

La Legión Cóndor en 1938

JESUS SALAS LARRAZABAL
General de Aviación

ANTECEDENTES

A partir de octubre de 1937, después de acabada la Campaña del Norte, el predominio militar se había inclinado a favor del Ejército nacional, pero en el otoño de dicho año la Marina y la Aviación del Ejército popular seguían mostrando una gran fortaleza.

Franco, tras serias vacilaciones, dio órdenes en el mes de diciembre para afrontar una batalla decisiva en el frente de Madrid. Vicente Rojo, su opositor, prefirió la estrategia indirecta y optó por llevar la lucha al teatro secundario de operaciones de Teruel y se anticipó en el tiempo. Ello le permitió una victoria temporal y un alargamiento de la guerra civil de tres meses.

Pero, a cambio, tuvo que arrostrar la subsiguiente batalla principal en peores circunstancias y con una desproporción aérea mas desfavorable, pues las grandes pérdidas de cazas monoplanos rusos del invierno 1937-1938 no pudieron reponeerse por el momento. Ello fue debido a que el tráfico proveniente de la URSS por la ruta del Mediterráneo quedó cortada por las fuerzas aeronavales del Mando del Bloqueo de Baleares y el nuevo itinerario a través de los puertos franceses del Atlántico tardó unos meses en ser abierto.

Por el contrario, la Aviación nacional mejoró en estos meses, en gran escala, sus medios de bombarderos modernos, especialmente los de la Legión Cóndor. Los bimotores Heinkel He111 B, que empezaron siendo cuatro desde febrero a junio de 1937 (con tres en vuelo normalmente, encuadrados en la Escuadrilla Experimental VB/88), se habían elevado a ocho antes de la batalla de Brunete, a 14 a mediados de agosto y a 20 a finales de este mes (con 16 en vuelo), distribuidos entre la antigua VB/889 (4.K/88 en aquel momento) y la 1.K/88.

En el cuarto trimestre de 1937 vinieron de Alemania 40 He 111 de los modelos B1 y B2, que se terminaron de montar en León en enero de 1938. En cuanto a sus tripulantes, en diciembre y enero llegaron a España cerca de 25 tripulaciones, lo que permitió completar las cuatro escuadrillas del Grupo K/88 (mandado por Neudoeffer), a base de nueve bimotores y dos Junkers Ju 52 por escuadrilla, mas la patrulla de mando.

Dicho Grupo llegó a contar con 28 He 111 en diciembre de 1937, que se elevaron a 34 el 16 de enero, a 36 el 19 de febrero, a 39 el 24 de marzo y a 40 el 16 de abril, cifra máxima lograda por el K/88 en toda la guerra.

PRIMEROS TRIPULANTES ESPAÑOLES EN EL K/88

Los aviadores españoles empezaron a incorporarse a este Grupo el 27 de diciembre, siendo los primeros en hacerlo Luis Alfonso Villalaín (de la 1ª Promoción de Tripulantes) y los capitanes pilotos Juan Martínez de Pisón y Ricardo Guerrero, con sus tripulaciones respectivas; poco después lo harían Ureta y Calparsoro, quien sería el piloto español que estuvo mas tiempo en esta unidad.

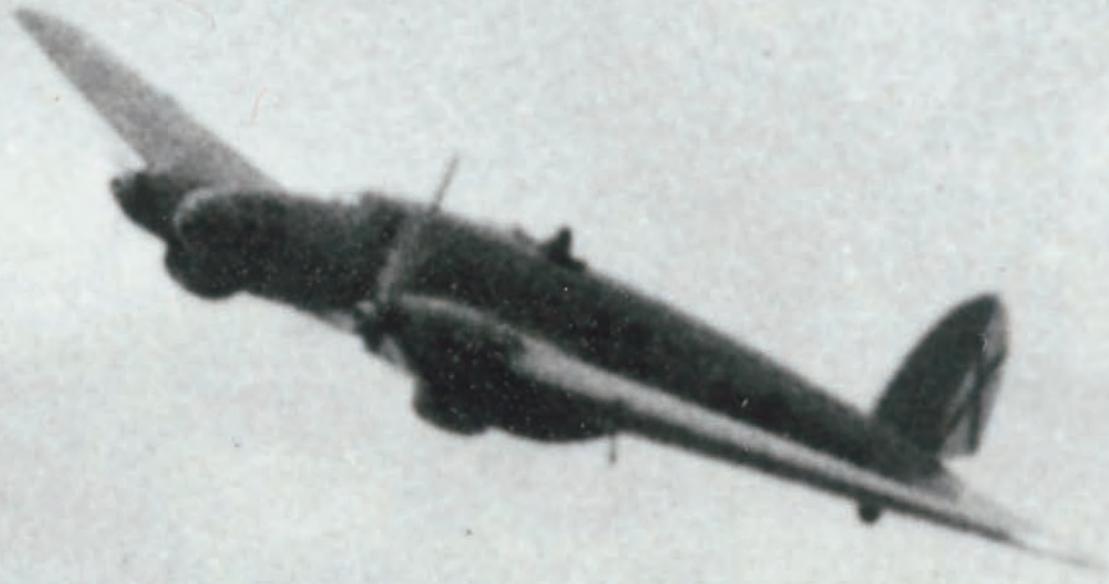


He-111 rompiendo la formación.

El Grupo K/88, que estuvo basado en el frío aeródromo de Burgo de Osma (Soria) en las gélidas primeras semanas de la batalla de Teruel, se trasladó al mas bonancible Alfaro (Logroño) a finales del mes de enero. Desde este aeródromo apoyó el avance del Cuerpo del Ejército (C.E.) Marroquí, que partiendo del Sur de Zaragoza siguió a Belchite, Los Monegros, Fraga y Lérida, donde el Mando suspendió el avance hacia Barcelona. Mediada la batalla el mayor Mehnert sustituyó a Neudoeffer en el mando del Grupo.

Detenido el Cuerpo del Ejército (C.E.) Marroquí en su marcha hacia Barcelona tras la ocupación de Lérida, el 4 de abril, el Grupo K/88 apoyó los días 5 y 6 a los C.E. de Aragón y Navarra, el 5 sobre Balaguer y Artesa de Segre, y el 6 al Este de Tremp, en un punto cercano ya a los 50 Km. al Sur de los Pirineos, límite fijado a la actuación de la Legión Cóndor por el Alto Mando, dada la grave crisis internacional provocada por la anexión de Austria por la Alemania de Hitler. En respuesta a este hecho Francia había pensado en la posibilidad de entrar con sus tropas en Cataluña, en el protectorado español de Marruecos o en Mallorca, pero su Comité Permanente de la Defensa Nacional consideró que ello conduciría a una guerra europea, que en dicho momento Francia no podía afrontar.

El Grupo K/88 no operó del 7 al 14 de abril, época en que trasladó su base de operaciones de Alfaro al aeródromo Sanjurjo de Zaragoza. Los bimotores de reconocimiento Dornier



Sotelo

Do 17 y los monomotores de la Cóndor si que actuaron en estos días, así como los hidroaviones Heinkel He 59 de la base de Pollensa (Mallorca).

LA OPERACION NEPTUNO

En su semana de descanso, el K/88 preparó su acción mas importante de toda la guerra, la Operación Neptuno, en la que todo el Grupo se desplazó de Sanjurjo a Armilla (Granada), atravesando toda la Península, bombardeó desde allí la Base Naval de Cartagena y el puerto de Almería, y retornó a su base de partida.

El 15 de abril, Viernes Santo, día en que las 4ª y 1ª Divisiones de Navarra llegaron al mar Mediterráneo por los puertos castellonenses de Vinaroz y Benicarló, siete de los ocho Ju 52 del Grupo K/88 volaron desde Zaragoza a Sevilla. Villalaín lo hizo en el avión 22-90, pilotado por el veterano teniente Flegel, en un viaje de 3.45 horas de duración; el día 16 siguió a Granada, con escala en Málaga, llevando como pilotos sucesivos al capitán español Ureta y al jefe de escuadrilla Staerke.

Los 40 He 111 existentes en el Grupo partieron de Sanjurjo a las 6.00 horas del día 16, con un tiempo mucho peor que el de la jornada precedente. Dos de las escuadrillas, con 18 aviones, tomaron tierra en Ávila a las 7.30, y las otras dos y la patrulla de mando, con 22 bimotores, lo hicieron en Matacán (Salamanca) a las 8.00.

El tiempo fue empeorando y se anunciaron nubes a 500 metros del suelo, a pesar de lo cual los He 111 decidieron reanudar su viaje a Granada, menos uno que quedó en Matacán por avería. Ya en vuelo recibieron orden de tomar tierra en Tablada (Sevilla), adonde se dirigieron 30 de los He 111, pues los otros nueve no oyeron la contraorden y arribaron sin novedad a Granada.

De los que se dirigían a Sevilla, cuatro no llegaron a su destino, pues dos se volvieron a Matacán, uno tomó tierra de emergencia en Villafranca de los Barros (Badajoz) y rompió allí el tren de aterrizaje, y otro se estrelló en el cerro de la Butrara, de la Sierra de Tudia, a 3 km. de Cabeza la Vaca. Sus cuatro tripulantes están identificados en el cuadro nº 1.

De los 26 que llegaron a Tablada uno permaneció allí por avería y los otros 25 arribaron a Granada el 17 de abril, Domingo de Resurrección, y se unieron a los nueve que allí estaban desde el día anterior.

Los 34 bimotores despegaron a las 13.35, rumbo al puerto de Cartagena, que bombardearon en dos pasadas entre las

14.45 y las 15.15, a pesar del fuego antiaéreo de los buques y de tierra, y del ataque de tres cazas I.15; regresaron todos a Granada a las 16.02, donde uno de los He 111 sufrió rotura de tren de aterrizaje.

Los 33 bimotores en estado de vuelo despegaron de nuevo a media tarde; 25 lo hicieron 1.43 horas después del aterrizaje, a las 17.45, con rumbo a Cartagena por segunda vez, y algo mas tarde salieron ocho He 111 para bombardear el puerto de Almería.

En Cartagena, a pesar de las malas condiciones atmosféricas, alcanzan con sus bombas el puerto y el ferrocarril, hunden un torpedero e impactan al acorazado "Jaime I". La DECA, por su parte, logra parar los motores del 25-27 y los cazas alcanzan al 25-15 con cinco disparos de ametralladora. Tres He 111 tomaron tierra en Málaga; el 25-27, que seguía esta misma ruta después de que su tripulación reactivara uno de sus motores, fue tocado de nuevo en Almería y se hundió frente a Motril, ya en zona nacional; y los 21 restantes volvieron a Granada, así como los ocho de la segunda formación.

El retorno al Norte lo iniciaron, el lunes 18 de abril, 28 de los 29 He 111 que pernoctaron en Granada y seis de los siete Ju 52 que habían bajado al Sur; en el séptimo, el 22-90, Villalaín voló con el capitán Ureta a Sevilla y allí se despidió de la Legión Cóndor, por pasar a un nuevo destino.

A Matacán llegaron los seis Ju 52 y 20 He 111; otros seis lo hicieron a Ávila, uno a Cáceres y otro a Castello Branco (Portugal). Este mismo día 18 vuelven a Sanjurjo 27 He 111 y cinco Ju 52 (uno se volvió a Matacán).

Tres días después, el 21 de abril, se incorporaron a Sanjurjo ocho He 111 y un Ju 52, con lo que el Grupo K/88 quedó integrado por 35 He 111 y 6 Ju 52.

En el viaje se produjeron las siguientes ocho bajas definitivas o temporales:

Definitivas	Temporales
25-27 Hundido en Motril	25-3 Fallo de motor en Sevilla
25-57 Choque contra monte	25-4 Toma tierra en Portugal
	25-15 Sufre cinco impactos
	25-31 Fallo de motor en Salamanca
	25-39 Rotura de tren en Villafranca
	25- Rotura de tren en Granada

De los seis He 111 en baja temporal, tres ya estaban reincorporados al Grupo el 21 de abril.

Trípulaciones alemanas del K/88 en la primavera de 1938

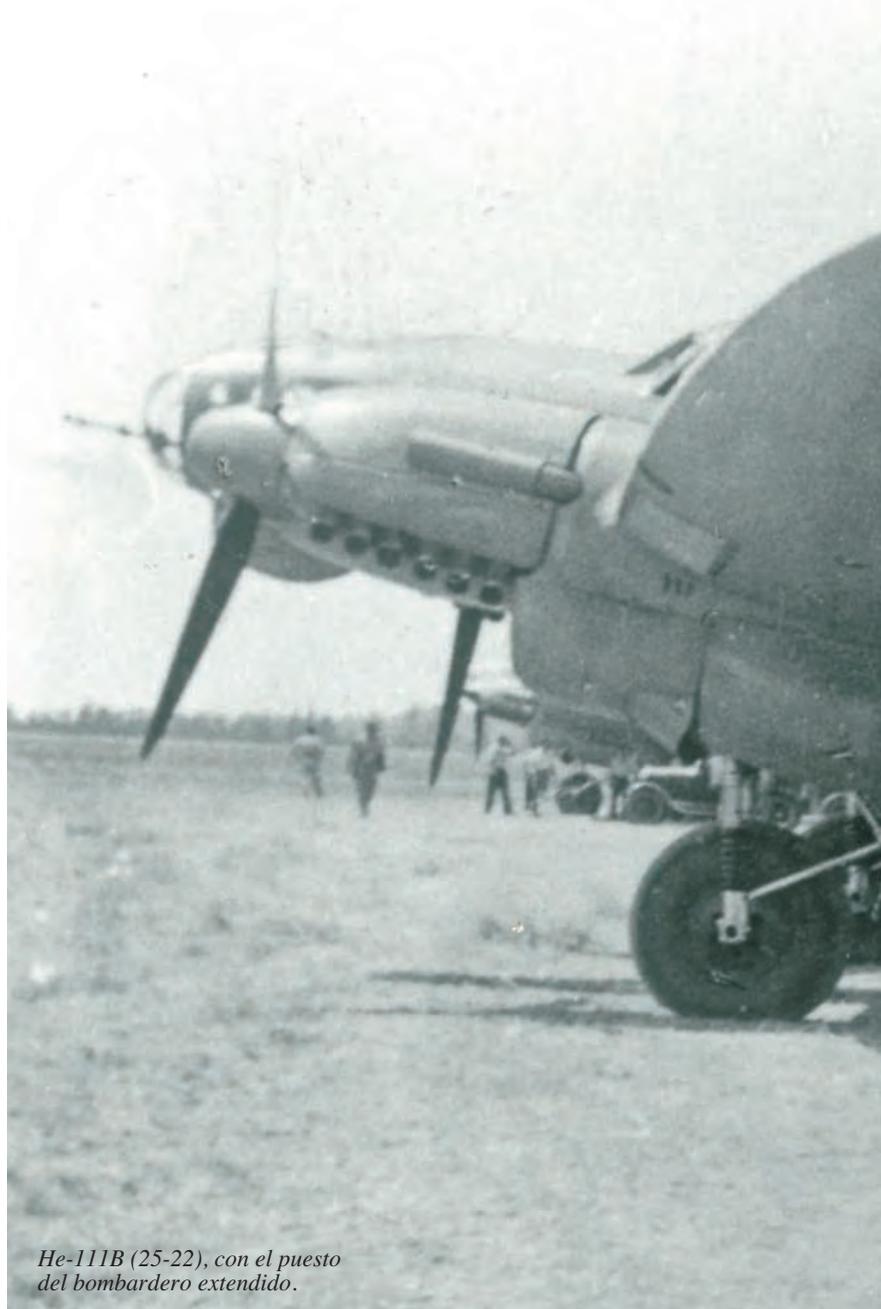
PILOTOS	1. K/88	2. K/88	3. K/88	4. K/88
	Brandt	Bartel	Bokeloh	Heinrichs
	Bruen	Bremicker	Fischer	Hesse
	Harries	Dünnebier	Janzik	Hoyer (†)
	Hermann	Koster	Mielke	Jordan
	Hoffmann	Lehmens-Lizm.	Seewald	Lenzen
	Kaemper	Lommer	Slotosch	Mellmann
	Kruschbersky (†)	Meyer zu Dütte	Streicher	Pobielki
	Okelmann	Oppitz	Teske	Schubert
	Pohl	Schröter	Volke	Schütz
	Ritter	Spiess	Winter	van Beckun
	Schlicht	Stegen	Ziehler	Vetter
	Staerke	von Besser Wilchmann	zum Suden	von Sichardt
OBSERVADORES				
	Borchelt	Bismark	Geissler	Bärtens
	Ehm	Dräger	Gerstenmayer	Brüggmann (†)
	Hanebut	Graf	Knauth	Dölling
	Heinrich	Köberitz	Krahl	Engelke
	Hirschberg	Köstlin	Lamprecht	Fahrenberg
	Langguth	Liebig	Nolte	Kettner
	Sasse	Petersen	Richter	Koch
	Schulz	Schüttke	Schönemann	Ribbeck
	Siemens (†)	Seidel	Sorg	Selzer
	Stein	Stauch	Wolf	Spielmann
	Thomas	Strasser	von Ziehlberg	
	Von Wutnan	von Blomberg Wienroth Wolfien	Weinert	
RADIOS				
	Bau	Engel	Becker	Beckmeier
	Elster	Gauweiler	Burian	Clacery
	Endrigkeit	Gietz	Knappe	Dettmann
	Gau	Hahne	Maaz	Friedrich
	Gebel	Haugg	Müller	Kasten
	Gotto	Heng	Plükelmann	Kondziela (†)
	Gründgens	Henze	Retzko	Kowollik
	Riemann	Kagermeier	Steiner	Schütt
	Rosth	Krutzki	Walter	Schwarz
	Schuster	Lange	Ziermann	Weyand
	Schweizer	Peters	Wickhorst	
	Spieler (†)	Vogler	Wittke	
		Zitzmann		
Mecánicos				
	Eckstein	Bronitzki	Ebert	Aurin
	Fischer	Burkart	Grahmann	Best
	Gloe	Carlsen	Heidt	Hetzal
	Grun	Ewert	Holzmann	Hoffmeister
	Hanisch	Fischer	Manck	Hoyer (†)
	Hildebrandt	Goldmann	Mücke	Kahlert
	Hobbie	Janowski	Nicklaus	Kaiser
	Jehlem	Müller	Nielsen	Lange
	Krone	Paulsberg	Payenberg	Lehmann
	Längner	Stammmler	Rieder	Marx
	Wagner	Weniger	Schütz	Wacker
	Welzel	Weyers	Tschage	Warzecha
	Wörz			

NOTA: La 4ª Escuadrilla del Grupo K/88 se disolvió en julio de 1938 quedando formada dicha Unidad por tres escuadrillas de nueve He 111 cada una, y la patrulla de mando.

CAMBIO DE DESPLIEGUE DE LOS MONOMOTORES DE LA LEGIÓN CONDOR

Entre el 21 y el 24 de abril el Grupo de Caza J/88, la patrulla He 45 de la Escuadrilla A/88 de reconocimiento y las baterías antiaéreas del F/88 se trasladaron a La Cenia (en la provincia de Tarragona, justo al Norte de sus confines con Castellón). Los Do 17 de reconocimiento y bombardeo permanecieron en Buñuel (Navarra) y Tauste (Zaragoza).

Este cambio de despliegue se debía a que la Legión Cóndor relevaba a la Aviación Hispana en el apoyo al Cuerpo de Ejército de Galicia (Aranda) en su avance hacia Caste-



He-111B (25-22), con el puesto del bombardero extendido.

llón. Este avance se combinaría con otro ataque desde el frente de Teruel, a cargo del C.E. de Castilla (Varela) y de la Aviación Hispana. Los bombarderos de la Aviación Legionaria quedaron como reserva estratégica y el grupo italiano de caza "La Cucaracha" se situó en el aeródromo de Mas de las Matas, también cercano a los confines de Castellón.

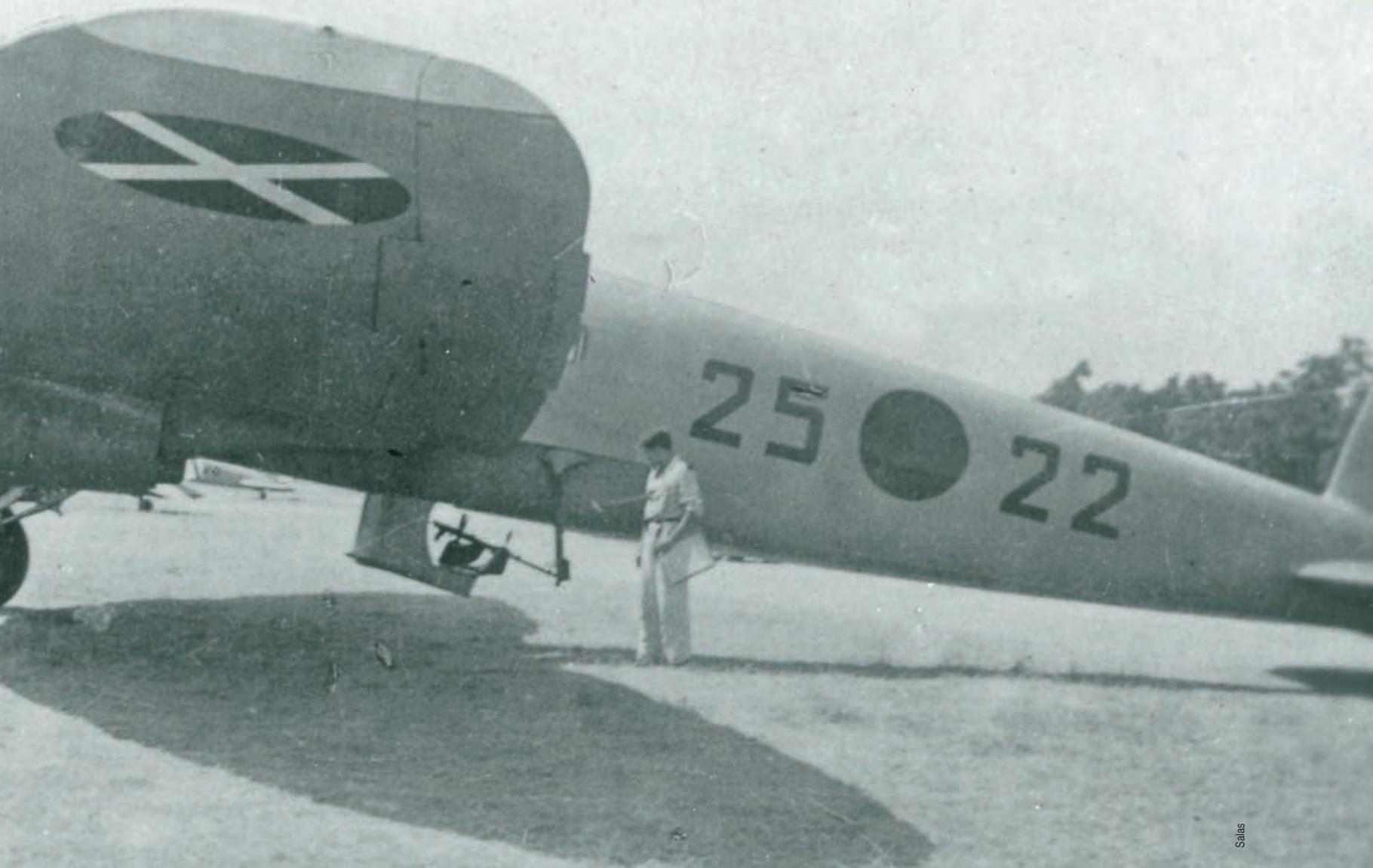
Por esta época desplegaban en aeródromos castellonenses las Escuadrillas 1ª y 4ª del Grupo 21 de Moscas, en Vistabella, y en El Toro se sucedieron las 2ª, 3ª y 4ª del Grupo 26 de Chatos; en Barracas estuvo algún tiempo la 3/26.

INICIO DE LA OFENSIVA DE LEVANTE

La ofensiva conjunta de Varela y Aranda se inició el 23 de abril contra el XIII C.E. de Gallego (del Ejército de Levante) y los XIX (Cristóbal), XXII (Ibarrola) y de la Costa (Durán), del Ejército de Maniobra, los dos últimos con una sola división.

Dos días después la Legión Cóndor efectuó un intenso bombardeo de Castellón en el que fueron derribados 93 edificios y afectados otros 77 y varias personas resultaron muertas o heridas¹. En un primer servicio 31 He 111 lanzaron 46,2 toneladas de bombas sobre el aeródromo de Villafamés y Benicasim (a tonelada y media por avión) y en el segundo 24 He 111 arrojaron 34,4 toneladas al Sur de Castellón, en Sagunto y en la estación de Villarreal.

¹J. M. Fortanet, "Historia de los Bomberos" de Castellón, pp. 82 y 8



Salas

Tarazona nos dice que abatieron tres He 111, lo que no es reconocido por el parte de la Legión Cóndor.

Tras una ligera pausa debida al mal tiempo, el 4 de mayo se reanudan las operaciones y en esta jornada la Legión Cóndor lanzó un nuevo ataque sobre Castellón, el más devastador de toda la guerra, a cargo de 34 He 111, que lanzaron 50 toneladas de bombas; en un segundo servicio arrojaron 35,3 toneladas en Castellón. Esta vez fueron 153 los edi-

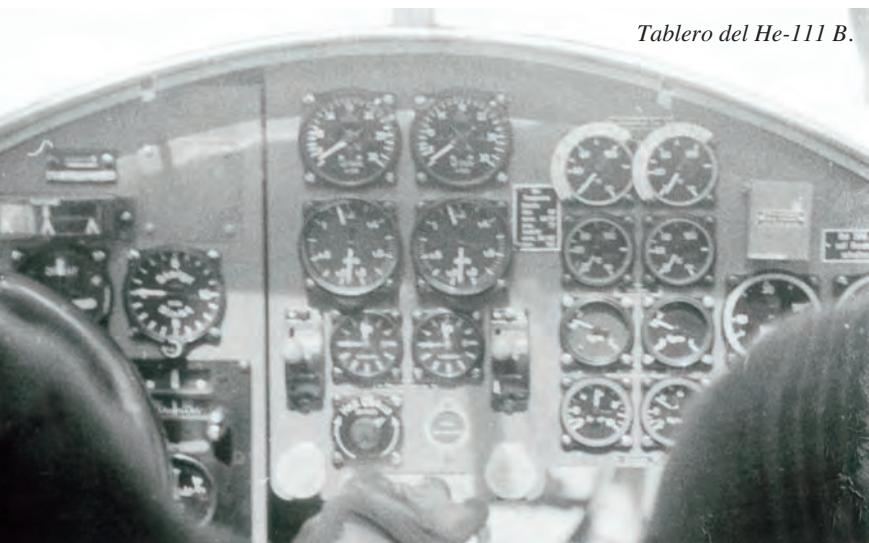
ficios derribados y 144 los alcanzados, y los trabajos de desescombro y afianzamiento duraron 14 días.

Este mismo día la Legión Cóndor sufrió la baja de un avión Heinkel He 51, en el que perdió la vida Hester, su piloto.

ENTRA EN FUEGO EL DESTACAMENTO DE ENLACE. REACCION DE MIAJA

El C.E. de Galicia no pudo vencer la resistencia del Ejército de Maniobra en Cuevas de Vinromá y el peso del ataque se trasladó a los confines entre las provincias de Castellón y Teruel, por donde entró en fuego el Destacamento de Enlace de G^a Valiño.

El general Aranda, vistas las dificultades para romper la línea de la rambla de San Miguel, y las que preveía para apoderarse del macizo de la Serratella, había propuesto al general Dávila, jefe del Ejército del Norte, una maniobra de envolvimiento por la provincia de Teruel, al oeste de dicho macizo y de la sierra de Espaneguera, a cargo de las fuerzas de García Valiño y de una fracción de las propias, que deberían alcanzar, respectivamente, Adzaneta y Villar de Canes. Esta variante del plan de ataque fue aceptada por Dávila y, en su primera fase, llevó a la 1^a División de Navarra desde Morella a La Iglesuela del Cid, caminando hacia el S.O. por las cuencas turolenses de los ríos de las Truchas y Cantavieja, y finalmente a Mosqueruela, adonde llegó el día 17. La División 55 entró de nuevo en la provincia de Castellón, por su franja occidental, y ocupó el día 20 Villafranca del Cid.



Tablero del He-111 B.

Salas

Para hacer frente a esta amenaza el general Miaja reforzó el XXI Cuerpo de Ejército (Cristóbal), con la División 14 (cedida por el Ejército del Centro) y con la Agrupación de Divisiones Toral (de nueva creación). Cuando la cuña se materializó, Miaja puso en línea el reconstruido XVII Cuerpo de Ejército (G^a Vallejo), que ocupó el flanco occidental de dicha cuña, dejando la defensa del flanco castellanés al XXI Cuerpo. Todo el frente costero de Castellón quedaría a cargo del XXII C.E. (Ibarrola), por disolución del de la Costa².

LA LUCHA AÉREA A MEDIADOS DE MAYO

En todo el período que va del 5 al 17 de mayo el Grupo K/88 de Bombardeo de la Legión Cóndor no efectuó servicio de guerra alguno, lo que explica la calma que se apoderó de la ciudad de Castellón en estas dos semanas³.

Los Dornier Do 17 de reconocimiento, los hidros He 59, los aviones de asalto He 51 y los cazas Messerschmitt Bf 109 sí que efectuaron algunos servicios en estos días y los últimos combatiéron contra los “Moscas” del Grupo 21 los días 11, 13 y 14.

Los brigadas Ihlefeld y Priebe, de las 2^a y 1^a Escuadrillas del Grupo J/88, se apuntaron el derribo de dos “Moscas”, el primero el día 11 y el otro el 14 de mayo. Esto no se puede contrastar con los datos del Diario de la Escuadra de Caza n^o 11, pues no se conservan las anotaciones de estos días, pero sí existen relatos de varios pilotos republicanos (Tarazona, Arias, Sirvent...).

Tarazona sitúa el combate del día 11 sobre Nules, Burriana y la Sierra de Espadán, muy al interior de la zona republicana, y anota que los enemigos eran varios Messerschmitt 109. Afirma que uno de éstos cayó en la Sierra de Espadán, con el ala derecha desprendida, y que el Mosca de Yuste llegó a

²Ramón y Jesús M^a Salas Larrazábal, “Historia General de la Guerra de España”, pp. 338 y 340.

³Arch. Hist. del Aire, Partes de la Legión Cóndor.

Sagunto con treinta o cuarenta agujeros en el motor, sin aceite y con la hélice en bandera.

Tarazona apunta a cargo de Yuste y Fierro el derribo de otro Messer el día 13, fecha en la que la 3^a Escuadrilla de Moscas lucha contra seis Bf 109, formados en grupos de dos, que protegían a un avión de reconocimiento.

El combate del 14 de mayo se produjo sobre el propio Sagunto, según Tarazona, quien en esta ocasión no reclama derribo alguno propio y admite que tres Moscas llegaron seriamente dañados⁴. De hecho, no se perdió ningún Messerschmitt en el mes de mayo.

El libro de Arias relata dos combates aéreos, uno el 5 de mayo al Norte de Sagunto y en fecha indeterminada otro, en el sector Borriell-Nules, y un bombardeo del aeródromo de Sarrión⁵, aunque dicho campo siguió en poder del Ejército Popular hasta el mes de julio.

El combate asignado al 5 de mayo podría ser el del día 14, y el Mosca abatido por Priebe uno de la 2^a Escuadrilla cuyo piloto se lanzó en paracaídas, con heridas graves; pero en dicho combate ni participaron los Fiat, ni cayó avión alguno del ataque.

El que no tiene fecha determinada puede ser el del 11 de mayo, combate en el que tampoco participaron los Fiat, en cuyo caso el Mosca derribado por el luego destacado piloto Ihlefeld sería el de Miguel Hernández; o bien el del día 12, en el que los no participantes fueron los “Messer” y en el que los Fiat se apuntaron el abatimiento de dos I-16, uno de cuyos pilotos se lanzó en paracaídas en sus líneas (¿Miguel Hernández?) y el otro fue hecho prisionero.

Las incertidumbres indicadas no las resuelve Sirvent, que no hace referencia alguna a los combates aéreos del mes de Mayo en el frente de Levante.

El aeródromo de Vistabella fue evacuado por la 4^a Escuadrilla del Grupo 21, el 12 de mayo, por la

⁴Tarazona, “Yo fui piloto de caza rojo”, p. 132.

⁵Arias, “Arde el Cielo”, pp. 157-160.



amenaza que suponía para su seguridad el avance de las fuerzas de García Valiño hasta la Iglesuela del Cid y su progresión hacia Mosqueruela.

Los dos últimos días de la primera fase del Plan Aranda, 18 y 19 de mayo, los He 111 bombardearon de nuevo Castellón y derribaron, respectivamente, 15 y 110 edificios. El día 18 el Grupo K/88 efectuó dos salidas, con 37 He 111 (cifra máxima del mes) y 36, que lanzaron 108 toneladas de bombas en total; ocho Dornier Do 17 bombardearon Oropesa, Benicasim y Cabanes y los "Messer" se apuntaron el derribo de 4 Moscas. Un telegrama de las Fuerzas Aéreas republicanas se apunta el derribo de un Do 17 y un Bf 109, y reconoce la pérdida de dos aviones este día y un caza el 19.

En el contiguo frente de Teruel, desde finales de abril hasta el 18 de mayo los aviones ligeros de la Aviación Hispana se mostraron muy activos y sufrieron bastantes bajas, definitivas y temporales, a cargo de la artillería y la infantería antiaérea.

BREVE PAUSA EN LEVANTE

El 21 de mayo todas las escuadrillas I-15 e I-16 residentes en Levante se trasladaron a Cataluña para participar en la ofensiva del Grupo de Ejércitos de dicha región hacia el río Cinca. Y allí permanecieron hasta finales de mes. Por estos mismos días el Grupo Fiat italiano "La Cucaracha" abandonó el aeródromo de Más de los Matas, cercano a la provincia de Castellón, para situarse

en Caspe, sobre el Ebro, y las Aviaciones Hispana y Legionaria se emplearon en el teatro de operaciones al Norte del río.

SEGUNDA FASE DE LA CAMPAÑA DE CASTELLÓN

La segunda fase de la maniobra de envolvimiento propuesta por Aranda se inició el 26 de mayo, con un giro de su eje de marcha al SE, a 90 grados del llevado en las semanas anteriores.

Fue precedida por un intenso bombardeo de Castellón, a cargo de 36 He 111, el día 25, que sería repetido de forma somera el 26. Los edificios destruidos en estas jornadas fueron 19 y 2, respectivamente.

El 28 de mayo la Legión Cóndor puso en vuelo en tres servicios de bombardeo 108 He111 y 26 Do 17, que arrojaron en total 175 toneladas de bombas; a Castellón llegaron en dos ocasiones y derribaron 55 casas. Los tres Ju 87 salieron once veces, con una carga total de 5,5 toneladas.

El 29 de mayo fue abatido el He-111 n° 25-56, pilotado por Kostlin, quien, herido grave por la DECA pereció en el lance, por pérdida de sangre; el observador tomó tierra a 15 kilómetros de Vinaroz y el avión resultó destruido al 100%.

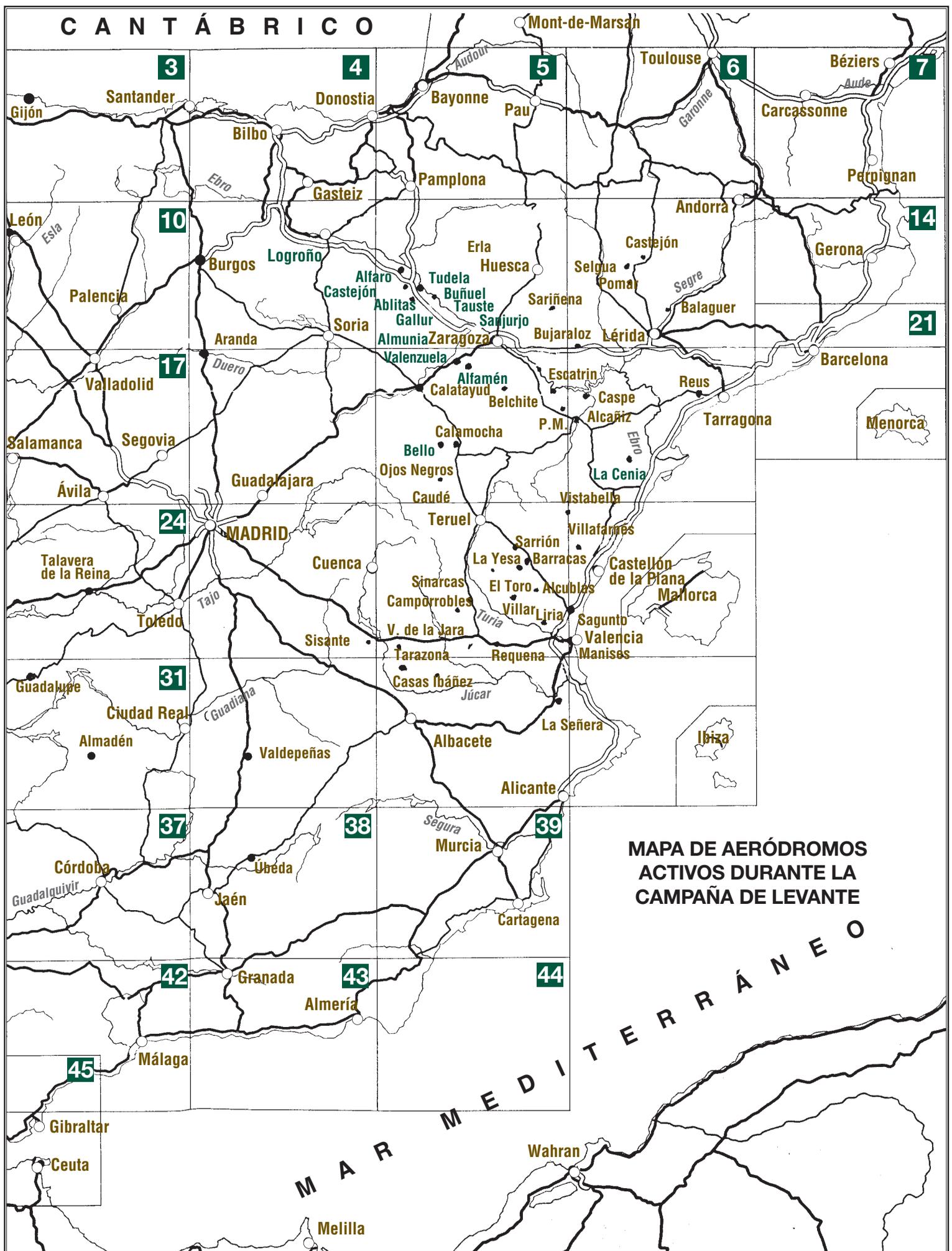
Ante esta ofensiva, los Grupos 21 y 26 retornaron a Levante entre el 30 de mayo y el 1° de junio, con un total de 47 "Moscas" y 51 "Chatos", según nos informa el Diario de la Escuadra de Caza⁶. El Libro de Arias⁷ anticipa el traslado de la

⁶Diario de la Escuadra de Caza n° 11, en el Tomo III de mi obra Guerra Aérea, Anexo n° 35.

⁷Arias, "Arde el Cielo", p. 163.

En este He 111 B1 se ve el sistema de amarre al suelo, para evitar su desplazamiento por el frecuente e intenso viento existente en el aeródromo de Sanjurjo, procedente del monte Moncayo.





9-3-1938

ESPAÑOLES

- Castejón (S.79)
- Buñuel (Ju 52, He 70)
- Alfamén (1G2, 4G12) (3G3)
- Sanjurjo (6G15)
- Tauste (2G3)

ALEMANES

- Alfaro (K/88)
- Buñuel (A/88)
- Gallur (J/88)
- Sanjurjo (J/88)

ITALIANOS

- Logroño (S.79)
- Tudela (BR.20, Ba.69)
- Ablitas (S.81)
- Bello (Ro.37, A.B.)
- La Almunia (GF)
- Valenzuela (Cur.)

ALEMANES

- Sanjurjo (K/88)
- Buñuel (A/88)
- Tauste (A/88)
- La Cenia (J/88)

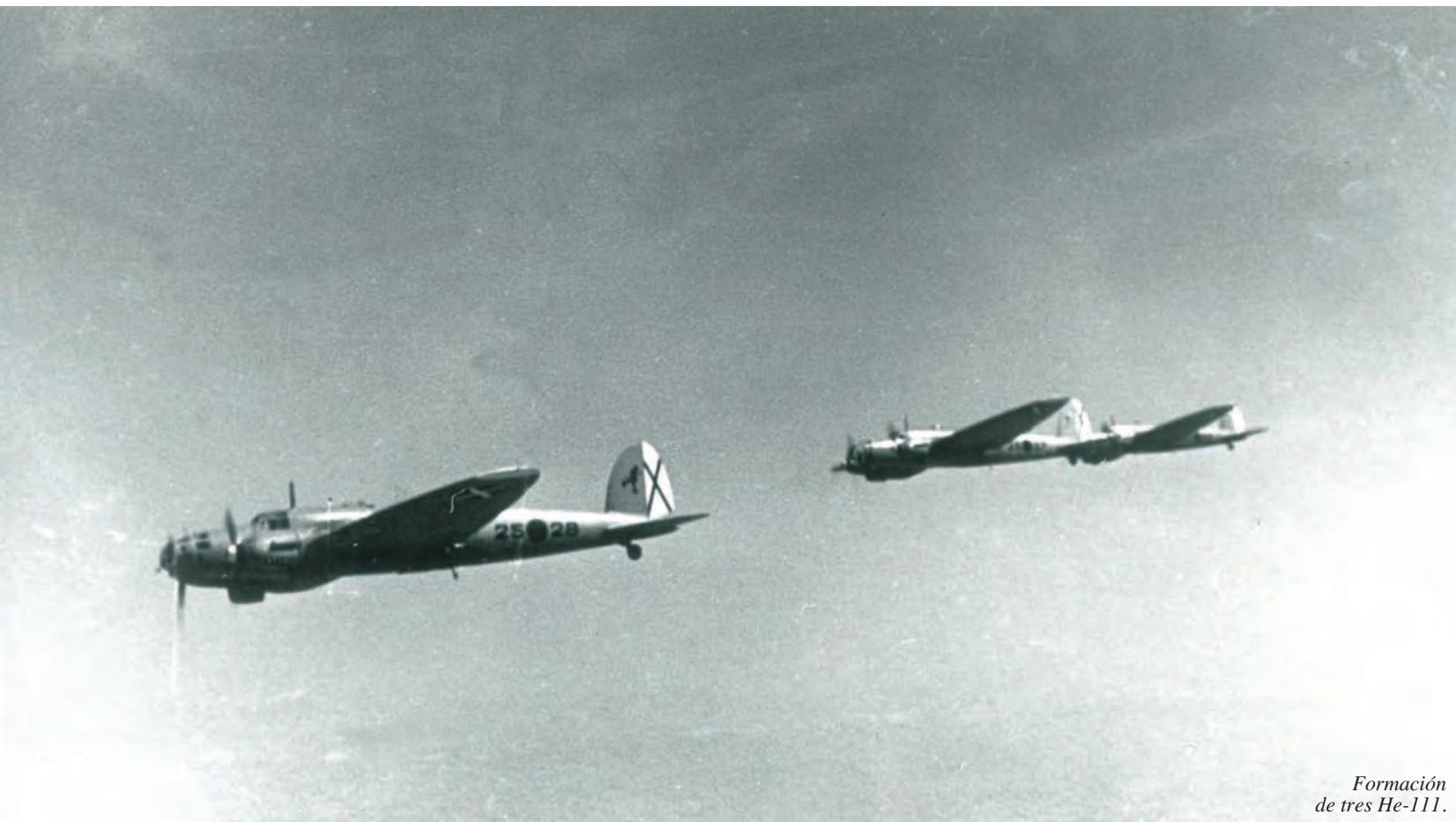
4ª Escuadrilla al día 28 y el de Tarazona⁸ adelanta al 26 la llegada de la 3ª Escuadrilla a Sagunto. Las escuadrillas 3ª y 4ª del Grupo 26 volvieron a El Toro y todos los demás de caza pasaron a la provincia de Valencia, aeródromos de Liria, Villar y Alcablas. El 30 de mayo nueve “Katiuskas” bombardearon La Cenia.

El día 31 la Legión Cóndor pierde el He 51 de Losigkeit quien quedó prisionero, y se produjo el primer gran combate aéreo de esta fase de la batalla, pero fue en el frente de Teruel y contra los Fiat españoles de Salas. El día siguiente se disolvía el Ejército de Maniobra y todas sus fuerzas en Castellón se incorporaban al Ejército de Levante, a las órdenes de Leopoldo Menéndez. Hernández Saravia cesó en el Ejército de Maniobra y fue promovido a Jefe del Grupo de Ejércitos de Cataluña.

llón y Benicasim, pero chocó con un poste y el morro del avión se metió dentro de un riachuelo. Un cuarto avión llegó hasta Sagunto con los motores parados e incendiados. De las cuatro tripulaciones una pereció completa, otra tuvo dos muertos y un prisionero y las restantes resultaron heridas.

Este mismo día 2 la Legión Cóndor perdió el He 51 de Haupt (fallecido en el lance) y uno de los dos Do 17 alcanzados por la DECA (con su piloto herido y el avión destrozado al 100%).

El 3 de junio las fuerzas de Valiño y Alonso Vega, después de haber girado noventa grados su anterior avance hacia el SO, se apoderaron de Vistabella las primeras (delante de la línea fortificada Vilel–Oropesa) y de Villar de Canes (ante la Sierra Espaniguera) las segundas. El XXI C.E. centró su resistencia en el bastión de Adzaneta, bien defendido por la lí-



Formación de tres He-111.

Salas

EL BOMBARDEO DE LA CENIA DEL 2 DE JUNIO

El 2 de junio los “Katiuskas” basados en Camporrobles (Valencia) trataron de bombardear el aeródromo de La Cenia, en una importante acción que tendría su fatal desenlace en la provincia de Castellón⁹. En La Cenia residían en este momento las dos escuadrillas de monoplanos Messerschmitt Bf 109 B de Schelmann y Schlichting, muy mermados de material; dos de biplanos Heinkel He 51, a cuyo frente estaban el luego famosísimo Mölders, recién llegado a España, y el veterano d’Elsa; y las patrullas de Junkers Ju 87 y He 45.

Los SB-2 tuvieron la mala suerte de encontrar a los cazas germanos en el aire, que los persiguieron en su retorno. Pero los primeros daños se los produjeron las baterías antiaéreas, que alcanzaron a un Katiuska en La Cenia y derribaron a otro al cruzar las líneas por San Mateo. Los derribados por la caza cayeron en Torreblanca y en Alcora, éste ya cerca de la ciudad de Castellón; el tocado por la AA primero y por la caza después tomó tierra en el aeródromo situado entre Caste-

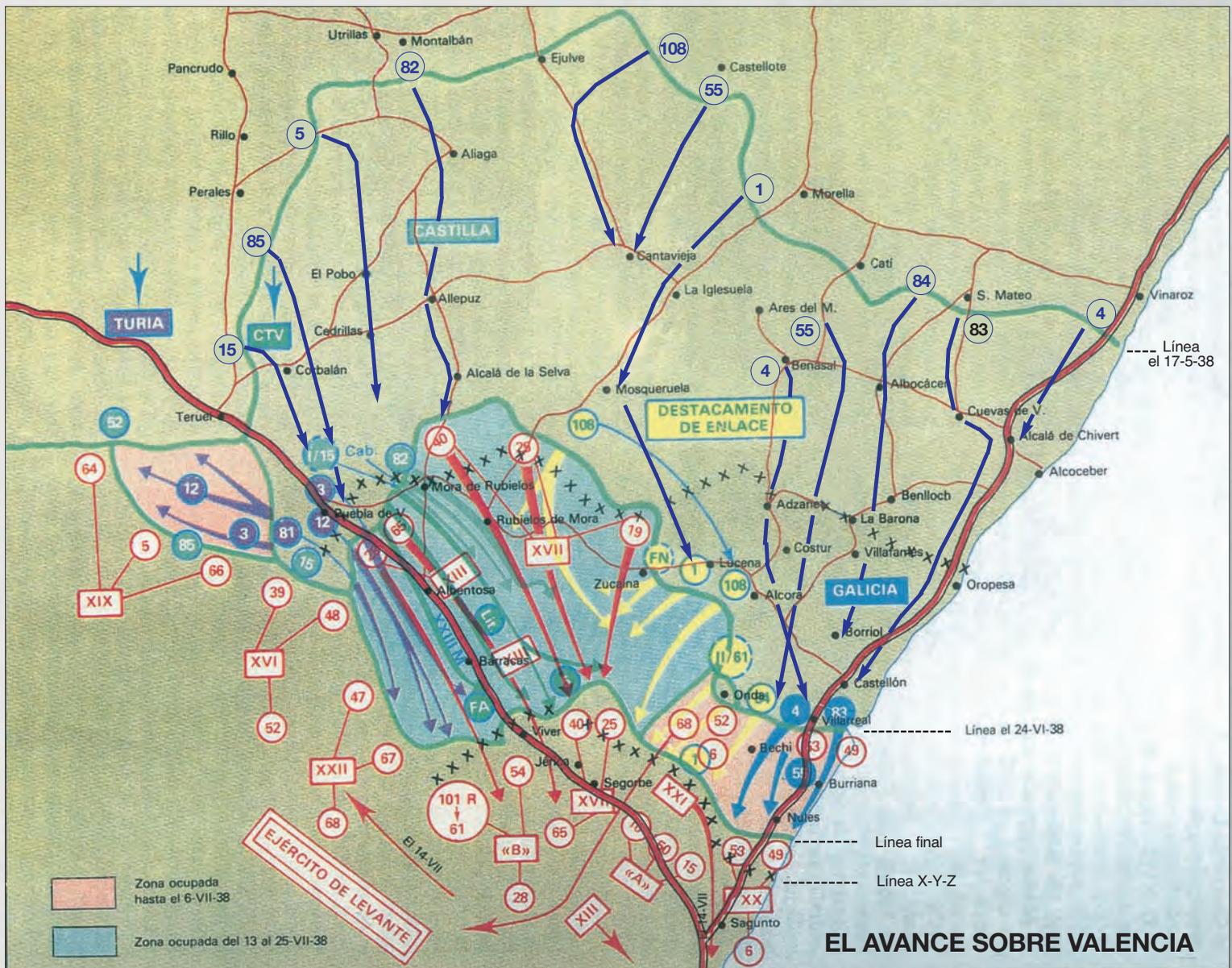


Capó del motor de un he-111B, del que sobresalen los tubos de escape individuales de cada cilindro.

Salas

⁸Tarazona, “Yo fui piloto de caza rojo”, p. 141.

⁹R. Madariaga y J. Salas, “Los Katiúska en la Guerra de España”.



nea fortificada citada, que aguantó hasta el día 8, y en Lucena del Cid después.

LA LUCHA AÉREA DEL 8 AL 12 DE JUNIO

El 8 de junio, día en que se decide la suerte de Adzaneta, se produce un gran combate aéreo, en el que participan los Fiat italianos, del que no se hace eco Tarazona. Este combate puede ser el que Arias sitúa en el día 3, en el que, según él, la 2/21 abatió dos Fiat y perdió un "Mosca", y la 4/21 derribó otro Fiat, a cargo de Marciano Díez.

El parte oficial de Barcelona del día 9 se apuntó nada menos que el derribo de nueve Fiat y de un avión de gran bombardeo, cuando la realidad es que no cayó ninguno, aunque seis fueron impactados y un piloto resultó herido grave (Cavagna); y reconoció la pérdida de tres aparatos, cuyos pilotos resultaron ilesos. El parte de Burgos tampoco se quedó corto y reclamó el derribo de nueve Chatos y un Mosca, a los que llama, como siempre, Curtiss y Boeing¹⁰. El 8 de junio la Legión Cóndor perdió un nuevo He 51, cuyo piloto, Beyer, quedó prisionero y falleció posteriormente; esto, unido a un terminante informe del veterano Harder, sirvió para que se deci-

diera dejar de operar con estos aviones y cederlos a los pilotos españoles.

El día 9 el vapor inglés "Isadora Beliasi" fue bombardeado e incendiado en el Grao de Castellón, y hundido al día siguiente, en un nuevo ataque.

La lucha por Lucena del Cid condujo a dos nuevos combates aéreos, los días 10 y 12 de junio. El primero, en el que la 3ª Escuadrilla de "Moscas" sufrió las primeras bajas definitivas desde su refundación, Utrilla y Díaz, está relatado muy vividamente por Tarazona¹¹ y de forma confusa y errónea por Sirvent; Arias no se refiere a él. El parte de Barcelona del día 11 afirma que lucharon contra siete Messer, que abatieron a dos y que perdieron uno. El de Burgos del 10 se apunta seis victorias aéreas: dos "Moscas" y 1 "Kati" abatidos por la caza y un "Chato" y dos "Katis" por la AA.

En la confrontación del día 11 o el 12 participan las 4ª y 5ª Escuadrillas del Grupo 21, según Arias¹², quien se refiere al abatimiento de cinco "Messer"!, a la avería importante de dos "Moscas" y al accidente de Martínez en el aterrizaje, que estropeó un plano y la hélice. En esta jornada el luego famoso Neumann, de la Plana Mayor del Grupo de Caza, declaró haber derribado un I-16.

¹⁰J. M. Gárate, "Partes oficiales de guerra. 1936-1939", Tomos I y II.

¹¹Tarazona, "Yo fui piloto de caza rojo", p. 147.

¹²Arias, "Arde el Cielo", p. 169.

CASTELLON CAMBIA DE MANOS

El 12 de junio las Divisiones 1ª y 4ª de Navarra ocuparon Lucena del Cid y Borriol, por lo que el XXII C.E., para evitar ser cercado, abandonó el tramo costero de la línea fortificada que terminaba en Oropesa y se retiró hasta el norte de Benicasim y el sur de Villafamés. El día 13 Castellón fue abandonado por su guarnición, pero, poco después, tropas en retirada del XXII Cuerpo la reocuparon y se ensañaron con los que expresaban su alegría por el cambio de situación¹³.

Este mismo día 13 se produce un nuevo combate aéreo en el que la Legión Cóndor creyó haber derribado dos Moscas y cuatro Chatos, y el parte de Barcelona reclama cuatro victorias aéreas, tres Messer y un Heinkel 111, y admite dos pérdidas de aviones, cuyos pilotos se salvaron en paracaídas con ligeras heridas. La antiaérea de la defensa alcanzó con sus disparos a seis bimotores germanos, en uno de los cuales un tripulante resultó herido (Fuhrhop).

El día 14 se repitió el combate de los I-16 con los Messer y esta vez sí que fue abatido uno, el del teniente Henz, derribo que es descrito por Tarazona y Sirvent, así como su ametrallamiento posterior por otros "Messer". El piloto de otro Bf 109, Priebe, resultó herido en el pulmón y el omoplato, pero pudo tomar tierra en Villafamés. La 1.J/88 se apuntó el derribo de un I-15.

Este 14 de junio el C.E. de Galicia penetró en Castellón y siguió su marcha hasta Villarreal, después de cruzar el río Mijares. Las operaciones aéreas decaen en las jornadas siguientes, lo que no es óbice para que el día 16 el avión de mando del Grupo K/88 de la Legión Cóndor recibiera 80 impactos de la caza enemiga y de las bombas propias, y para que la antiaérea alemana se apuntara el abatimiento de un "Chato", mas otros dos el día anterior. Los He 111 puestos en vuelo simultáneamente se redujeron a 32 el día 17 y a 30 en la jornada del 18.

¹³Testimonio de Luis Martínez Carrillo, compañero mío de promoción, quien vivió intensamente esos momentos.

El 22 de junio tuvo lugar un gran enfrentamiento aéreo, que el parte de Barcelona salda con tres derribos por bando, pero eso tuvo lugar en la provincia de Teruel, no en la de Castellón. Para estas fechas las escuadrillas españolas de "Moscas" se habían trasladado a Liria y las rusas a Villar, aeródromos alejados de Castellón. Esto no impidió que el 25 de junio los Moscas combatieran con los Messer en el sector de Betchi-Onda; los alemanes se apuntaron el derribo de un Mosca, lo que es aceptado por el parte oficial de Barcelona, que lo contrapone al abatimiento de dos Messer por la caza y un tercer avión por la antiáerea, victorias no confirmadas.

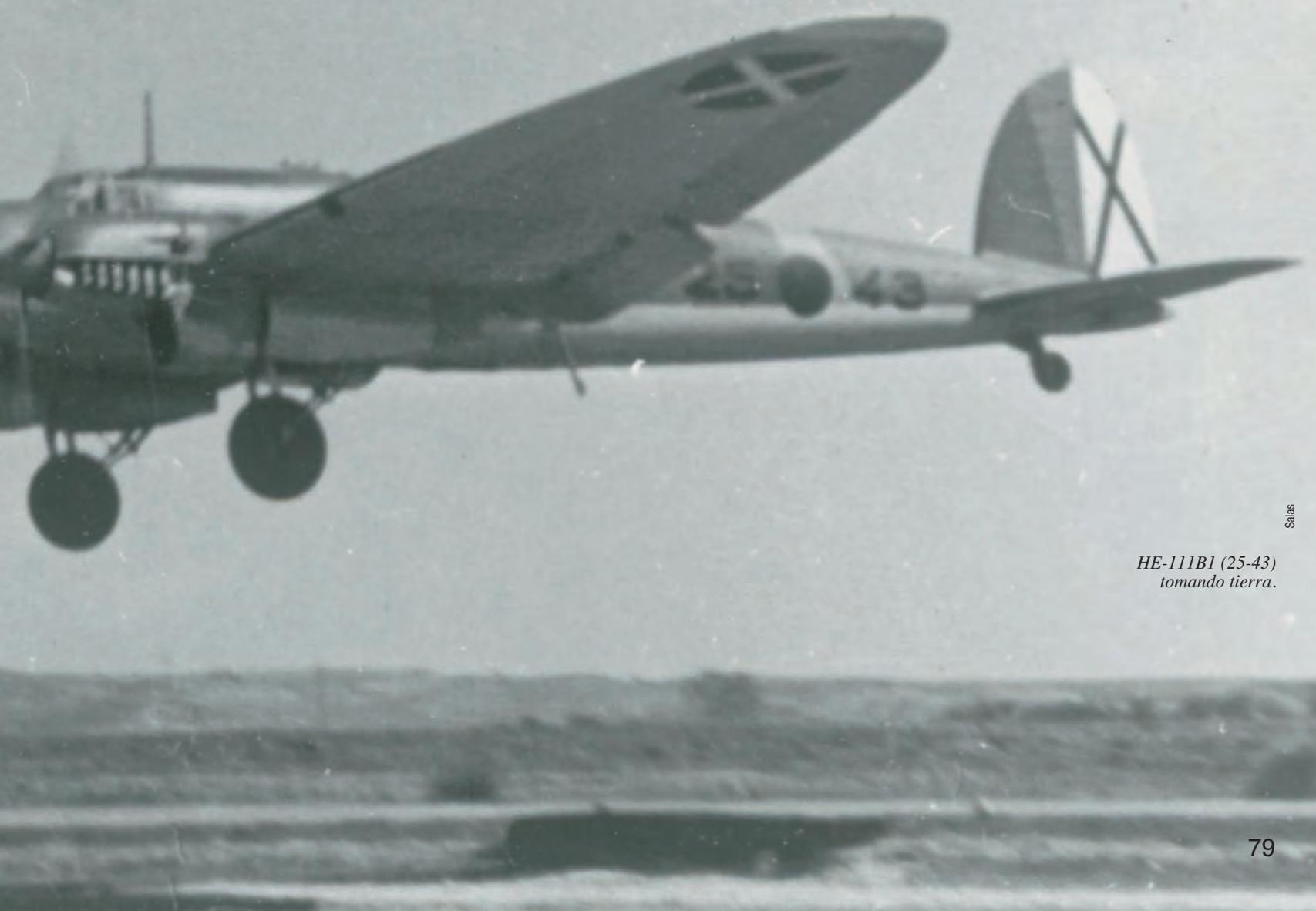
REORGANIZACION DE LAS AVIACIONES

A finales de mes el Grupo 26 se mantenía al completo. Pues los I-15 fabricados excedían a los perdidos¹⁴. Las bajas en combate y accidente del Grupo 21 en el mes de junio serían unas 15, algo superiores a las bajas definitivas de pilotos, que oficialmente se cifraron en once: diez muertos y un desaparecido¹⁵; como los I-16 bajados de Cataluña fueron 46 en la primera oleada y nueve más a lo largo del mes, los "Moscas" existentes en el Grupo 21 el 30 de junio serían del orden de la cuarentena.

Las existencias de Messerschmitt en el Grupo J/88 habían llegado a un mínimo a mediados de junio, pues el tráfico de reposición de material alemán se había interrumpido a causa de la grave crisis europea provocada por la anexión de Austria por Alemania. En dicha época llegó a España una nueva remesa de monoplanos de caza, del tipo Bf 109 C, con mayor potencia de fuego y de motor que el anterior modelo Bf 109 B; con ella se completaron en julio las Escuadrillas

¹⁴J. Salas, "Los I-15 catalanes", en *Avión Revue* internacional de julio de 1983, p. 436.

¹⁵García Lacalle, "Mitos y Verdades", p. 418.



Salas

*HE-111B1 (25-43)
tomando tierra.*

Pilotos alemanes del Grupo J/88 de Caza (marzo-julio de 1938)

	DERRIBOS HASTA MARZO		DERRIBOS HASTA 31 DE JULIO	
PLANA MAYOR				
Handrick			1	2
Neumann			1	2
Rempel	2		Oesau	5
1. J/88				
Schellmann	1			8
Adolf	1		Bertram	1
Awe	3 (+)		Brucks	1
Bartsch	–		Henz (d.)	–
Borchers	–		Keller	2
Kroesmann	–		Kuhlmann	4
			Maurer	1
Mayer	2			6
Prestebe	4		Menge	1
Priebe	–		Müller	2
Quasinowski	1			4
Stark	1		Resch	1
Woitke	4			
2. J/88				
Schlichting	5		Kroeck	–
Balthasar	7		Braunshirm	1
Ettling	1		Ensslen	1
Ewald	–			1
Giehl	–		Freund	–
Ihlefeld	1			9
Otte	–		Heinrich	4
Resch	–			1
Rochel	1	6	Keidel	1
Seiler	9		Küll	–
Staege	1	3	Meyer	1
Stange	3		Seufert	3
3J/88				
			Mölders	3
			Bauer	2
			Boer	1 (d)
			Ebbighausen	1
			Fözö	–
			Goy	1
			Hien	1
			Jänisch	–
			Lehrmann	–
			Lippert	2
			Maerz	–
			Tietzen	1

llas 1ª y 2ª, y se equipó la 3ª (anteriormente de He 51) con lo que los “Messer” en plantilla se elevaron a 36. Las 4ª Es-cuadrillas de los Grupos J/88 y K/88 fueron disueltas.

Los Fiat mantuvieron, como los “Chatos”, su fortaleza numérica, pues las importaciones en el 2º trimestre de 1938 compensaron a las bajas¹⁶.

En cuanto a los mandos de la Aviación republicana, la joven pareja Claudín–Zarauza, pilotos formados en la guerra, asumió la Jefatura del Grupo 21 y Comas la 2ª Jefatura del Grupo 26 y, algo después, la 1ª. Los jefes de las escuadrillas de caza españolas fueron ya todos pilotos de la misma procedencia: Redondo, Bravo y Arias en Grupo 21 y Cirujeda, Morquillas, Zambudio y Duarte en el Grupo 26.

En la Aviación contraria, los grupos y las escuadrillas Fiat españolas seguían siendo mandados por pilotos profesionales de preguerra: Salas e Ibarra; Salvador, García Pardo, Murcia, Guerrero, Barranco y Gautier, con la excepción de este último, que era observador y se hizo piloto durante el conflicto.

LA GUERRA AÉREA EN CASTELLÓN EN JULIO DE 1938

A finales de junio el Mando nacional refuerza las tropas de la ofensiva con dos nuevos cuerpos de ejército, el del Turia (Solchaga), de nueva creación, y el C.T.V. italiano (Berti), que se encuadran, junto al de Castilla, en el frente de Teruel. Miaja aportó a la defensa los C.E. XVI (Palacios) y XX (Durán).

En los primeros días del mes, el enfrentamiento aéreo se concentró en los alrededores de Teruel, pero los hidroaviones He 59 siguieron atacando el tráfico costero. El 5 de julio un hidro tuvo que tomar agua al Este de Vinaroz, desde donde fue remolcado a Mallorca. Este mismo día murió Claudín en Teruel y Bravo le reemplazó en la Plana Mayor del Grupo.

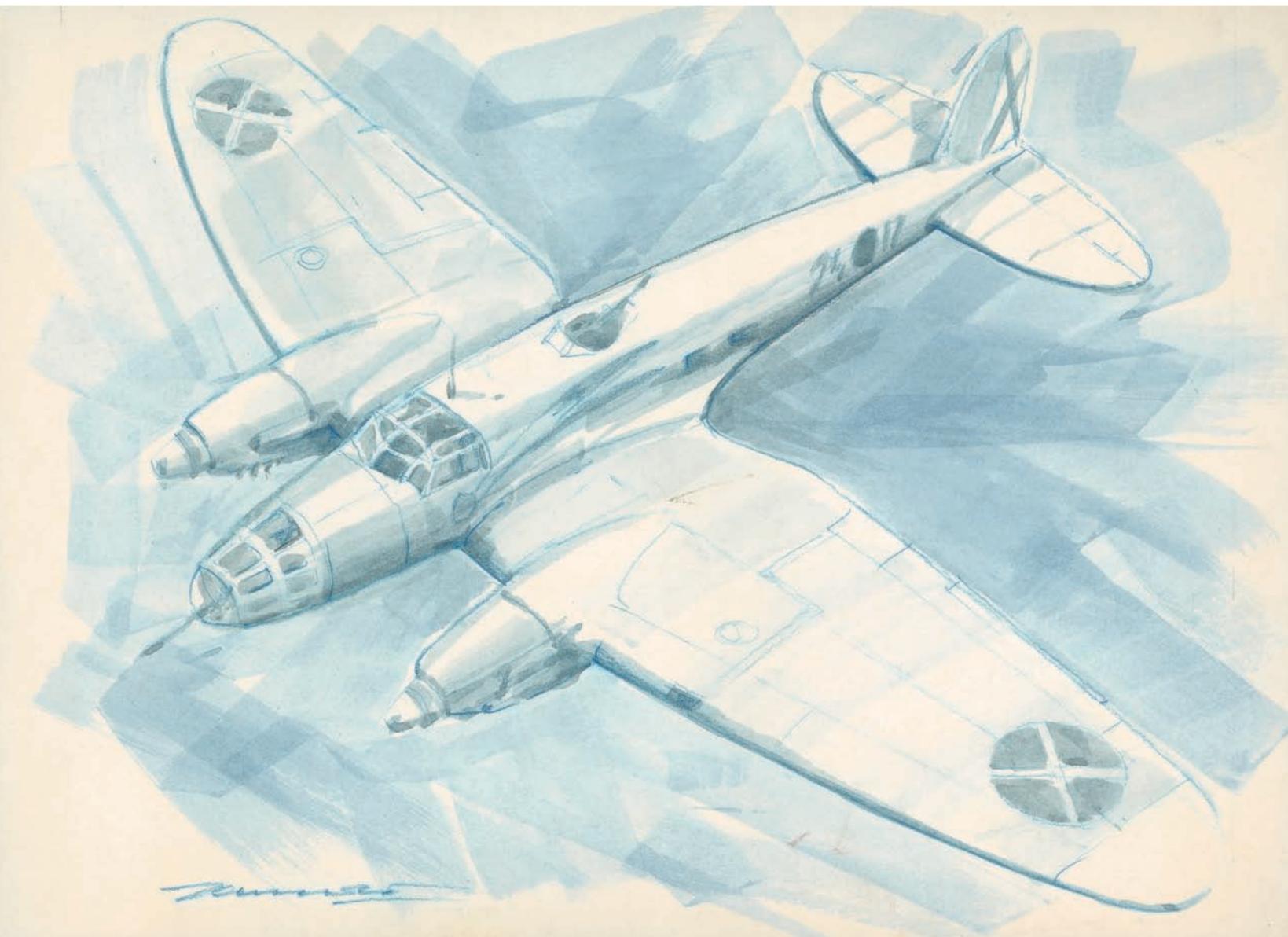
El 13 de julio se inició la marcha hacia Valencia y las tropas que avanzaban llevando como eje de marcha la carretera de Teruel a Segorbe y Sagunto se aproximaron el día 15 a los límites de Castellón. A partir de ese momento la lucha aérea retorna a esta provincia.

El 15 de julio los “Messer” combaten sobre Nules contra 40 “Chatos” y se apuntan el derribo de nueve, uno de ellos a cargo de Mölders, su primera victoria en España. El parte de Barcelona reconoce la pérdida de dos cazas propios, cu-

¹⁶J. Salas, “Intervención Extranjera en la Guerra de España”, pp. 430.

Avión He-111 tomando tierra en agosto de 1937, con barras negras de identificación en lugar del clásico círculo negro.





Los pilotos se salvaron en paracaídas, y reclama cuatro victorias aéreas, ninguna de ellas confirmada.

LOS COMBATES AÉREOS DE LA TERCERA SEMANA DE JULIO

Desde el 17 al 23 de julio se produjeron combates diarios. Este período es uno de los de mayor virulencia en la lucha aérea durante toda la guerra, que quedó bien reflejada en los partes oficiales de ambos bandos contendientes.

Los partes de Barcelona de estos días reclaman el derribo de 25 cazas identificados (23 Fiat y dos "Messer"). Los de Burgos se apuntan el abatimiento de 28 cazas definidos (11 "Chatos" y 17 "Moscas") y siete sin concretar.

La simple lectura de las cifras anteriores evoca la gran fortaleza del Grupo J/88 en esta época, al que sólo se achacan dos bajas de aviones, mientras que dicho grupo reclama más de la mitad de las victorias aéreas de estos días. Estas, no fueron tan cuantiosas como las reclamadas, pero sí muy numerosas, como lo prueban las 16 bajas definitivas de pilo-

*Heinkel-111B
de la primera expedición.*



Salas

tos de caza registradas en julio por el Ejército Popular: 9 de "Moscas" y 7 de "Chatos"¹⁷.

La Escuadra nº 11 se desquitó con los biplanos italianos de los golpes que le asestaron los monoplanos alemanes. La Aviación Legionaria, frente a 13 victorias aéreas reclamadas (cinco "Chatos" y ocho "Moscas") sufrió la pérdida de siete Fiat, con dos pilotos muertos y cinco prisioneros¹⁸.

Los Fiat españoles no participaron en estos combates de la tercera semana de julio en la provincia de Castellón, pues fueron enviados a Extremadura el día 17.

Aunque su importancia cuantitativa fuera escasa, es de destacar la acción de los "stukas" Junkers Ju 87, que actuaron en número de tres sobre posiciones fortificadas de la Sierra de Espadán, en estos días finales de julio.

La ofensiva se extinguió ante esta Sierra y la nueva línea fortificada X-Y-Z, que contribuyó de forma eficaz a la defensa de Sagunto y Valencia.

¹⁷García Lacalle, "Mitos y Verdades", p. 418.

¹⁸Pedrali, "Guerra di Spagna e Aviazione italiana", p. 386.