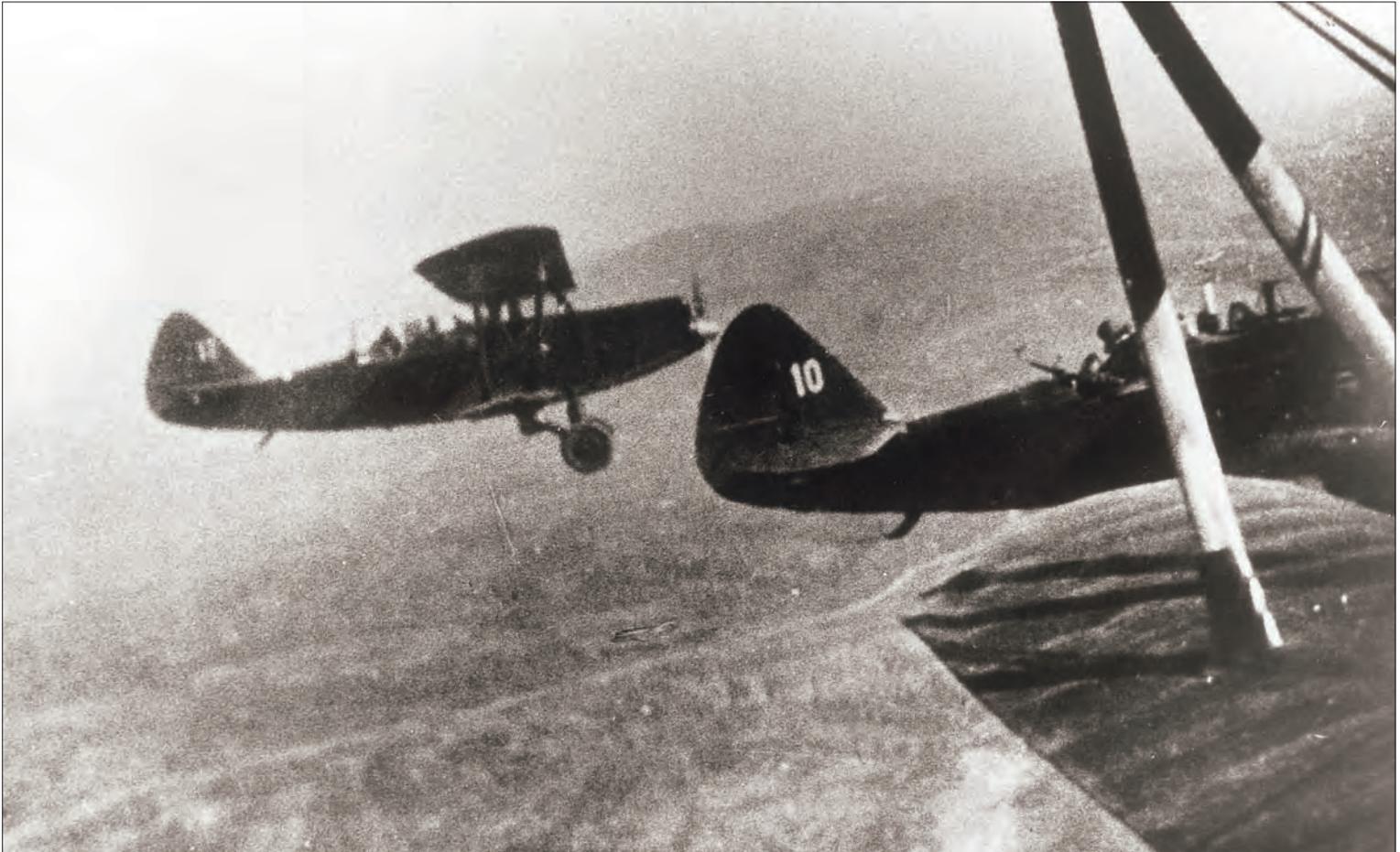
En el mes de septiembre y octubre de 1937 operan sobre objetivos en la zona de Zaragoza, con base en Alcañiz y luego en Bujaraloz. En esta época al llegar al objetivo a baja cota describen un gran círculo hacia territorio enemigo y atacan por sorpresa desde el interior ya de regreso a líneas propias. En diciembre de 1937 se encuentran en Manises operando sobre Teruel, alternando misiones de defensa de costas con las de ataques al interior. Sufren algunos despistes, sobre todo a la vuelta de algunos servicios de noche ya que carecían de cualquier medio de navegación así como de instrumentos, iluminación y balizas.



## LA LLEGADA DE LOS R-Z NATACHAS

La arribada en febrero de 1937 de los Polikarpov R-Z Natachas era el resultado de los intentos por parte de los rusos de mejorar la resistencia y las prestaciones de los Rasantes. Los 31 aviones llegados se montaron en La Rabasa, Alicante, y con ellos se creó el Grupo 20 con objeto de sustituir a los Vickers Vildebeest y los R-5, empleando para ello a los pilotos y tripulantes de la Aeronáutica Naval, que ya tenían mucha experiencia con aviones de asalto. Se entrenaron concienzudamente durante varias semanas en El Carmolí, cercano a Los Alcázares, al mando del que iba a ser su jefe de grupo, el mayor Abelardo Moreno Miró con el Capitán José Antonio López Garro como jefe de Estado Mayor.

Los jefes de las escuadrillas serían Crescencio Ramos (Piloto con la Medalla Militar Individual) y Luis Alonso Vega procedente como la mayoría de los tripulantes de la Aeronáutica Naval, comenzando a actuar entre marzo y abril de 1937, inicialmente con dos escuadrillas de 12 aviones cada una, creándose en mayo una tercera escuadrilla independiente número 50. La 2ª Escuadrilla fue historiada con gran precisión por J. Salas en enero de 1979 consiguiendo determinar que además del jefe Luis Alonso Vega estaba compuesta por los pilotos capitán Mateo León, sargento Miguel Badía Ródenas, sargento José Antonio Ramos Romero, teniente



Santiago Capillas, alférez Jenaro Camacho González, sargento Teresa, alférez Francisco Hernández Chacón, sargento Antonio Corral Jordá y sargento José Gómez Baños. Entre los tripulantes como era costumbre en estas unidades se contaban tan solo cuatro observadores, Federico Gonzalo, Patricio, alférez Ocaña y sargento Monzón y los demás eran ametralladores-bombarderos entre los cuales estaban los sargentos Frías, Jesús Hernando, García, y cabos Moretones, del Río y Manrique. Llegó a tener el grupo una tercera escuadrilla en febrero de 1937 en Albacete. La 1ª escuadrilla operó en marzo, abril y mayo por los frentes del sur y la segunda y tercera lo hicieron en Guadalajara, Aragón y frente central.

Su primera actuación de conjunto fue en la batalla de Guadalajara y en ella se demostraron más rápidos y mejores que los Rasantes. Las dos primeras escuadrillas estuvieron en esa fase estacionadas en Madrideojos u Ocaña y Templeque, lugar este último donde el Capitán Pereira, entonces jefe de la Segunda Escuadrilla

de Katiuskas, coincidiría por pocas horas con su amigo José María del Romero, activo jefe de Natachas durante el resto de la guerra. La primera mandada por el capitán Ramos Pérez actuó en Andalucía en marzo, abril y mayo de 1937. La segunda como hemos visto actuó en la batalla de Guadalajara desde los campos citados al igual que la tercera, que hacia el final de esta acción estaba mandada por el capitán Juan Vargas.

### LA BRILLANTE ACTUACIÓN DE LOS R-Z NATACHAS EN GUADALAJARA

**E**l día 12 de marzo las dos escuadrillas de Natacha actúan bombardeando y ametrallando a las fuerzas del general Roatta, participando de forma muy importante a causar el conocido desastre entre los italianos, con la consiguiente desbandada, miles de bajas y gran número de prisioneros capturados por las fuerzas gubernamentales. El día 13 hubo un nuevo ataque de los R-Z y el relatado de los Rasantes con sus ametralladoras de disparo hacia abajo. Los biplanos de ambos modelos regresaron a sus aeródromos sin pérdidas, actuando de nuevo el día 16, el 17 sobre Brihuega y el 20, último día de la ofensiva, atacando Almadrones, Algora y Navalpotro y los Katiuskas la estación de Sigüenza, causando un verdadero caos. El citado 20 había amanecido cubierto pero hacia mediodía se fue aclarando el cielo y los gubernamentales lanzaron casi todo lo que tenían, enviando al aire una masa de ochenta aviones entre Moscas, Chatos, Natachas y Rasantes; Lacalle dice que él contó noventa. Se perdió un Chato y un avión de asalto derribado por artillería antiaérea en el cual perecieron el piloto y el observador el mismo día. El día 27 de abril los Natachas atacan un tren que se dirige a Jadraque, actuando hasta mayo sobre las tropas italianas. Las acciones de la Aviación republicana fueron coordinadas y perfecta-





## Andrés Sánchez y Sánchez

**P**iloto en la Segunda y luego hasta el final en la Cuarta. Sánchez había nacido en Murcia pero vivía en Madrid desde los 13 años, ya que su padre que era empresario de Artes Gráficas, vendió su negocio en Murcia antes de la guerra y se trasladó a Madrid. Ejerció de forma notable como periodista y tiene una calle dedicada a su nombre en el pueblo de Moratalla: la calle "Antonio Sánchez Guerrero".

Como tanta gente moderada pertenecía al Partido Radical de Alejandro Lerroux y algo más tarde fue partidario de Martínez Barrios, como muchas otras personas que estaban a la búsqueda de una posición intermedia entre los extremismos de ambos bandos.

Ayudaba en la imprenta que era el negocio familiar con 19 años y en 1936 cuando estalla la guerra se encontraba en su casa, trabajando en el negocio con su padre y era un estudiante no combatiente. No quería inscribirse en las milicias y no participaba en ningún sindicato ni partido. Había hecho el Bachillerato, a continuación estudió inglés obteniendo el Proficiency y se había presentado a algunas oposiciones, participando en algún equipo de fútbol como aficionado.

Al comienzo de la guerra y ya que le gustaba la Aviación presentó su currículum para una convocatoria de pilotos. Le llegó la carta para la presentación en Noviembre de 1936 y los exámenes comenzaron en Diciembre. El primer examen médico fue en Madrid, se celebró en el Hotel Palace y ahí desecharon a mucha gente. Había un autobús en la calle Antonio Maura que los llevó a Cartagena sin tiempo por el camino ni siquiera para cenar y los depositó en los refugios del Hotel. Esto sucedía el día 24 de diciembre de 1936; luego durmieron en el hotel. El segundo examen lo efectuaron en La Ribera, fue mucho más estricto y se realizó al final de diciembre de 1936.

De sesenta chicos de su grupo quedaron cuatro, de los dos mil y pico que llamaron se quedaron en total con 200. Todos los días se publicaban listas y había dos médicos trabajando a destajo. Al grupo de la 1ª Promoción que marchó a Rusia en el cual estuvo comprendido, los embarcaron en Cartagena en el barco "Ciudad de Cádiz".

En Kirovabad todos volaron al inicio el magnífico avión U-2 de doblemando, un biplano ligero de múltiples usos. Cada profesor tenía cuatro alumnos y su instructor fue el Teniente Orlof, que fue felicitado por ser el primero que soltó a sus cuatro alumnos. Años más tarde se encontró a la esposa de Orlof en Moscú, que lo saludó muy amablemente.

### UN ACCIDENTE CAMBIO SU VIDA AERONAUTICA

Tuvo un accidente haciendo acrobacia y al sacar un picado se quedó clavado en un montículo; solamente se hirió levemente entre los ojos al clavarse las gafas y no se mató por puro milagro.



En la Segunda Escuadrilla del grupo 30 de derecha a izquierda Andrés Sánchez (PIL), Castillo (PIL), y en el centro sin casco Enrique Cabello (PIL), segundo jefe de la 2ª. Arrodillados el segundo por la derecha es Luesma Ángel (A-B), el del cigarrillo en la boca es Tomás Orte (PIL).



Sentados de derecha a izquierda el 1º Andrés Sánchez, segundo en el centro Enrique Cabello 2º Jefe de la 2ª Escuadrilla, el tercero es Gisbert (PIL) y arriba en el centro se ve una pequeña cabeza es la de Tomás Orte. El último de la derecha arriba es Luesma (A-B).



En algún momento durante la segunda mitad de 1937 aparece toda la 2ª Escuadrilla de Natachas del Grupo 30, con la excepción de su jefe José Sánchez Calvo.



En la cabina de su fiel Natacha el piloto Andrés Sánchez y un ametrallador-bombardero.



Situación de espera en el aeródromo, junto al coche oficial de aviación y el edificio donde residían en el Campo de Oso de Cinca. La línea de aviones estaba muy próxima para poder despegar en pocos minutos. De derecha a izquierda Andrés Sánchez (PIL), Mario Cabré (PIL) que se fue pronto a Katiuskas, Garrote (OBS) observador del jefe de escuadrilla y también oficial de Estado Mayor de la unidad, el que luego fue Jefe de la 2ª después de Sánchez Calvo, Gutiérrez (PIL) y jefe de la formación de la debacle del día 24 de diciembre de 1938.

Hizo de intérprete de francés para el Coronel Médico en Kirovabad. Unos días después los visitó el Jefe de la Escuela, un oficial alto y fornido que acompañaba al Comandante Cascón. Debía ser el Comandante Mirov que continuó siendo jefe de la escuela hasta los últimos días de abril de 1939 con la Cuarta Promoción.

Debido al accidente tuvo que ir a los Natachas y no fue a parar a los aviones de caza. El regreso lo hicieron desde Leningrado a El Havre en el barco Andrei Zdanov, después de dejarles una semana de descanso en Moscú. Su grupo fue el segundo y más numeroso, unos cien pilotos que volvieron en julio de 1937. Después de llegar a El Havre fueron a París y de allí en tren a Barcelona donde también les dieron unos días libres.

A Andrés Sánchez y Tomás Orte, que ya eran muy amigos, los enviaron primero a Valencia y luego a Albacete a la Finca de los Llanos varios días; luego Muñoz los envió para la 2ª Escuadrilla de Natachas que estaba estacionada en ese momento en Villanueva de la Jara. En Albacete pidieron pilotos voluntarios para ir al Norte y salieron ocho o diez. El Grupo 30 con cuatro escuadrillas lo estaba organizando el Comandante Jiménez que luego sería temporalmente jefe del grupo de caza. Cogió a dos pilotos para la escuadrilla que estaba en Cuenca.

Al poco tiempo salieron para Oso de Cinca, al sur de Lérida, para la ofensiva de Aragón. Tanto Orte como él comenzaron como puntos de una patrulla llevando como tripulantes a



De derecha a izquierda pilotos Gisbert, Andrés Sánchez y ametrallador-bombardero.

ametralladores-bombarderos; solo los jefes de patrulla llevaban como tripulante a un observador, que además doblaba como ametrallador-bombardero.

En su patrulla volaba con los ametralladores-bombarderos que eran cabos. Voló con Pachón del Campo y con un ametrallador llamado cariñosamente "Popeye". Estuvieron en la 2ª hasta la ofensiva de Teruel a final de 1937. Durante un servicio de guerra con todas las escuadrillas de Natachas operando juntas, un impacto no directo pero muy próximo lanzó a un avión de la 4ª contra otro, cayendo derribados y hechos un ovillo hasta el suelo, falleciendo los cuatro tripulantes, incluidos los pilotos Brito y Carvajal.

Al jefe de la 2ª capitán José Sánchez Calvo, tanto el jefe de la 4ª Comandante Pelayo, que provenía de la Aeronáutica Naval como muchos otros pilotos y observadores, como el segundo jefe del Grupo Hernández Chacón, le pidieron que cediera dos pilotos a la 4ª Escuadrilla hasta el fin de aquella ofensiva y para ello eligió a Andrés Sánchez y Tomas Orte; los cedieron para un periodo pero ya se quedaron hasta el final.

Volando todavía con la segunda escuadrilla a la vuelta de un servicio con Popeye como ametrallador de pronto el avión bruscamente se metió en un picado que los dejó prácticamente a los dos fuera del avión: Andrés quedó agarrado a la palanca y sujeto a duras penas por los pies con parte del cuerpo fuera y "Popeye" permaneció agarrado a la ametralladora y con el cuerpo fuera del avión mientras era arrastrado por un lado del fuselaje. Había en el timón de profundidad unas chapas que ayudaban a carenar las superficies de mando y alguna de ellas se había soltado produciendo un rápido picado. Perdieron una gran cantidad de altura mientras veían como se alejaban los demás aviones de la formación y se aproximaban peligrosamente las montañas. Haciendo un gran esfuerzo consiguió tirando de la palanca volver a subir el morro y recuperar parte de la altura perdida, consiguiendo reponer el avión en línea de vuelo y volver a sus puestos en la cabina, aunque la chapa seguía en mala posición. Pero consiguieron llegar al campo.



Andrés Sánchez en su fiel Polikarpof R-Z Natacha Numero 37.

## CONFORTABLES EN LA 4ª ESCUADRILLA

Poco a poco a medida que pasaban las semanas se encontraron muy bien en su nueva unidad, con otro ambiente mejor y al poco tiempo ya decidieron quedarse cuando les tocó volver. Sánchez Calvo se lo echó en cara con cierto resentimiento en alguna ocasión en que coincidieron.

Hacían la mayor parte de los servicios de bombardeo a 1500 metros, una altura a la cual había que colimar con perfecta estabilidad el visor de bombardeo, por lo cual a esa altura eran un blanco perfecto. Un a vez soltadas las bombas picaban todos juntos para cambiar de altura rápidamente y ganar velocidad con lo cual era más difícil que les acertaran los antiaéreos.

El jefe de la 4ª escuadrilla era en ese momento el Comandante Pelayo, originario de la Aeronáutica Naval y su segundo jefe Hernández Cachón que luego llegó a mandar el Grupo 30. En plena Ofensiva de Teruel, cuando llegaron prestados a la 4ª, el jefe mandaba habitualmente la primera patrulla y los tenientes Baños y Ramos mandaban la 2ª y la 3ª. En su nueva escuadrilla se encontraba entre otros su buen amigo Pablo Sacristán<sup>1</sup>. Andrés Sánchez comenzó volando de punto con Baños en la 2ª patrulla.

Volaron desde Zaidín cuando hubo mas actividad de nuevo que en el Sur. A su vuelta actuaron desde Manises. La 4ª estaba estacionada en Liria en enero de 1938.

Todo el año 1938 estuvo ya en la 4ª y en el verano de ese año ascendió a teniente, pasando a mandar habitualmente la 3ª patrulla. Ahora la escuadrilla la mandaba el capitán Jenaro



En la cubierta del Barco "Ciudad de Cádiz" que los llevaba hacia Rusia a primeros de enero de 1937, a la derecha Andrés Sánchez e izquierda Vicente Castillo, futuro jefe de escuadrilla de Chatos y casi al final de la guerra jefe del Grupo de Chatos.

Camacho. En este momento mandaba el Grupo el comandante Romero y era segundo jefe Hernández Chacón. En la cuarta las patrullas las mandaban Sacristán, De Diego y Sánchez y Hector se turnaba con este para salir en los servicios.

Al final de 1938 estaba operando desde Valdepeñas y acudieron a los vuelos sobre la sublevación y el Desembarco nacional en Cartagena.

Andrés Sánchez realizó 71 servicios de guerra. Cuando les pidió Hernández Cachón que realizaran "el último servicio, la entrega de los aviones en Barajas", Andrés consiguió zafarse, aunque poco después en Madrid tuvo que ir a presentarse a Aviación y de allí ya pasó a la Cárcel de Porlier, Planta de Aviadores, donde estaban todos los aviadores de la Republica. El juicio, como el de tantos aviadores se celebró en Valencia, en la Cárcel Modelo.

Su Consejo de Guerra lo recuerda como algo un tanto cómico ya que el Coronel O'Fellan los acusaba a ellos del "delito de sublevación y de Apoyo a la Rebelión" mientras que un defensor sin muchos argumentos le pedía a los miembros del Consejo "piedad para los acusados". Estuvo tres años en cárceles, pasando después de la Modelo de Valencia a San Miguel de los Reyes también en la ciudad del Turia. Allí coincidió con el Doctor Templado que era el médico de la cárcel y había sido Diputado Radical republicano y amigo de su padre, con lo cual su situación mejoró bastante.

Años después consiguió la asignación al Título 1º y el grado reconocido de Coronel del Ejército del Aire con la pensión correspondiente.

<sup>1</sup>El piloto de Natachas Pablo Sacristán Paredes había ido a Rusia con la 1ª Promoción por lo que tenía la misma antigüedad que Sánchez y Orte. Muchos años después se puso en contacto con el Museo del Aire y fue el autor de numerosas maquetas, especialmente de aviones que estuvieron al servicio de la República, y que hoy día se pueden contemplar en las vitrinas de uno de los hangares del Museo en Cuatro Vientos, quedando los visitantes asombrados ante la perfección de las reproducciones.

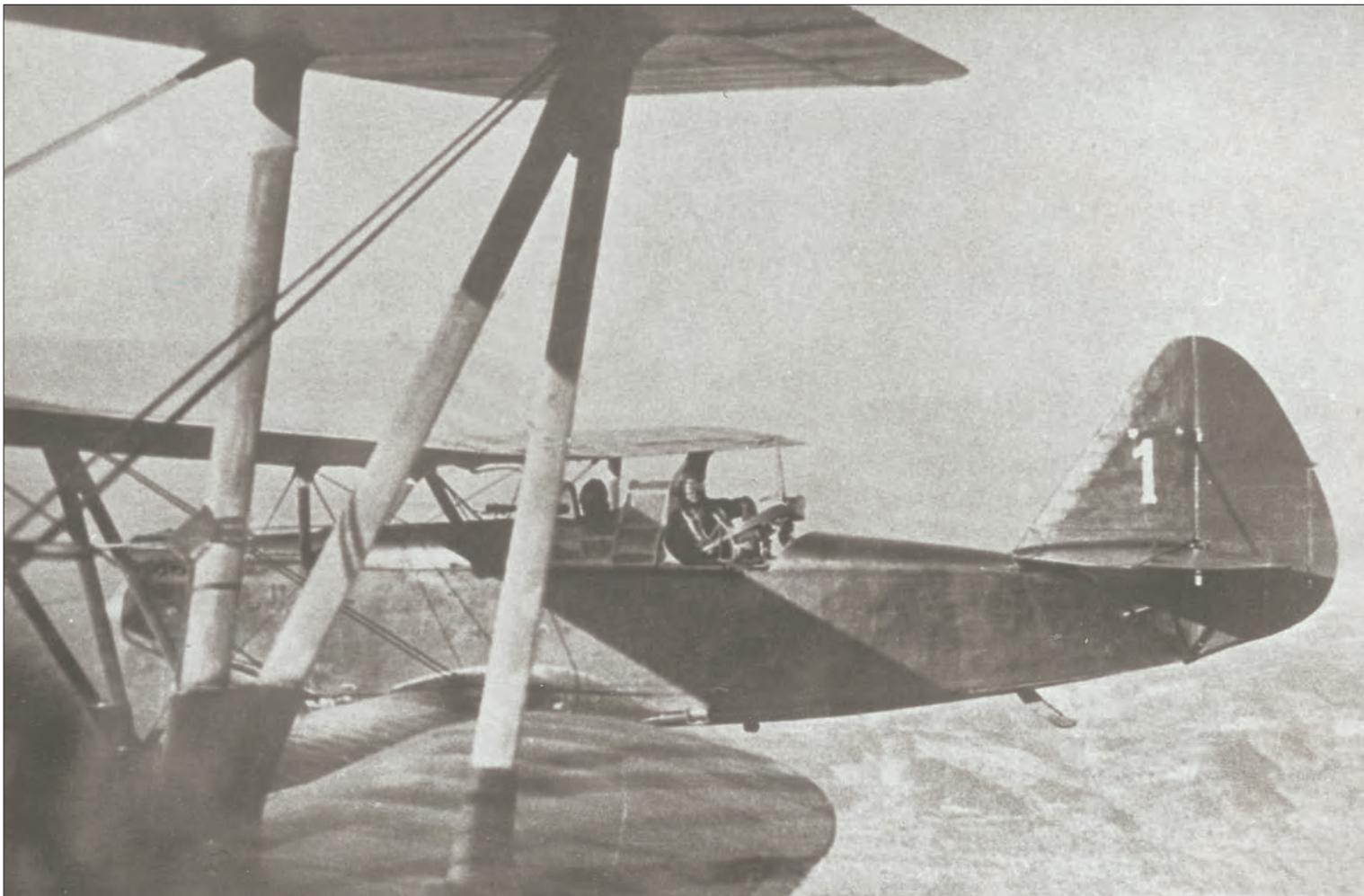
mente ejecutadas según las ordenes del general Douglas, que fueron obedecidas con precisión. Y todo ello supuso el máximo de eficacia de las Fuerzas Aéreas del gobierno leal. En cuanto a los aviones participantes Salas lo estima en dos escuadrillas de Rasantes del Grupo 15 y una de Natachas con 45 aviones de asalto en total.

En abril el Grupo 20 opera sobre la Casa de Campo mientras que la 3ª Escuadrilla actúa por el Sur en el sector de Pozoblanco y algo más tarde en Andujar. Al llegar en este momento la segunda remesa de Natachas se forma el Grupo 25 al mando del comandante Ricardo Monedero Zarza. Este nuevo grupo tuvo su 1ª escuadrilla al mando del capitán A.N. José María del Romero Fernández Franqueza con base en Argamasilla de Alba mientras las escuadrillas 2ª y 3ª desplegaron en Tomelloso a las ordenes del capitán José Sabaté Martínez y el también capitán Antonio Salueña Lucientes.

Parte del Grupo 25 se desplazó en esta época a Balaguer para participar en los combates de esos días en Teruel. En el mes de mayo se producen los diferentes intentos de paso de distintos grupos de Natachas desde la zona central hasta la zona norte de la Península atravesando la cordillera Pirenaica a todo lo largo y penetrando en algunos puntos en Francia. El día 8 la primera tentativa de nueve Natachas en vuelo hacia la Zona Norte de la República desde Reus tuvo que volverse al aterrizar en Toulouse y ser desarmados y reenviados a su lugar de origen. El día 17 se produce la segunda tentativa por parte de 15 Chatos y Natachas que son devueltos otra vez. Algo más tarde los Chatos mandados por Riverola conseguirían pasar el día 24 de mayo de 1937.

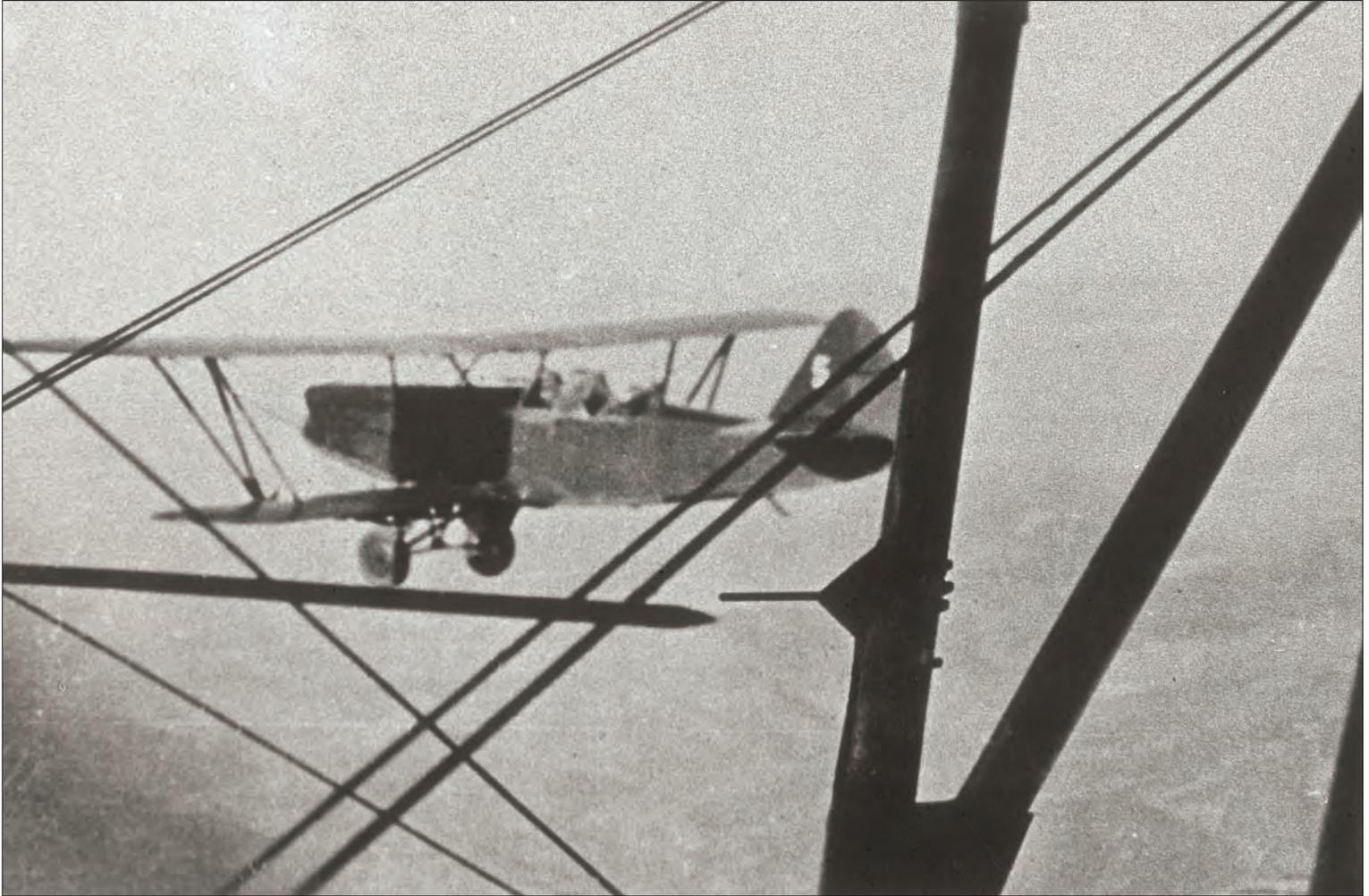
El día 27 de mayo actúan sobre Segovia, en la denominada Batalla de La Granja, junto a los Rasantes de Vóchev, 28 Natacha de las tres escuadrillas del grupo mandado por el mayor Abelardo Moreno Miró en el cual se alineaban las escuadrillas mandadas por José María del Romero, Luis Alonso Vega y Antonio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

En la denominada Ofensiva contra Huesca operaron los Grupos 12, 20 y 25 acompañados de al menos cinco escuadrillas de caza. El día 11 de junio la Aviación gubernamental bombardeó Zaragoza siendo interceptada por los Fiat de García Morato; entre ese día y el siguiente fueron derribados al menos cuatro Natachas ó Rasantes.



## LA PRIMERA REORGANIZACION DE UNIDADES

**E**l 21 de mayo del año 1937 llegó otra remesa de 31 Natachas y se procede a una reorganización que tiene lugar en dos fases y se presta a alguna confusión. En la batalla de Brunete intervienen tres escuadrillas del Grupo llamado ahora número 25 a las órdenes de Moreno Miró con los jefes de escuadrillas Sabaté, Pelayo e Isidoro Giménez. Durante todo el mes de julio actúan y tienen algunos derribos. El día 9 de julio se perdieron cuatro aviones que reclamaron los cazas germanos. Hasta el día 14 les habían derribado entre siete y ocho aeroplanos. Los números de aviones recibidos hasta ese momento se ajustan a las siguientes cuentas: o de una parte ha habido 62 Rasantes y 93 Natachas, o bien en el caso de que se



devolvieran a Rusia los R-5 empleados en la batalla de Guadalajara, que parece más verídico, los recibidos fueron 31 Rasantes y 124 Natachas.

Con los nuevos aviones llegados el Mando de Aviación decide la creación del Grupo 30. Para la jefatura del mismo se elige al Mayor Andrés Villa Cañizares, pero los asesores rusos deciden el cambio para el también Mayor Abelardo Moreno Miró, aunque al poco tiempo se sustituyó por Luis Alonso Vega cuando este se recuperó de las heridas producidas en su reciente derribo. Los jefes de escuadrillas fueron el capitán Juan de Vargas Barberá de la 1ª, el capitán José Sabaté Martínez de la 2ª y el ascendido en estos momentos a capitán Manuel Montalbán Vera en la 3ª.

El Grupo 30 coexiste durante muy poco tiempo con los grupos 20 y 25 ya que estos fueron disueltos el 26 de junio de 1937; pero sobrevivieron tres de sus escuadrillas con las denominaciones 20,40 y 50 como Escuadrillas Independientes y quedaron al mando de oficiales con experiencia y previo mando en las mismas. El capitán Valentín Pelayo Berra era jefe de la Escuadrilla 20, y los capitanes José María del Romero y Antonio Salueña mandaban las números 40 y 50 respectivamente.

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

A finales de septiembre del año 1937 se reforma el gran Grupo 30 llamado en algunas referencias "El Colosal", sin duda debido a que lo formaban cuatro escuadrillas con aviones de reserva. En agosto durante la batalla de Belchite ya había actuado la cuarta escuadrilla de este Grupo 30. En esta ofensiva habían actuado los Natachas sobre Candanos, carretera de Lérida a Zaragoza y el día 24 se llevó a cabo uno de los ataques relatados por diferentes fuentes y con distintas fechas sobre el aeródromo nacionalista próximo a Zaragoza, denominado alternativamente como Garrapinillos-Sanjurjo, que parece se repitió el 15 de octubre ya por el Grupo 30. El jefe de este Grupo 30 inicialmente fue Luis Alonso Vega y con posterioridad lo fueron también José María del Romero, Vicente Pelayo y Hernández Chacón. Los jefes de escuadrillas eran ahora Vargas, Garrido y Montalbán.

La cuarta escuadrilla al frente de Hernández Chacón desarrolla y practica su táctica de fuego cruzado entre los ametralladores de cada patrulla de tres o cuatro aviones, consiguiendo ofrecer una barrera bastante peligrosa como para que un avión de caza se lo pensara antes de permanecer a su alcance por algún tiempo. En una formación de tres o cuatro patrullas así formadas y volando a muy baja cota, donde un atacante no podía permanecer por debajo de la formación, el resultado defensivo para los Natachas era muy aceptable. Operan en la batalla de Teruel



en diciembre de 1937 estando basados los aproximadamente 30 aviones en Liria con las escuadrillas mandadas por Salueña, Pelayo y Villimar. El día 8 de enero de 1938 pierden dos aviones, quedando en ese momento 40 aviones totales. El día 7 de febrero el alemán Balthasar se anota cinco Katiuskas derribados sobre el Alfambra, que realmente sólo fueron tres y un Mosca. El ametrallador de SB-2, Martínez Cortés, reporta haber tocado al Messerschmitt.

### UN DOCUMENTO CLAVE

**E**l documento que constituye la mejor estadística y la clave para analizar la buena actuación de los aviones de asalto Polikarpov R-Z Natacha durante el periodo más relevante de la guerra aérea, es sin duda el que J. Salas titula en su artículo citado ANEXO 1 USO OPERATIVO DE LOS NATACHAS. En él esta cifrada y analizada la filosofía de aplicación de estos aviones con sus mejores tácticas de empleo y actuaciones. Ahí se observan con precisión cuales eran las técnicas de bombardeo y de apoyo al suelo, así como las evasivas para conseguir una defensa eficaz cuando los ligeros bombarderos eran atacados por la retaguardia. Están recogidas los números de actuaciones de las cuatro escuadrillas del Grupo 30 así como las de las escuadrillas independientes cuando existieron. El documento fue emitido en julio de 1938 por el Grupo 30 y se tituló "Resumen estadístico de los servicios de guerra efectuados por las escuadrillas del Grupo 30 durante el periodo 1-7-37 a 1-7-38".

Era especialmente explicativo el cuadro en el cual se expone la peligrosidad o índice de supervivencia de los biplanos en función de la altura de operación; se analizaron 78 servicios de guerra realizados entre 700 y 3000 metros de altura de los cuales 42 se llevaron a cabo por encima de 2000 metros y 32 por debajo. Se ve claramente que los derribos e impactos de la antiaérea van decreciendo de forma constante a medida que disminuye la altura, hasta que se entra en el dominio del alcance de las armas cortas de la infantería, a partir de las cuales volverían a aumentar hasta llegar al suelo.

El total de pérdidas del año comprendido entre julio 1937 y el año siguiente es muy aleccionador del tremendo impacto que estos aviadores tomaron, tanto como sus monturas. Durante todo ese periodo fueron baja 43 aviones y también 16 pilotos y 22 tripulantes, aunque en esa cifra están incluidos accidentes de todo tipo, incluidos aviones o tripulaciones que al volver tocados a su base se accidentan al tomar tierra. Las pérdidas sufridas por el grupo hasta el verano de 1938 fueron compensadas reduciendo a cuatro las escuadrillas y quizás por la arribada del último grupo de aviones desde Rusia en esos momentos; el caso es que en abril de 1938, el Grupo 30 tenía sus escuadrillas al completo, tanto en aviones como en personal.



## Ángel Luesma Astícola

**H**a sido ametrallador-bombardero en escuadrillas primero de Rasantes y a continuación siempre estuvo en los Natachas durante distintos periodos de la Guerra Civil. Estuvo destinado y volando en la Segunda Escuadrilla del Grupo 30 desde su formación hasta el final de la Batalla del Ebro y cumplió en diciembre de 2004, 90 años por lo cual nació en 1914 y era de la quinta del 1935.

Ángel se encontraba haciendo el Servicio Militar en Cuatro Vientos, Madrid y a los dos meses los enviaron a Los Alcázares cuando empezó la contienda y realizó el primer curso que se hizo de Ametralladores-Bombarderos. Pasó algún examen inicial y luego hicieron muchas pruebas y prácticas saliendo titulado como ametrallador-bombardero y sargento de aviación.

Según Luesma, que todavía tiene una buena memoria, a finales de 1936 o a principios de 1937 llegaron a España unos aviones llamados Rasantes con tripulaciones de rusos. Allí mandaron a tripulantes españoles también cuando la escuadrilla estaba estacionada en Quintanar de la Orden, cerca de Madrid. Pero no llegó, al menos él, a realizar ningún vuelo real o servicio de guerra con ellos, solamente prácticas. Uno de los rusos se estrelló haciendo vuelo rasante contra unos olivos, ya que siempre volaban muy bajos.

Cuando llegan nuevas remesas de Natachas, al término de la Batalla de Guadalajara se forma el Grupo 30 y Luesma fue destinado a la 2ª volando desde el comienzo con un joven piloto llamado Manuel Gisbert, con el cual hizo toda la guerra, desde Brunete pasando por la Ofensiva de Aragón y luego por Teruel hasta el Ebro. Su primer jefe estuvo poco tiempo y el que lo reemplazó fue José Sánchez Calvo, con el cual recorrieron multitud de campos distintos y llegó a volar con él en algunos servicios. Entre ellos se comentaba que pertenecía al Partido Comunista.

Estando estacionados en Manises, Valencia, hicieron algunos servicios de bombardeo sobre un grupo de tres barcos de guerra que tenían como objetivo cañonear la ciudad. Debieron tocar a uno de ellos ya que en el siguiente servicio los navíos habían desaparecido por completo.

Durante la Ofensiva de Teruel después de varios bombardeos sobre la ciudad en uno de los vuelos se les incendió el avión. No iban muy altos pero en vez de tirarse en paracaídas como proponía Gisbert, él le sugirió aterrizar en un claro que estuviera llano.

Así lo estaban intentando cuando a unos diez metros de altura el avión entró en pérdida y se desplomó violentamente golpeándose ambos fuertemente. Luesma salió corriendo pero se dio cuenta de que Gisbert estaba algo conmocionado y volvió a por él. Ángel tenía chafada la nariz, ya para toda su vida y Gisbert tenía una brecha en la parte de atrás de la cabeza. Empezaron a caminar por la nieve ya que nevaba y hacía un frío tremendo de tal forma que hasta la sangre se les helaba. De pronto apareció un paisano con un carro y un mulo que venía a buscarles. Los subió al carro y los sacó a una carretera nacional. Al llegar a ella venían de camino dos coches con gente que estaban buscándoles; el capitán Calvo los vio caer y vino a recogerlos para llevarlos al Hospital de Segorbe, cerca de Valencia, donde Ángel pasó un mes.

El sitio donde aterrizaron o mejor cayeron era encima de la Sierra de Javalambre. Al salir del hospital volvieron a la misma escuadrilla. El celebre Malraux hizo una película sobre la guerra española en la cual aparecía una secuencia igual a esta. Luesma conoció a Malraux en Albacete cuando envió algunos aviones Potez 540 desde Francia y personalmente le propuso que formara parte de las tripulaciones de la Escuadrilla.



Fotografía de su identificación militar con uniforme probablemente como Sargento de Aviación.



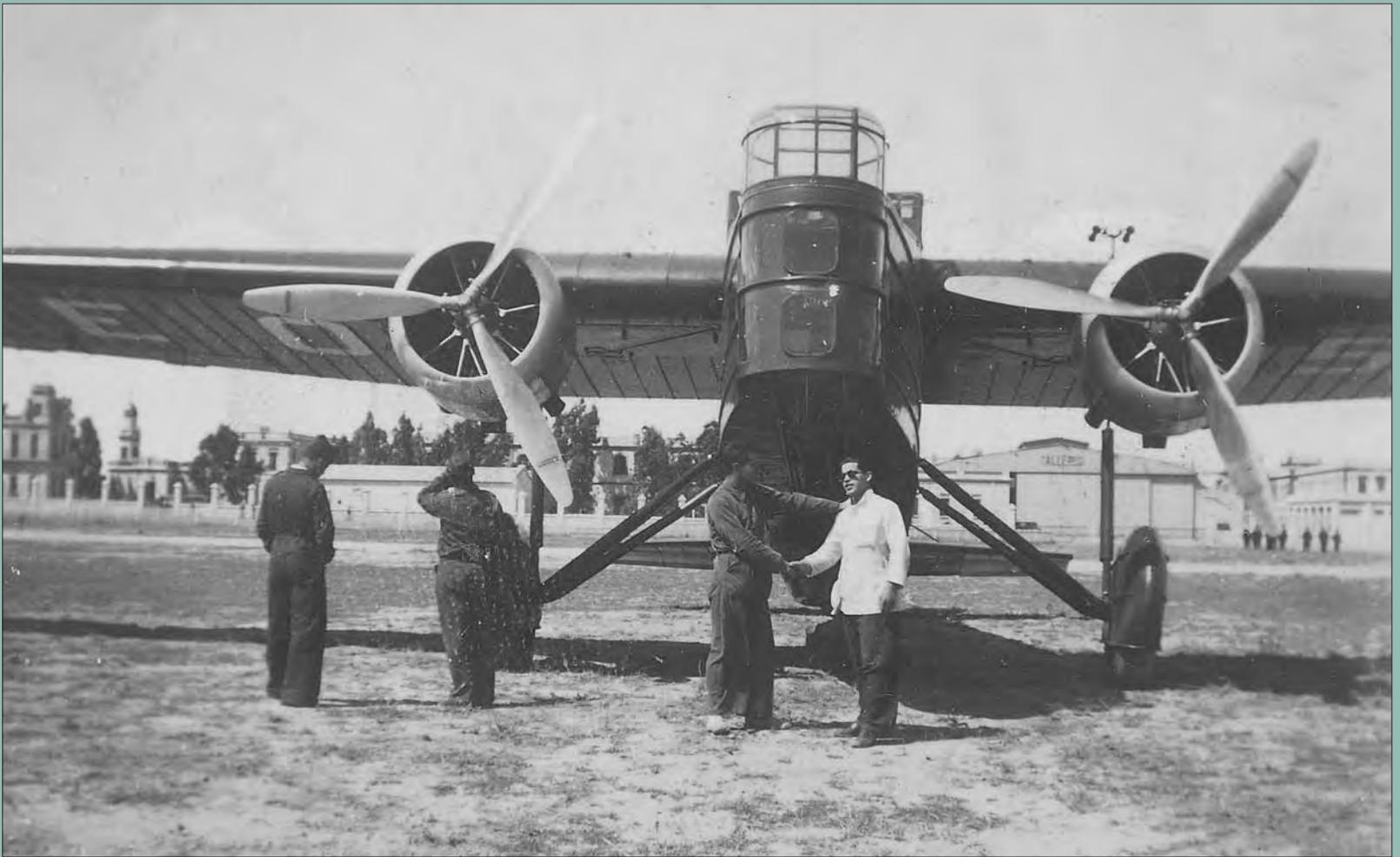
El piloto de Natachas Manuel Gisbert Talens, tomada en Vic el 30 de abril de 1938. En el reverso Gisbert le pregunta con sorna si le han arreglado ya la nariz, que Luesma ya ha tenido toda su vida desviada por el accidente de Teruel.



El capitán Sánchez Calvo posa con los dos pilotos más jóvenes que acababan de llegar a la escuadrilla, probablemente en Vic.



En Oso de Cinca la 2ª Escuadrilla tenía cerca una gran piscina en cuyo borde se fotografiaron casi todos los componentes de la unidad. El tercero por la izquierda de la fila de arriba, sin gorro, es el capitán Sánchez Calvo y a su lado el segundo es Manuel Gisbert. El tercero sentado por la izquierda es Ángel Luesma.



*El propio André Malraux le ofreció a Ángel Luesma que se fuera con ellos a la Escuadrilla de los Potez 540, como el que se muestra en la fotografía.*



*Fotografía del compañero de Luesma, J.Capelo tomada en Vic el 26 de abril de 1938.*



*Natacha en vuelo "bastante cargado" según Ángel Luesma que es quien tomó la fotografía.*

En el frente de Aragón estaban estacionados en Oso de Cinca, junto a Zaidín y bombardearon muchos lugares entre ellos Belchite y Fuentes de Ebro. Sus padres eran de Fuentes de Ebro y sabían que él estaba en los aviones que bombardeaban la estación. Ellos no se encontraban entonces allí ya que su padre era empleado de ferrocarriles y vivían en otro pueblo llamado Caldetas ó Caldes de Estrac cerca de Barcelona. Ángel Luesma nació en Canet de Mar, a 40 kilómetros de Barcelona y 60 de Gerona.

Ángel Luesma Astícola ascendió a Teniente de Aviación en el Diario Oficial numero 284 de fecha 31 de octubre de 1938 y en ese mismo boletín ascendieron con el varios pilotos y ametralladores-bombarderos que también volaban Natachas como Pablo Sacristán Paredes, Andrés Sánchez Sánchez, Tomás Orte Álvaro, Juan Antonio Ibarreche, Joaquín Tarazaga Moya, Martiniano Lumbreras Borrego así como otros aviadores que volaban en Katuskas como Fernando Medina Martínez y Ricardo Aresté Yébenes.

Al terminar la guerra estuvo en Argelés y en Gurs como casi todos los aviadores que estaban en Cataluña al terminar la campaña. Cuando llegaron los alemanes le puso fuego a su cartilla de vuelo. Por eso no recuerda sus horas de vuelo.

Los aeródromos en los que estuvo además de Cuatro Vientos y Los Alcázares fueron Quintanar de la Orden, Albacete, Oso de Cinca "Zaidín", Manises, Vidrieras, Vic, La Garriga, Tembleque y en Extremadura en otro campo que no recuerda.

Pasó la frontera con el grado de teniente y al llegar el reconocimiento de los títulos le dieron el de Teniente Coronel de Aviación que figura en Boletín Oficial N°81 de 27 de abril de 1992 con la fecha de retiro del 15 de diciembre de 1976.

## EN LA BATALLA DEL EBRO

**D**e enero a junio de 1938 se produce muy poca actividad de los Natachas que aparecen estacionados en Valencia y el día 15 de mayo de ese año se encontraban en Vic. El día 2 de junio derriban en La Cenia cinco Katuskas y el 15 les derriban a los Natachas dos aeroplanos más sobre Teruel. A finales de la Batalla del Ebro el 21 de diciembre cae otro R-Z pero los resultados del conjunto de las actuaciones de los Natachas no puede ser más positivo: desde julio de 1937 hasta julio del año siguiente el Grupo 30 ha efectuado 275 misiones, totalizando 2.233 salidas y cambiando de base 23 veces en ese lapso de tiempo.

La buena racha que disfrutaron los Natachas desde finales de junio de 1938, se quebró el día de Nochebuena, lejos ya de las jornadas finales de la Batalla del Ebro. Al cabo de un mes de terminada aquella campaña, los nacionales comenzaron la Ofensiva de Cataluña, que ya no se detendría hasta la conquista completa de la región. La aviación de ambos bandos, según el texto de J. Salas, desplegaba en los aeródromos catalanes y aragoneses. Los Natachas en cambio tenían tres de sus escuadrillas del Grupo 30 en la Zona Centro-Sur y solamente la 2ª tenía en aquel momento su base en La Garriga. El Capitán José Sánchez Calvo ya no era aparentemente el jefe de la Segunda Escuadrilla de los R-Z y no participó en esta misión.

Este fue como es sabido el día más doloroso para los Natachas, el 24 de diciembre de 1938, día de Nochebuena, cuando de una formación de aviones del Grupo 30 operando desde Cataluña, casi todos de la segunda escuadrilla, son derribados nueve, aunque cuatro fueron recuperados. De los tripulantes fallecieron varios, otros se lanzaron en paracaídas y otros fueron hechos prisioneros. Fue el resultado, aparentemente, de haber abandonado aquella táctica patrocinada por Hernández Chacón, de proporcionarse apoyo mutuo todos los aviones de la formación a base de fuego cruzado y mantener las posiciones de forma férrea. Además según la estadística que se presenta en el ya mencionado artículo, la altitud de actuación más beneficiosa para los Natachas, que era en torno a los 1500 metros, se abandona este día operando a 3600 metros sobre el suelo, 4000 de altitud sobre el nivel del mar.

Los nacionales confundían habitualmente los biplanos de asalto republicanos, tanto los Rasantes como los Natachas y también los aviones que se habían capturado a los republicanos y que se montaron y actuaron como Aero-101, Pragas u Ocas, de los cuales ambos bandos tenían efectivos, llamándoles a todos "papagayos".

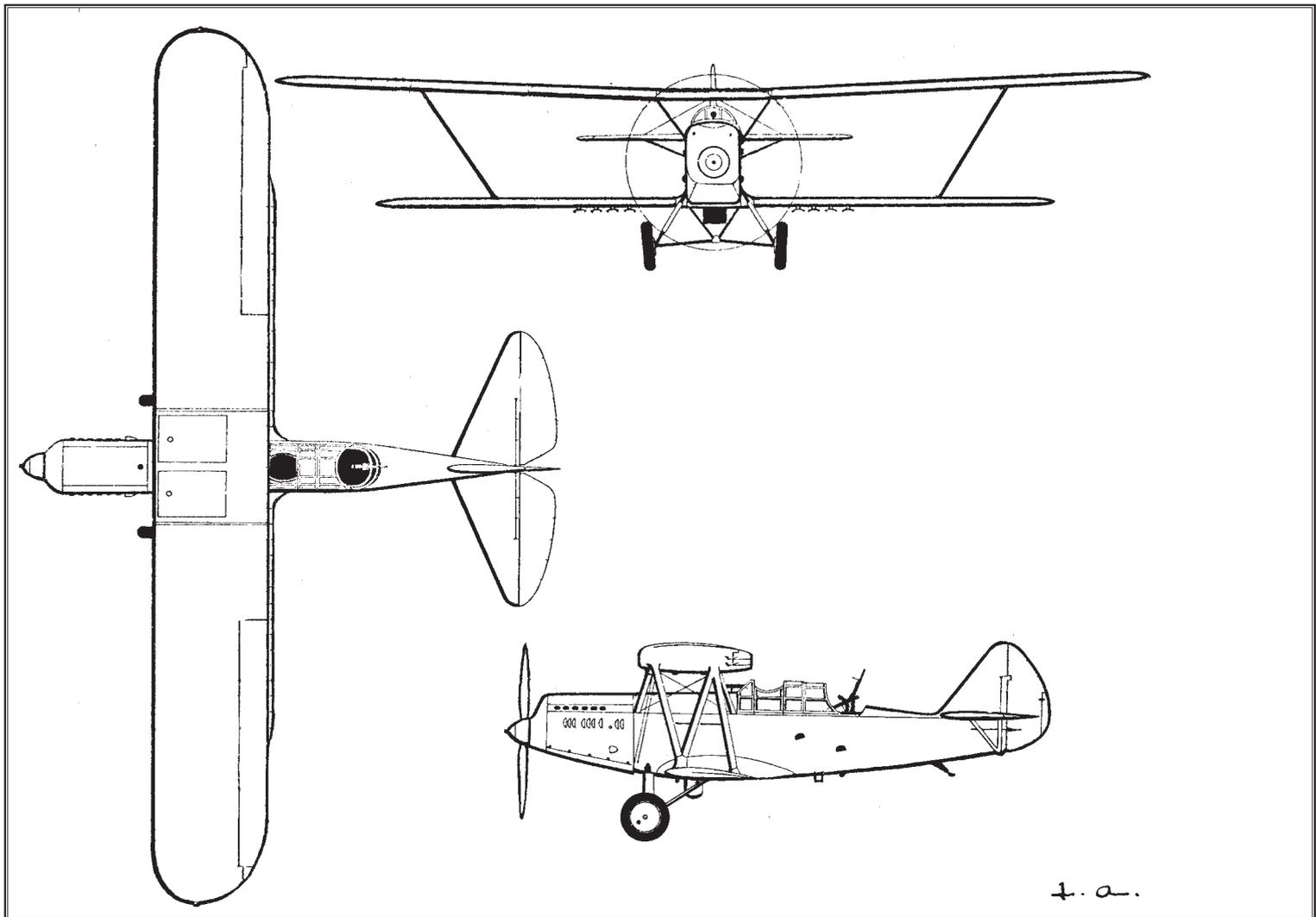
A comienzos de 1939 quedaban 25 aviones. En Figueras tres Katis son bombardeados en el suelo el día 3 de febrero. El día 4 de febrero de 1939 en Villajuiga se incendia un avión Spartan Executive de LAPE donde viajan varios pilotos y la valija con importantes documentos, entre ellos según testimonios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

Al término de la campaña de Cataluña los R-Z se concentran en la zona central y sur. Los días 7 al 12 de marzo bombardean los barrios del norte de Madrid por orden de la Junta de Casado, las mismas órdenes que los Katuska recibieron y se negaron de una u otra forma a realizar. El día 29 de marzo de 1939, 13 Natachas vuelan a Orán y dos escuadrillas con 20 aviones se dirigen a Barajas. El avión de Bartolomé Munuera y Mulet Alomar sufre un grave accidente al despegar del aeródromo de Barrax con el resto de la 3ª Escuadrilla para entregarse en Barajas el día 29 de marzo de 1939, muriendo el piloto y quedando gravemente herido el ametrallador, Miguel Mulet Alomar, que había actuado brillantemente en Katuskas durante la primera parte de la guerra. En marzo del año 1939 el Grupo 30 todavía contaba con 62 aviones estacionados en la zona sur y centro. Era un avión de mantenimiento poco costoso, con una estructura sólida aunque con cierta propensión al «caballito», que sólo se podía evitar al bajar la cola muy pronto en las tomas para clavar la reja de su patín trasero. El código de fuselaje era el de "LN", ligero Natacha. Los nacionales recuperaron 36 Natacha con los cuales formaron el Grupo 2-G-43 posicionado en Larache, aeródromo de Ahuámara.

## LOS ULTIMOS EJEMPLARES DE R-5

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

A primeros de septiembre del año 1938 estaban estacionados en Manises y en octubre pasan a Albacete donde quedan hasta marzo de 1939, realizando varias misiones



cada noche. En marzo regresan a El Carmolí. El día 30 de marzo de 1939 despegaron hacia Orán-La Cenia siete aviones Rasantes junto a cinco Grumman Delfín mandados por José Riverola desde La Aparecida, campo muy próximo a Los Alcázares.

Los rusos operaron en la Segunda Guerra Mundial varios regimientos de este tipo de avión contra los alemanes en misiones nocturnas de la misma forma y con iguales tácticas e incluso con aviones más antiguos como los U-2 biplanos de entrenamiento.

### CARACTERÍSTICAS Y PERFORMANCES DE AMBOS AVIONES

**E**l Polikarpov R-5 Rasante era un biplano de fuselaje de madera reforzado con aluminio y entelado, con alerones únicamente en planos superiores y dotado de un motor M-17 ó 17 B de 12 cilindros en «V» que le proporcionaba una potencia de 680 CV. Otros tipos de motores ofrecían entre 500 y 715 CV según las versiones montadas. Podían portar ocho bombas de 50 kilogramos bajo las alas y en otra configuración cuatro de 50 y otras cuatro de 25.

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

Como se citó en principio, el Natacha R-Z era una variante mejorada del rasante R-5. Poseía un fuselaje de madera y aluminio, recubierto con tela en algunas superficies, con una cabina acristalada de corredera. El motor era un M-34 de 820 caballos con 12 cilindros en «V». Las alas eran de madera recubiertas con tela y alerones sólo en planos superiores. La ametralladora lateral izquierda era la misma PV-1 de 7,62 milímetros sincronizada con la hélice y la de atrás era una Shkas con torreta eléctrica. Esta última era un arma temible bien manejada, ofreciendo una cadencia próxima a los 1800 disparos por minuto que la convertía en un instrumento mortífero en manos expertas, sobre todo si convergían varias bocas de fuego hacia arriba y hacia atrás. Cargaba ocho bombas de 50 kilogramos bajo las alas o cuatro de 50 y cuatro de 25 kilogramos.