

La aportación de material aéreo por parte de los principales países extranjeros

(II)

JESUS SALAS LARRAZABAL
General Ingeniero Aeronáutico

INTRODUCCION

EN la primera parte de este trabajo, dedicado a las ayudas materiales aéreas al Gobierno de Madrid, no consideré necesario seguir en detalle el devenir de los acontecimientos que se desarrollaron en París antes de que se tomara la decisión de intervenir en los sucesos españoles, ya que en los últimos años no se han presentado nuevos datos que alteren las exposiciones anteriores, sobradamente conocidas.

No es este el caso de lo sucedido en Roma y Berlín, pues aunque lo que escribí hace ahora más de quince años en mi libro "Intervención extranjera en la Guerra de España" y en el n.º 388 de la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, de marzo de 1973, es esencialmente correcto, creo que debe ser matizado y completado, teniendo en cuenta los escritos posteriores de Coverdale, Alcofar Nasaes, Pedro Sainz Rodríguez, Angel Viñas y Wilfred von Oven, quien aporta las impresiones personales de Johannes Bernhardt sobre su viaje de Tetuán a Berlín y Bayreuth. El estudio del proceso alemán parece cerrado, pero no así el italiano, cuya cronología no está aclarada totalmente y en el que aún se discute la importancia real que tuvo el acuerdo que habían suscrito el 31 de marzo de 1934 Mussolini y una delegación de monárquicos españoles de las dos ramas dinásticas, presidida por Antonio Goicoechea (1).

TANTEOS INICIALES

LAS primeras gestiones para conseguir en el extranjero aviones y material para el Ejército "no marxista" las inició el general Franco desde el aeródromo de Tetuán, a primeras horas del 19 de julio de 1936, al encomendar a Luis Bolín su adquisición en Inglaterra, donde Bolín era corresponsal del ABC, Alemania o Italia.

Bolín partió a las nueve de la mañana para Lisboa en el mismo Dragon Rapide que había traído a Franco a Marruecos desde las islas Canarias y, antes de hacerlo, preguntó al general cuál sería el material que debería comprarse, por lo que Franco añadió a lapicero en la credencial manuscrita: "12 bombarderos, 3 cazas, con bombas (y lanzabombas) de 50 a 100 kg., 1.000 de 50 y 100 de unos 500".

A las 11 de la mañana llegaba Bolín al aeródromo de Lisboa, antes de que lo hiciera Juan Antonio Ansaldo con su avioneta, por lo que se planteó la posibilidad de que el general Sanjurjo se trasladara a Salamanca, Burgos o Pamplona en el Dragon Rapide, idea que finalmente se abandonó, así como la de usar la avioneta del piloto civil portugués Paquito Rebelo, quien posteriormente prestaría buenos servicios a la Aviación de Kindelán.

Las reuniones de Bolín con Sanjurjo y las personas de su entorno duraron hasta pasada la medianoche del 19 al 20; en el curso de la entrevista con el general, éste añadió al pie y al dorso de la autorización, de Franco, de su puño y letra, el texto siguiente: "Conforme con lo autorizado por el general Franco" (2).

Bolín decidió probar fortuna en Roma, cuyo gobierno había recibido un telegrama de su embajador en España, Pedrazzi, cursado desde su residencia veraniega de San Sebastián, que aclaraba poco la situación. El mismo Pedrazzi envió por correo un despacho más completo, que no llegaría a Roma hasta el día 22. Aún más tarde se recibirían en Berlín, el 23, las primeras noticias diplomáticas del alzamiento, una desde Tánger y dos desde París; la procedente de San Sebastián no se entregó hasta el 24, aunque fuera remitida el 19, a las dos de la tarde.

Bolín despegó del aeródromo de Alverca, junto al río Tajo, a las 12,40 horas del 20 de julio, sobrevoló Burgos, Miranda de Ebro y el País Vasco, con abundante nubosidad, y aterrizó en Biarritz a las 16,55 horas, en el pequeño aeródromo de Parma. Se dirigió de inmediato a la residencia del conde de los Andes, donde también se encontraba el marqués de Luca de Tena, propietario del diario ABC. El conde de los Andes quedó en telefonar a D. Alfonso XIII, quien, a la sazón, veraneaba en Austria, para que abriera las puertas oficiales de Roma al emisario de Franco y Sanjurjo.

El Dragon Rapide reemprendió el vuelo a las 9,55 horas del 21 de julio, para recalar en Marsella a las 12,15 horas, y Bolín continuó a Roma en un enorme avión comercial italiano, que sobrevoló Córcega a gran altura. Cuando llegó a Roma el sol aún estaba alto y la tarde se presentaba cálida y húmeda. Se alojó en el Gran Hotel, adonde telefoneó D. Alfonso XIII para comunicarle que el marqués de Viana iba camino de Roma y que llegaría allí el 22 por la mañana.

En esta misma mañana del 22 el conde Galeazzo Ciano recibía a Bolín y al citado marqués en su despacho oficial, cuando aún desconocía que en la mañana anterior se había presentado a Mussolini una petición de aviones, cursada por telegrama desde Tánger al Servicio de Investigación Militar (SIM) por el agregado militar italiano en dicho territorio internacional, mayor Luccardi, que informada negativamente en el ministerio de la Guerra por el teniente coronel Faldella y el coronel Roatta, actores importantes meses después de la ayuda italiana, resolvió el Duce escribiendo escuetamente al pie del telegrama: No.

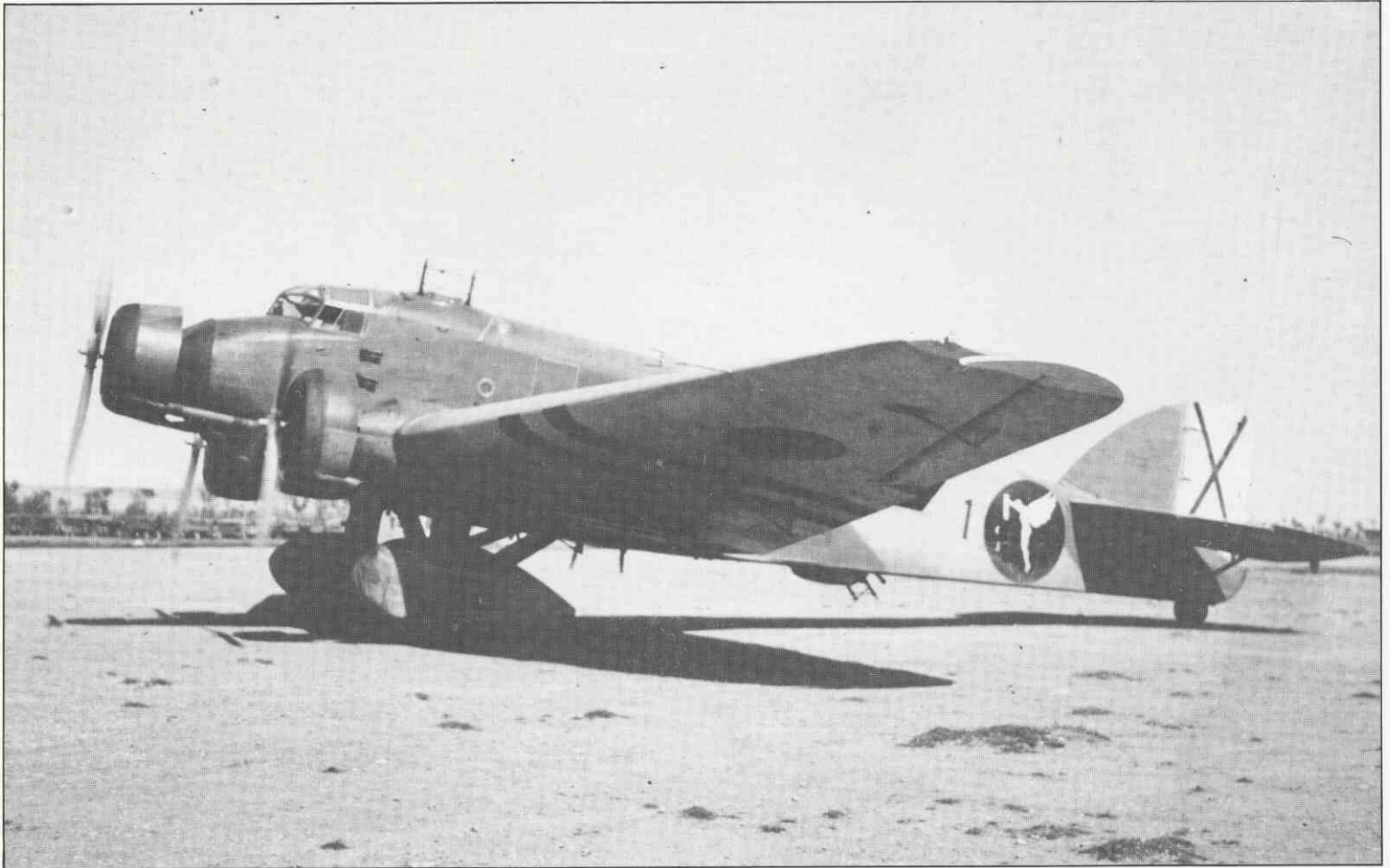
Ciano, que había vivido algunos años en Argentina y hablaba el español con soltura y acento porteño, echó una rápida mirada a las credenciales de Bolín y, sin vacilar, ofreció la ayuda que se le solicitaba, que condicionó a la confirmación superior. Al elevar la petición al Duce fue cuando conoció su opinión contraria y esto explica que el 23 de julio Ciano no recibiera a los hispanos y lo hiciera en su nombre Anfuso, jefe del gabinete ministerial, quien, después de echarles un jarro de agua fría, dentro de un tono cordial y sonriente, les preguntó frontalmente: "¿Cuándo se marchan ustedes de Roma?".

Con anterioridad, el 22, el ministro plenipotenciario italiano en Tánger, De Rossi del Lion Nero, había reforzado la anterior petición del agregado militar y en ese mismo día llegaban a Roma otros dos telegramas de Luccardi, de los días 21 y 22 respectivamente, en el último de los cuales solicitaba una respuesta; Mussolini escribió esta vez: Archivar. Ambos representantes italianos en Tánger se habían entrevistado separadamente con Franco, el 21 el militar y el 22 el diplomático.

El 23 de julio Luccardi telegrafió que Franco preveía una futura influencia alemana en España si Italia no ayudaba a este país. En ausencia del cónsul alemán en Tetuán, por permiso de verano, el vicecónsul Wegener pudo comunicarse con Berlín e informar de la requisita en las islas Canarias

(1) Véase Lizarza, "Memorias de la conspiración", y Coverdale, "Italian Intervention in the Spanish Civil War", pág. 50.

(2) Copia facsímil del documento, en el libro de Bolín "España. Los años vitales", pág. 192.

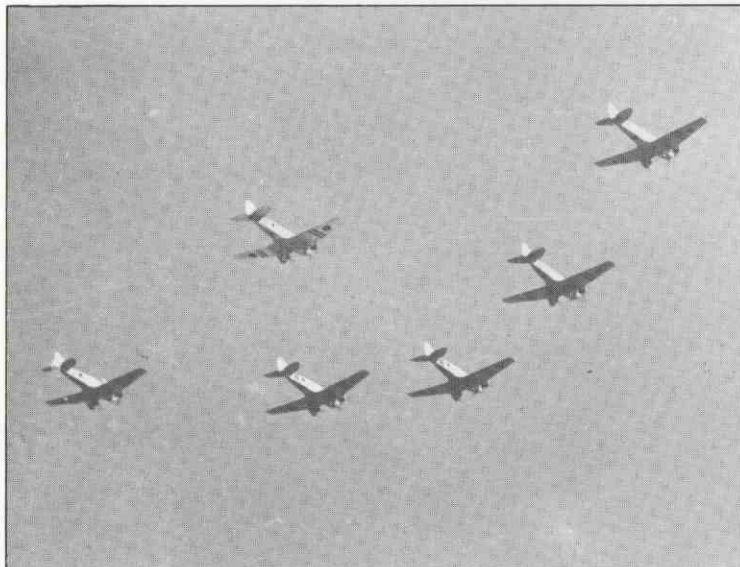


Trimotor Savoia-81, primer avión de importación recibido por Franco.

de un trimotor Junkers Ju 52 de Lufthansa, pidiendo instrucciones para presentar de inmediato una enérgica protesta ante Franco. Poco después llegaba a Berlín la reclamación oficial del gobierno de Madrid, transmitida por el encargado de negocios Schwendemann, por la entrega de un avión alemán a los rebeldes, lo que debía interpretarse como un acto inamistoso.

Estos dos mensajes negativos fueron contrapesados por otros dos del embajador alemán en París, Welczeck, por telegrama y teléfono respectivamente, que cambiaban esencialmente el panorama. El telegrama, recibido en Berlín a las 9,35 horas, decía textualmente:

"Me entero a título muy confidencial que el gobierno francés se ha declarado dispuesto a entregar estos días al gobierno español importantes cantidades de material de guerra. Se trataría de unos treinta aviones de bombardeo y de varios millares de bombas, de un número elevado de cañones de 75 mm., etc... Por otra parte, Franco intentaría comprar doce bombarderos, dado que sólo dispone de pocos aviones.



Aviones Savoia-81 en formación.

El suministro al gobierno, sobre todo de bombarderos, amenaza comprometer definitivamente la situación de Franco".

A las 19,00 horas del mismo día el propio Welczeck telefona desde París para añadir que tiene confirmación oficial de un miembro del gobierno, por lo que el telegrama se puso en conocimiento del ministerio de la Guerra y de la embajada alemana en Londres para su transmisión inmediata al Foreign Office, aprovechando que Leon Blum e Ivon Delbos estaban en Londres. La cifra de doce bombarderos solicitados por Franco coincide con la nota manuscrita entregada a Bolín, pero no con la petición del coronel Beigbeder al general Kühlenthal, agregado militar alemán en París, del 22 de julio, que según von Oven era de diez aviones de transporte. En cualquiera de los casos, el dictamen al ministerio de la Guerra de Dieckhoff, director del Departamento Político, fue el siguiente: "De ninguna manera".

El embajador francés en Berlín, François-Poncet, comunica a París este 23 de julio que salen de Wilhelmshaven los acorazados de bolsillo Admiral Scheer y Deutschland, con objeto de proteger a los 6.000 alemanes residentes en Barcelona, núcleo mayor de los 16.000 que habitaban en España.

BERNHARDT Y GOICOECHEA ENTRAN EN EL JUEGO

EN España, mientras tanto, estaban ocurriendo sucesos que resultarían trascendentales. Franco había contactado en Tetuán con la firma germana "H. & O. Wilmer, sucesores de H. Tönes", de gran solera como suministradora de material al Ejército español, que se ha perpetuado hasta nuestros días, aunque con sede en Madrid y no en Larache. Puesto en relación los días 21 y 22 de julio con Johannes Bernhardt, emparentado con los Wilmer y empleado suyo a la sazón, pues Oscar Wilmer estaba de vacaciones en Alemania, según él mismo me informó algo antes de su fallecimiento; el 23 por la tarde Franco entregó a Bernhardt una carta para Hitler y un croquis militar que debería llevar a Berlín en el Junkers requisado, el D-APOK. Se acordó que saliera esa misma tarde acompañado de Langenheim, jefe local del partido nacional-socialista en Tetuán, y del capitán piloto e ingeniero aeronáutico Francisco Arranz Monasterio y que durmieran en Sevilla.

En el Norte de España, antes de que se constituyese en Burgos, bajo la presidencia del general Cabanellas, la Junta de Defensa Nacional, el general Mola había enviado al general Ponte a Lisboa con una carta suya para el Presidente de la República Portuguesa. Después de nombrada dicha Junta, pero antes de que se reuniese por vez primera, Mola rogó a Goicoechea que se trasladara a Roma para reforzar la petición de aviones hecha por Franco, de la que tenía conocimiento por la misión de enlace efectuada por el capitán piloto Angel Salas Larrazábal, que salió de Pamplona el 19 de julio y llegó a Tetuán el 20 por la mañana, a Sevilla el 20 por la tarde y a Logroño el 21, coincidiendo en el aeródromo de esta ciudad con Mola.

Pedro Sainz Rodríguez, acompañante, como Zunzunegui, de Goicoechea en su viaje a Roma, dice en la página 233 de su libro "Testimonio y Recuerdos" que salieron en avión de Biarritz el 23 de julio, lo que se contradice con lo afirmado en la página 386 en la que asegura que a Biarritz llegó Goicoechea en la mañana del 24, viajando en el coche del señor Artiach, y que allí asistió a una reunión en casa del conde de los Andes, en la que también había estado Bolín días antes.

Según esta segunda versión, Goicoechea y sus acompañantes despegaron hacia Roma en la tarde del 24, lo que concordaría con la afirmación de von Oven, quien basado en los recuerdos de Bernhardt, asegura que cuando el D-APOK hizo escala en Marsella a mediodía del viernes 24 de julio, en una mesa cercana a aquella en que los comisionados a Berlín almorzaban advirtieron a un grupo de personas que también hablaban español: Goicoechea y sus amigos.

El Junkers, como sabemos, había partido de Tetuán el 23 de julio por la tarde y pernoctado en Tablada (Sevilla); reanudó el viaje a las dos de la madrugada del 24, pero tuvo que retornar a Tablada por avería y volvió a salir a las seis de la mañana, sobrevoló la España republicana a 5.000 metros de altitud y fue detectado por un caza gubernamental en las proximidades de Albacete (población que estuvo sublevada contra el gobierno hasta el 25 de julio), que le dejó pasar al comprobar que se trataba de un avión civil de Lufthansa. Siguiendo su vuelo, el Junkers salió a mar abierta a la altura de Valencia, bajó a la altitud normal de crucero y aterrizó en Marsella a las 13,00 horas. En la etapa siguiente alcanzó Stuttgart, desde donde Langenheim telefoneó a Berlín, al departamento de asuntos exteriores del partido, con objeto de retener en la capital a algún jerarca de segundo nivel, pues este viernes 24 comenzaba el último fin de semana anterior a los Juegos Olímpicos y las personalidades principales estaban fuera de Berlín y muchas de ellas en Bayreuth, disfrutando del festival de música wagneriana. Le ordenaron que aterrizaran en Gatow en lugar de Tempelhof, donde hubiera sido más difícil disimular su presencia; arribaron a su destino cuando finalizaba el viernes 24, horas después de que Goicoechea llegara a Roma.

A lo largo de esta jornada se recibieron nuevas noticias en Berlín y Roma. Un mensaje desde Tánger comunicaba a Roma la indicación de Franco al ministro plenipotenciario italiano de que la situación de los nacionales empeoraba y el aviso de que París había decidido el envío de 25 aviones a Barcelona.

Bajo este nuevo panorama Ciano recibió por segunda vez a Bolín y al marqués de Viana y, afectuosamente, les recordó que planteaban un problema que habría que meditar despacio y consultar de nuevo a la superioridad; sin decirse a los emisarios, telegrafió a Tánger para que Franco concretara sus peticiones.

En Berlín se habían recibido dos telegramas, a las 20,05 y 22,35 horas, el primero desde Tánger y el segundo desde Lisboa. Wegener daba cuenta de la entrega a Franco de una protesta escrita por la requisa del D-APOK y de que el general le había anunciado la formación en Burgos del gobierno Cabanellas y la promesa de Francia de enviar a Madrid 25 aviones y 12.000 bombas. De Moulin, encargado de negocios alemán en Lisboa, transmitía a Killinger un mensaje del representante del consorcio alemán de la industria aeronáutica, que se hacía eco de una pregunta del gobierno de Burgos sobre si estaría dispuesto a suministrar material rápidamente.

EL SABADO 25 DE JULIO, DIA DECISIVO

A pesar de los dos telegramas del viernes 24, el recibimiento dado a los emisarios de Franco por los servicios oficiales no fue muy caluroso, como se desprende de la nota que redactó Dieckhoff el 25 de julio y que se transcribe, extractada, a continuación:

"Ayer llegaron a Tempelhof (sic) en un avión de Lufthansa dos oficiales (sic) de los rebeldes españoles... portadores de una carta del general Franco a Hitler...

Ya ayer, el ministerio de la Guerra alemán se nos había dirigido con este mismo objeto. Estamos de acuerdo con él en estimar que estos oficiales no deben ser recibidos por ningún servicio de la administración militar... he desaconsejado vivamente al "gauleiter" Bohle, que me telefoneaba en relación con ésto, que pusiera en contacto a los dos oficiales con algún servicio del partido...

Otra cosa, naturalmente, es saber si los representantes de Franco pueden desde este momento concertar acuerdos aquí para el periodo que siguiese a una eventual llegada al poder. Pero, incluso entonces, todos los servicios oficiales deberían mantenerse por el momento completamente al margen del asunto".

Una actitud muy diferente fue la adoptada por Bohle, jefe del departamento de asuntos exteriores del partido, que los recibió de inmediato en la mañana del sábado 25, mostrando gran amabilidad y una cierta cautela. El hecho de que un hermano de Rudolf Hess, secretario a la sazón de Hitler, fuera el segundo de Bohle facilitó la tarea a éste, ya que el propio Rudolf Hess aceptó recibir a los emisarios en la modesta quinta que su padre poseía en Turingia y les facilitó su avión oficial para que pudieran trasladarse allí desde Gatow. Los delegados de Franco fueron acompañados por tres subordinados de Bohle, el 1.º y 2.º jefe de la división jurídico-política, Kraneck y Fischer, y el responsable de asuntos hispanos, Burbach.

Hess los recibió con simpatía y mostró interés por el informe que Bernhardt exponía por segunda vez. Después de un ligero refrigerio y de que Hess hubiera realizado varias llamadas telefónicas, les sorprendió con la gran noticia de que serían recibidos aquella misma tarde por Hitler en Bayreuth, algo más al Sur de Berlín que Turingia, adonde se dirigieron de nuevo en avión oficial.

Mientras sucedían estos acontecimientos en Alemania, en Roma el conde Ciano recibía en la mañana de este día de Santiago Apóstol a Goicoechea y su postura volvió a ser amistosa y esperanzadora, pero no pudo decirle, como asegura Sainz Rodríguez, ni que en Cerdeña tenía preparados doce Savoia —porque ello no era cierto, como luego veremos—, ni que su precio ascendía a más de un millón de libras esterlinas, pues esta cifra es muy superior a la real, que conocemos con exactitud por otras fuentes de información más seguras y oficiales.

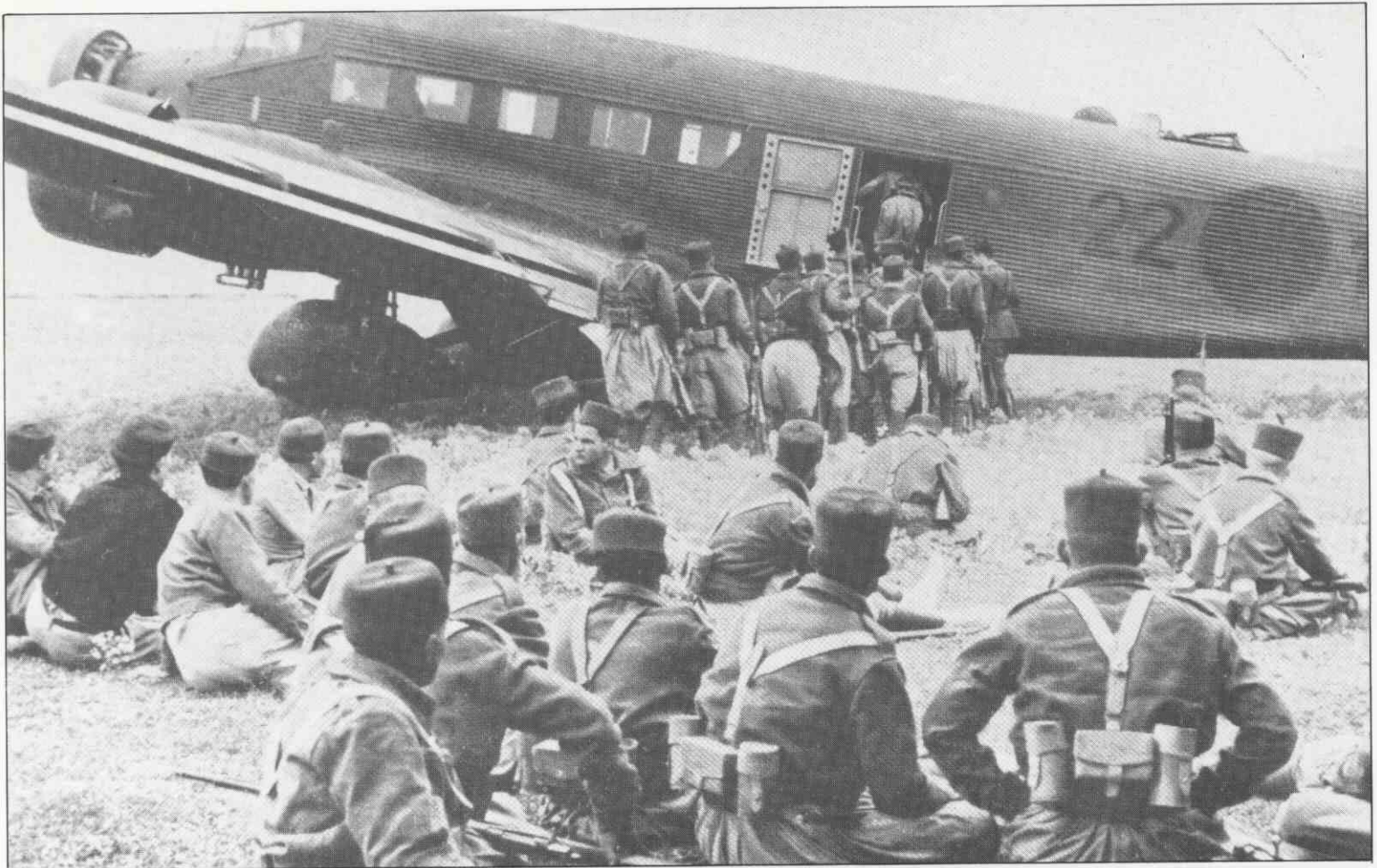
Ciano no recibió hasta el domingo 26 contestación a su pregunta del 24 acerca de las necesidades concretas de Franco. Ese domingo tanto el mayor Luccardi como el diplomático De Rossi del Lion Nero telegrafiaron a sus ministerios respectivos, Guerra y Asuntos Exteriores, y en estos telegramas se incrementa la primera petición de 12 bombarderos, 3 cazas y 1.000 bombas a la nueva de 12 aviones de transporte, 12 de reconocimiento, 10 de caza y 3.000 bombas, así como 40 ametralladoras antiaéreas y de 4 a 5 barcos de transporte. Fue tras la recepción de estos mensajes cuando, según el testimonio del entonces teniente coronel Faldella, se tomó la decisión de enviar doce trimotores Savoia-81 (3).

En París, un consejo de ministros extraordinario celebrado el sábado 25 de julio, había autorizado la entrega de los aviones prometidos el 23 por el ministro del Aire, Pierre Cot, cuando el primer ministro y el titular de Asuntos Exteriores estaban en Londres, con las salvedades de que los aviones fueran desarmados y se simularan ventas a través de terceros países.

Horas después los emisarios de Franco llegaron a Bayreuth cuando aún no había comenzado el tercer acto de la Walkiria. Se les indicó que deberían estar preparados a partir de las diez de la noche, hora en que el general de las S.A. Wilhelm Brückner, jefe de ayudantes de Hitler, los recogió puntualmente y los condujo a un pequeño albergue contiguo a la mansión Wagner, lleno de gente elegantemente vestida y de personalidades del Estado y del partido.

"Sólo Bernhardt, Langenheim y Kraneck fueron admitidos a la audiencia. Brückner los acompañó al primer piso, donde Hitler tenía instalado un sencillo escritorio y abrió la puerta ... Hitler se encontraba solo en la habitación ... Se adelantó a sus huéspedes y los saludó estrechándoles la mano luego que le fueron presentados por Kraneck ... Invitó a Bernhardt y Langenheim a tomar asiento frente a él, quedando una silla libre al costado para Kraneck. Ningún ayudante, secretario, ni menos fotógrafo participó en la conferencia ... De estas cuatro personas que estuvieron reunidas en el despacho privado de Hitler en Bayreuth —escribía von Oven en 1977— sólo Bernhardt vive todavía hoy. Es plenamente consciente de la responsabilidad que le toca como sobreviviente

(3) Véase Alcofar Nassaes, "La Aviación Legionaria en la Guerra Española", pág. 16.



Trimotor Junkers Ju-52 transportando tropas marroquíes a la Península.

de esta entrevista decisiva ... y por eso dejó testimonio escrito de su desarrollo" (4).

Según dicho testimonio, Hitler inició la conversación aclarando que ya estaba informado por Hess del motivo de la visita, recogió luego la carta de Franco que le tendía Langenheim y la devolvió al ver que estaba escrita en español (véase Anexo 1). Langenheim "se la pasó sin palabras a Bernhardt que la leyó traduciéndola sin titubeos". A continuación Hitler llamó a Brückner para que le trajera una carpeta con informes de la situación española; "su rostro no mostraba ni asombro ni especial interés, ni rechazo ni alegría" y resumió así sus impresiones: "Franco no puede llevar sus tropas a España y necesita por eso nuestra ayuda ... Franco mantiene control únicamente sobre Marruecos. La situación en España es confusa".

(4) Von Oven, "Hitler y la Guerra Civil Española", págs. 137-138.



Avión JJu-52. Es visible sobre la cabina la antena del gonio.

Estaba Bernhardt tratando de explicar la posición de las fuerzas de Mola y Queipo de Llano cuando entró Brückner con dos despachos, uno de los cuales anunciaba que París "acababa de otorgar a Madrid ayuda militar masiva, ya comenzada con entrega de armas y municiones" y el otro que "barcos soviéticos cargados con pertrechos ... habían zarpado de sus puertos del Mar Negro con destino a España". Esta segunda noticia era más que dudosa, pero ayudó a que Hitler, al filo de la medianoche y después de dos horas de conversación, tomara la siguiente decisión: "El Estrecho de Gibraltar no debe llegar a ser comunista".

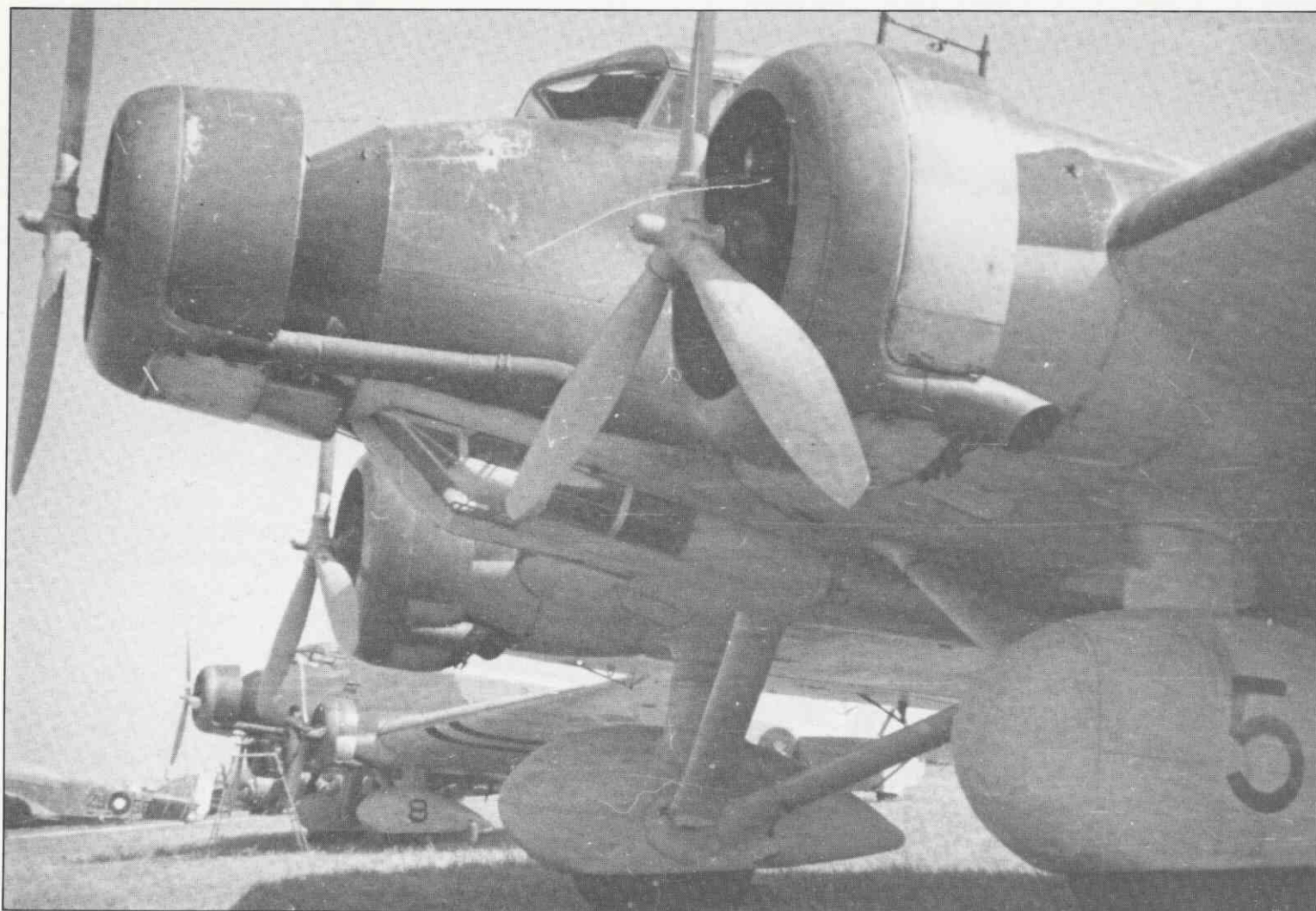
Ahora correspondía actuar y de inmediato, para lo que fueron citados Göring, von Blomberg y Räder. Los dos primeros acudieron rápidamente y el tercero envió en su lugar al capitán de navío Coupette, jefe de Operaciones Navales de la Marina de Guerra, que llegaría bastante más tarde. Contra lo que normalmente se escribe fue Göring, según afirma Bernhardt, el único que inicialmente "puntualizó una serie de críticas, que no dejaban dudas respecto de su escaso entusiasmo por la determinación, de Hitler", debido probablemente a que "el mayor esfuerzo correría por cuenta de la Fuerza Aérea", cuyos recursos eran muy limitados (5). Blomberg prestó su conformidad con breves palabras y estilo militar y Göring, finalmente, se adhirió a la idea y mostró su satisfacción cuando fue nombrado único responsable de la ayuda a España. La reunión terminó a la una y media del día 26.

Hitler había aumentado espontáneamente el pedido de aviones a 20 y ordenó que se entregaran con la máxima urgencia posible y se concentraran en un solo foco, siendo Franco el único destinatario.

DOMINGO 26 DE JULIO

BERNHARDT fue citado por el ministerio del Aire, en Berlín, a las nueve de la mañana y allí fue recibido por Göring y el secretario de Estado Milch, quienes le ratificaron que la ayuda sería a crédito, pero bajo estricto control y contabilización de suministros y servicios. Bernhardt propuso la creación de una empresa privada hispano-germana, idea que entusiasmó a

(5) Von Oven, *ibidem*, pág. 154.



Aviones Savoia-81 números 5 y 8.

Görin y que Bernhardt materializaría tan pronto regresara al protectorado español en Marruecos registrando la compañía Hispano-Marroquí.

En Roma, este domingo por la mañana se recibieron los dos telegramas de Tetuán a los que nos hemos referido antes y por la tarde tendría lugar, probablemente, la primera entrevista entre el general Valle, jefe del Estado Mayor de la Aeronáutica y el subsecretario del ministerio del Aire, y el teniente coronel Bonomi, jefe de la Escuela de Navegación Aérea, en la que a éste se le dio el encargo de llevar en vuelo a Melilla doce trimotores Savoia-81. Bonomi escribió en sus memorias que la citada reunión se había celebrado en la tarde del martes 28 (posiblemente una segunda entrevista), pero el articulista Lucien Trassetti defendió en *Il Secolo d'Italia* que se mantuvo el 26, lo que casa bien con la secuencia posterior de hechos.

LUNES 27 DE JULIO

BOLÍN se entera este día, por boca de Ciano, que Italia estaba dispuesta a enviar "aviones de bombardeo y algunos aparatos de caza", después de que el representante diplomático italiano en Tánger se entrevistara con Franco, y solicita volar en un avión de la primera remesa.

Es de suponer que este día comenzase la selección de los doce Savoia-81 expedicionarios y sus tripulantes y Bonomi iniciara la búsqueda de tres navegantes expertos que quisieran acompañarle en el vuelo a Melilla. Es probable, asimismo, que los doce Savoia-81 se concentraran en una base de Lombardía, que pudo ser Sexto-Calende, sede de la casa fabricante, situada cerca del lago Mayor, junto a la carretera a Milán.

En Berlín, Milch organizó este lunes el Estado Mayor W, al mando del general Wilberg, con la misión de preparar veinte trimotores Ju 52 desarmados, seis cazas Heinkel He 51, material complementario, repuestos y el armamento fijo y lanzable de los Junkers. Estos trimotores irían en vuelo, desarmados, y el resto se transportaría por mar, de lo que se encargaría el capitán de fragata Pistorius.

El primero de estos Junkers, el conocido D-APOK, recibió orden de retornar a Tetuán en vuelo directo desde Stuttgart, por lo que hubo de

instalársele depósitos adicionales de combustible, con bombas manuales de trasvase, e incluso bidones de reserva en el fuselaje, trabajo que se efectuó en la tarde del 26 y la jornada del 27. El D-APOK quedó listo en Stuttgart para el vuelo directo a Tetuán.

MARTES 28 DE JULIO

A las tres de la tarde llega el D-APOK a Tetuán, después de once horas de vuelo y de haber sobrevolado Suiza, la Costa Azul y el Mediterráneo.

Se pintan los doce Savoia-81, para eliminar los distintivos italianos. Bolín y Bonomi, que ya contaban con los tres navegantes que iban a dirigir las patrullas 2.^a, 3.^a y 4.^a (Altomare, Erasi y Lo Forte), recibieron instrucciones para el día siguiente.

En Alemania, a los comandos de las Escuadras basadas en Dortmund, Döberitz, Merseburg, Gotha y Ansbach, se les dio orden de seleccionar algunos oficiales, suboficiales y especialistas de sus unidades para una misión secreta de duración indeterminada, que deberían concentrarse en la Escuadra de caza Richthofen, en Döberitz, cerca de Berlín.

MIÉRCOLES 29 DE JULIO

DE madrugada, Bonomi y los tres navegantes de su confianza salieron en hidroavión de Roma rumbo al aeródromo de Elmas, en Cerdeña, adonde llegan los doce Savoia-81 a las 10,45 horas, mandados por el teniente coronel Allio. Bonomi, con 16 años de experiencia en hidroaviones, ve estos trimotores por primera vez y de una ojeada se da cuenta de que son unos buenos aparatos, cuyas indudables cualidades tendrá ocasión de apreciar en los meses venideros.

Bolín fue recogido a las tres de la tarde en la puerta del Gran Hotel y llevado en coche a Ostia, donde embarcó en un hidroavión CANT de línea civil, en el que también viajaron el general Valle y el cónsul de la milicia y capitán piloto de complemento Ettore Mutti, que más adelante sería ministro Secretario del Partido y cuya vida terminó de forma violenta en



Detalle frontal de la cabina de Heinkel 51.

1943. Llegaron a Elmas (Cagliari) a las siete de la tarde y allí el general arengó a los expedicionarios, que cenaron reunidos y se fueron pronto a dormir, cerca del aeródromo.

En Alemania se reunieron en esta jornada, en Döberitz, diez tripulaciones de Ju 52, seis pilotos de He 51, personal de tierra y de comunicaciones y un oficial sanitario; cerca de un centenar de personas en total, la cuarta parte con categoría de oficial. El general Milch los visitó allí, este día o el siguiente, para explicarles con mayores detalles su misión, que consistía en transportar las tropas de Franco al otro lado del Estrecho; los cazas tenían como único deber la protección de los Junkers,

teniendo expresamente prohibido la intervención en cualquier tipo de acción militar (6).

JUEVES 30 DE JULIO

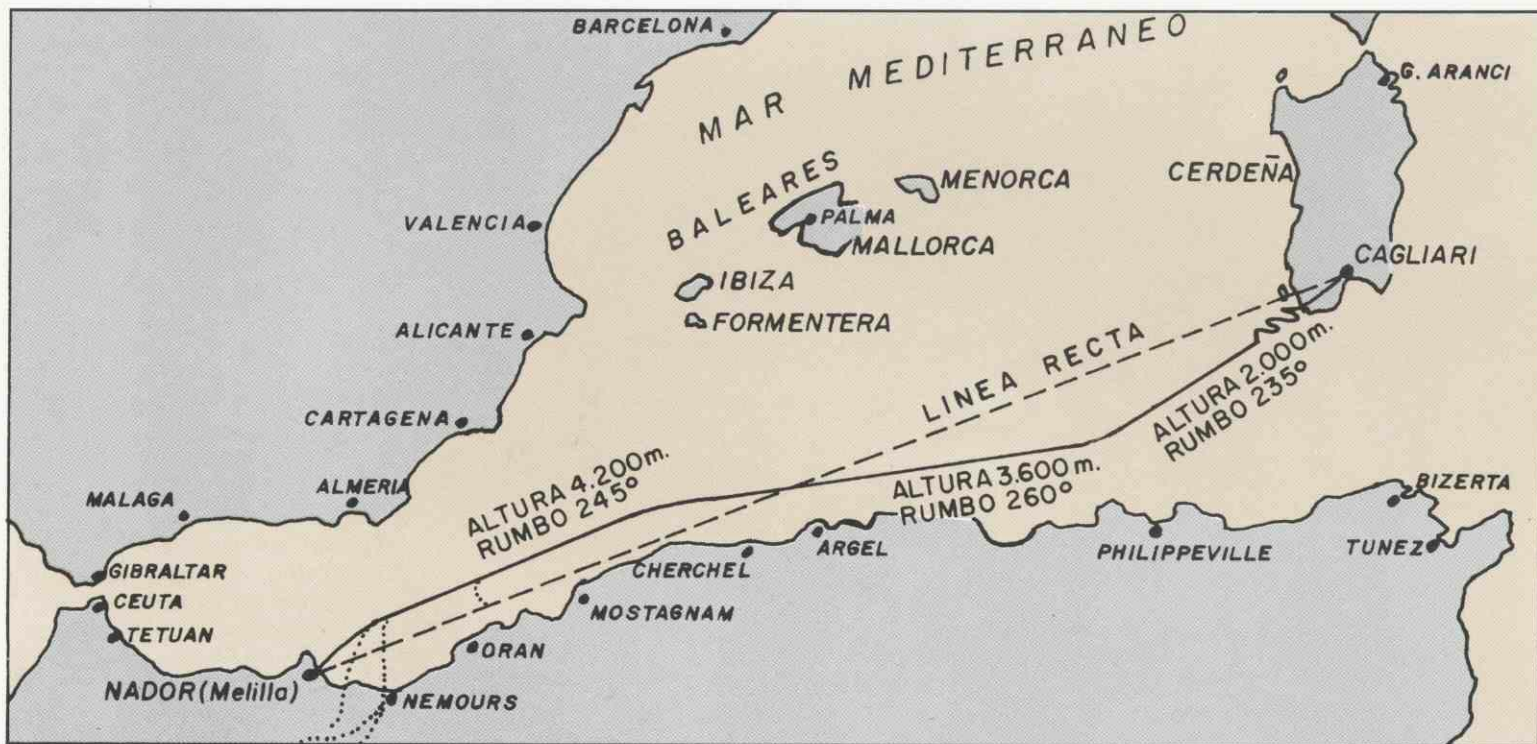
LOS doce trimotores comenzaron a despegar a las 5,35 horas de Elmas, en vuelo individual, formando en el aire una columna de patrullas en cuña.

Las tripulaciones de los aparatos quedan reflejadas en la figura 1, adjunta. El señor Bolín voló en el punto izquierdo de la primera patrulla, aunque inicialmente se le había asignado puesto en el avión de la izquierda de la última patrulla, cambio que, como veremos iba a tener consecuencias importantes para el pasajero. Calculaban la duración del vuelo en cinco o seis horas, que en realidad fueron 6,10 horas, debido al fuerte viento de cara durante toda la travesía. El trayecto seguido puede verse en la figura número 2, primero: 235° y altura 2.000 metros (dirección a Bujia); luego, rumbo 260° y altura 3.600 metros (paralelo a la costa argelina) y finalmente, rumbo 245° y altura 4.200 metros (hacia las islas Chafarinas). Hasta la altura de Orán, todo fue correcto, pero en este punto el último avión de la fila de la izquierda, la más próxima a tierra, abandonó la formación y cayó al mar antes de llegar a Orán, pereciendo los cinco tripulantes. A la altura de Almería toda la formación toma rumbo a Melilla, menos el jefe y el punto izquierdo de la tercera patrulla, que gira más de la cuenta y toman rumbo casi Sur. Este último, pilotado por Mattalia, se adentró en el Marruecos francés y volvió atrás sobrevolando el confín con el Marruecos español, penetró de nuevo en Argelia y llegó a divisar la costa y el aeródromo de Saïdia, donde intentó aterrizar, sin fortuna, ya que se estrelló contra el suelo en el viraje de entrada, ya con los flaps fuera. Murieron los pilotos Mattalia y Cerruti, el radiotelegrafista Sotgin y el armero Fonte; se salvó el motorista Lazzari.



Avión de caza Heinkel He-51, desembarcado en Cádiz el 6 de agosto.

(6) Von Oven, *ibidem*, pág. 207.



El Jefe de la tercera patrulla llegó sin combustible a la desembocadura del Muluya, donde tomó tierra perfectamente en la playa, pero girando a izquierdas, hacia el Este, en vez de a derechas, lo que le llevó a posarse en el lado francés en vez del español de la frontera. Con solo cruzar el río se hubieran salvado del interrogatorio francés, pero desconocían esta circunstancia.

Las tripulaciones de los nueve aviones supervivientes fueron recibidas en el aeródromo de Nador por los Capitanes Manuel Ugarte y Díaz Criado y el Teniente Melendreras. Un "Breguet XIX" despegó para reconocer todos los alrededores de Melilla, sin encontrar rastro de los aparatos perdidos.

Los tres "Savoia-81" que tenían más combustible en sus depósitos eran el de Bonomi, con 150 litros, el de Baduel, con 200 litros y el de Baldi que aún conservaba 350 litros. Los restantes aparatos apenas contaban con unos cuantos litros. Bonomi ordenó a Baduel que reconociera la costa

de Argelia. Vuelve a los pocos minutos con la noticia de los dos aterrizajes de emergencia en territorio francés. Falangistas y oficiales españoles se ofrecen para organizar una expedición que atravesase el Muluya con gasolina, dos pilotos y un motorista, e intentar despegar con el avión, pero no pudo encontrarse una embarcación que portase el combustible. Pronto llegaron las autoridades francesas y ya resultó imposible cualquier intento de rescate.

Es difícil de comprender como el mando italiano se expuso a este desastre. Bonomi debió de confundirse por el hecho de que su avión fue uno de los que consumieron menos combustible en el recorrido; hay que tener en cuenta que no estaba familiarizado con el avión, ya que era la primera vez que lo volaba, pero es extraño que no volara en el mismo aparato que Allio, que hasta la llegada de Bonomi era el jefe de la formación. Bonomi prefirió la compañía de Spotti, único piloto de los "S-81" que conocía de antemano.

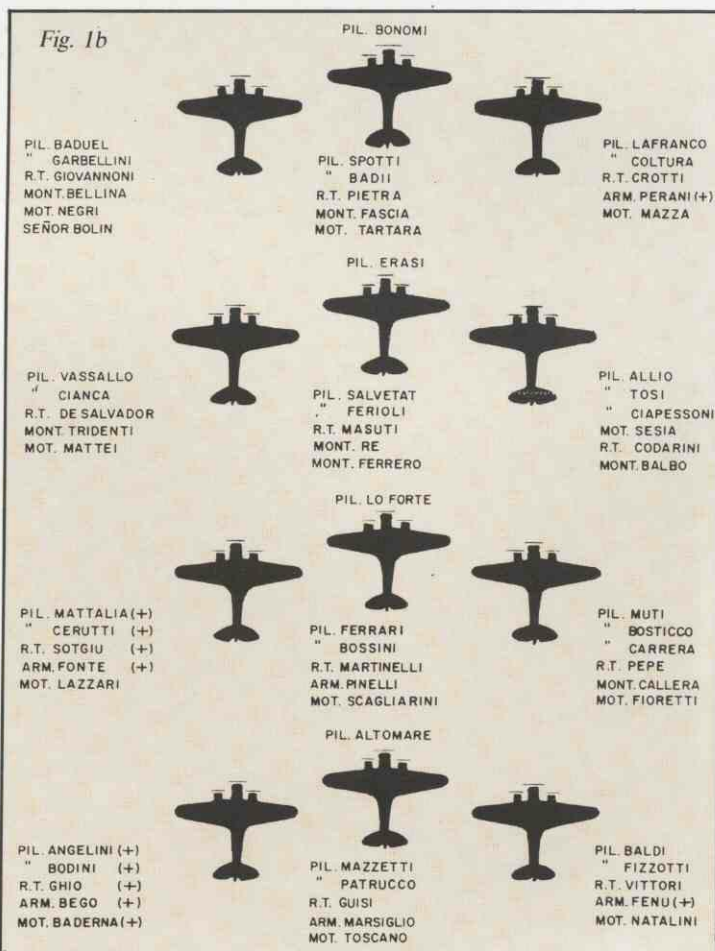
Bolín afirmó que los aviones llevaban poco combustible para poder portar bombas y añade que él voló sentado en una de 100 kg., lo que resulta difícil de creer, entre otras

cosas, porque los franceses, que se extrañaron mucho de que los aviones carecieran de matrícula y distintivo, no hicieron alusión a este extremo. Bonomi se excusa del gran trayecto a baja altura (2.000 metros), porque el hidroavión de la línea civil le avisó que había fuerte viento de proa a gran altura. Pero si este viento hacía peligrar el éxito del viaje, debía haberse vuelto a Elmas, haberse dirigido a Palma de Mallorca o, al menos, haber navegado por la recta y no en ángulos, a ambos lados, de 10 y 15°, con una disminución de recorrido de un 2 %, no muy notable, pero suficiente para ganar 7 minutos y medio, que hubieran servido para que el avión que tomó tierra en el Muluya, llegase a Nador. El que se estrelló en Saida tuvo combustible de sobra para alcanzar su destino, pero se perdió, aunque esto no le hubiera ocurrido de no haber abandonado la formación por intranquilidad. El avión de Angelini cayó al mar por causas indeterminadas. Se explica que los aviones no se hablaban por radio para mantener el

secreto, pero no parece razonable hacer un tan largo viaje por el mar sin chalecos salvavidas, ni mapas del territorio de destino.

La extremada urgencia del viaje tampoco estaba justificada, ya que los aviones no pudieron hacer servicios de guerra hasta que llegaron, el 4 de agosto, las bombas y el combustible (los "Breguet XIX" usaban gasolina de bajo índice de octano, sin plomo tetraetilo), en un buque que les siguió desde Cagliari. Hubiera sido más lógico preparar el traslado con más calma y seguridad

Este mismo 30 de julio, el D-APOK, con pilotos españoles, empezó a transportar legionarios desde Tetuán a la Península.



VIERNES 31 DE JULIO

EMBARCAN en el paquebote Usaramo, en Hamburgo, los seis cazas He 51, armamento y repuestos para ellos y para los veinte Ju 52, cañones antiaéreos de 20 mm., otro equipo terrestre, los pilotos de los cazas y personal de tierra y de comunicaciones para atender a todos los aviones. El conjunto quedó a las órdenes del comandante von Scheele.

Von Oven asegura que en esta jornada llegaron a Tetuán tres Junkers, pero esto no parece posible; pudo arribar el segundo Ju 52, que el 2 de agosto se unió al puente aéreo de tropas.

SABADO 1 DE AGOSTO

ZARPA el "Usaramo" a la una y media de la madrugada, rumbo a Cádiz. Para justificar la presencia del personal, en total 86 individuos, se creó la Sociedad de Viajes y el material fue transferido a la HISMA por la nueva sociedad alemana ROWAK, creada ex-profeso para amparar este tráfico comercial hacia España.

Uno de los Savoia-81 puede volar de Melilla a Tetuán, adonde llega a las siete de la tarde, utilizando el combustible remanente de los nueve trimotores.

El gobierno de Madrid solicita aviones de caza y bombardeo al de Berlín, así como bombas de 50 y 100 Kg., y promete pagar en oro si fuera necesario.

DOMINGO 2 DE AGOSTO

ESTE día son ya dos los Junkers incorporados al puente aéreo, que venían realizando desde el 20 de julio tres trimotores Fokker F-VII y un hidroavión Dornier Wal, a los que se habían unido más adelante un segundo Wal, un bimotor Douglas DC-2 y un Fokker F-VII monomotor comprado en Tánger.

LUNES 3 DE AGOSTO

SIGUEN siendo dos los Ju 52 empleados en el puente aéreo y ambos con pilotos españoles.

MARTES 4 DE AGOSTO

LEGA a Melilla el combustible necesario para los Savoia-81 y 170 toneladas de bombas, con el siguiente desglose:

- 100 bombas de 250 Kg.
- 500 bombas de 100 Kg. (M)
- 500 bombas de 100 Kg. (T)
- 500 bombas de 50 Kg. (T)
- 10.000 bombas de 2 Kg.

La mayor parte de este cargamento se reexpidió a Tetuán, pero lo preciso para el traslado de ocho trimotores a dicho aeródromo y para efectuar un servicio de guerra se remitió a Nador (Melilla). No fueron ocho sino seis los Savoia-81 que arribaron este día a Tetuán, pues dos quedaron en Nador, uno con ligera avería de motor y el otro accidentado por choque en tierra con un Breguet-XIX, después de un despegue fallido.

Al acabar esta jornada se incorporan a Tetuán, procedentes de Sevilla los Junkers tercero y cuarto, con lo que ya eran once los trimotores de importación presentes en Sania Ramel (Tetuán), siete Savoia-81 y cuatro Ju 52.

Ante la insistencia de Madrid en su deseo de comprar aviones y armamento aéreo en Alemania, este país propuso que fuera a Berlín un representante español para negociar la compra de aviones civiles y, de acuerdo con esta invitación, se trasladó a Berlín el teniente coronel Riaño.

MIÉRCOLES 5 DE AGOSTO

ESTE es el primer día que los aviones aportados por Italia y Alemania juegan un papel importante en la guerra civil española, permitiendo simultáneamente la continuación del puente aéreo con la protección de un convoy naval que cruzó el Estrecho desde Ceuta hasta Algeciras.

Para atender a ambos fines Kindelán dispuso de 24 aviones en total, distribuidos de la siguiente manera: 19 en Tetuán, 3 Breguet-XIX en Melilla y dos hidroaviones Dornier Wal en Ceuta. Once de los aparatos de Tetuán eran de importación; dos, Fokker F-VII, de la Escuadrilla Colonial (el tercero, el 20-4, había quedado destruido días antes en un aterrizaje violento en Jerez); tres, Breguet-XIX (n^{os}. 40, 150 y 158), y los restantes eran el Douglas DC-2, el F-VII monomotor y un caza Nieuport Ni-52.

Tres de los Junkers y dos Fokker (el 20-2 y el monomotor) se dedicaron a vuelos de transporte o enlace, el Nieuport efectuó un corto servicio de alarma y los 18 restantes realizaron vuelos de reconocimiento y bombardeo en apoyo del convoy.

Al acabar la jornada se incorporaron a Tetuán dos nuevos aparatos: uno de los Savoia-81 que habían quedado en Melilla y el quinto Ju 52 aportado por Alemania.

JUEVES 6 DE AGOSTO

EN las primeras horas de la madrugada entra en Cádiz el Usaramo, poco antes de que la flota enemiga sometiera a esta ciudad a un intenso cañoneo como demostración de su poderío y de que el paso del convoy no era sino un hecho fortuito que no sería fácil repetir. Los proyectiles no alcanzaron ni al buque ni a su carga, que pudo seguir por tierra a Sevilla, en cuyo aeródromo de Tablada se montarían en días sucesivos los seis cazas He 51.

DEL 7 AL 13 DE AGOSTO

VAN llegando en vuelo los últimos Ju 52 de la primera veintena cedida por Alemania. Tripulaciones alemanas se hicieron cargo del puente aéreo del Estrecho el 8 de este mes, aunque algunos españoles siguieron efectuando este servicio hasta el día 11. El 9 de agosto tomó tierra, por error, primero en Barajas, de donde logró escapar, y luego en Azuaga, el matriculado D-AMYN; la no devolución de este trimotor hizo que fracasara la gestión del teniente coronel Riaño en Berlín.

Hasta el 13 de agosto fueron 34 los aviones importados de Alemania e Italia: 19 Ju 52, nueve Savoia-81 y seis He 51. ■

ANEXO I

Reconstrucción de la carta de Franco a Hitler por parte de Bernhardt de forma memorizada.

"Excelencia,

nuestro movimiento nacional y militar tiene como objetivo la lucha contra la democracia corrupta de nuestro país y contra las fuerzas destructivas del comunismo, organizadas bajo el mando de Rusia.

Me permito dirigirme a V.E. con esta carta, que le será entregada por dos señores alemanes, que comparten con nosotros los trágicos acontecimientos actuales.

Todos los buenos españoles se han decidido firmemente a comenzar esta gran lucha, para el bien de España y Europa.

Existen severas dificultades para transportar rápidamente a la península bien comprobadas fuerzas militares de Marruecos, por falta de lealtad en la marina de guerra española.

En mi calidad de jefe superior de estas fuerzas, ruego a Usted me facilite los medios de transporte aéreo:

10 aviones de transporte de la mayor capacidad posible; le pido además: 20 piezas antiaéreas de 20 mm. 6 aviones de caza Heinkel.

La cantidad máxima de ametralladoras y de fusiles con sus municiones en abundancia.

Además, bombas aéreas de varios tipos, hasta 50 kgs. Excelencia:

España ha cumplido a través de toda su historia con sus compromisos. Con Alemania se siente más unida que nunca en estas horas de su cruzada en la lucha contra el comunismo.

Francisco Franco Bahamonde,
Jefe Supremo de las Fuerzas Militares en Marruecos".