

# García Morato, más que un piloto de caza

JOAQUIN VASCO GIL,  
Teniente Coronel de Aviación

**C**UATRO de abril de 1939, llanos de Griñón, el capitán Guerrero al ver el despegue del 3-51 comenta: "Hay que echarle una bronca al comandante, no hay derecho a que se juegue así la vida".

Acababa de comenzar un vuelo que poco más de una hora después acabaría en tragedia.

Durante esa hora un Rata, un Messerschmit y el Fiat 3-51 maniobraron en combate amistoso para una película de la Legión Condor; a su fin el Messer toma tierra, el 3-51 pica sobre la pista con el viento en cola, estabiliza y vuela, motor a fondo, con las ruedas casi rozando la recién nacida hierba de primavera; con todo el campo en su cola el Fiat busca el cielo con su morro y sube, casi a la vertical, pierde velocidad hasta quedar su silueta inmóvil contra el azul del cielo velazqueño, gira sobre su plano izquierdo ¿o derecho?, el buje que estabiliza su figura apunta a la tierra buscando velocidad, ya cerca del suelo el morro busca un horizonte que tarda eternidades en llegar, cuando al fin llega la inercia del descenso hace que el biplano encuentre la tierra antes que la estabilidad; por unos pocos metros...

Allí quedaron casi 3.000 horas de vuelo, 1.000 servicios de guerra, 144 combates aéreos, 40 derribos. Allí se cerró la Hoja de Servicios de la figura indiscutible e indiscutida de la caza española, la esperanza de una Aviación que quería empezar a volar sola a pesar de las trabas y las



dificultades, el Jefe querido, admirado y respetado; el compañero en el aire y en tierra, el militar, el aviador, el cazador, el amigo...

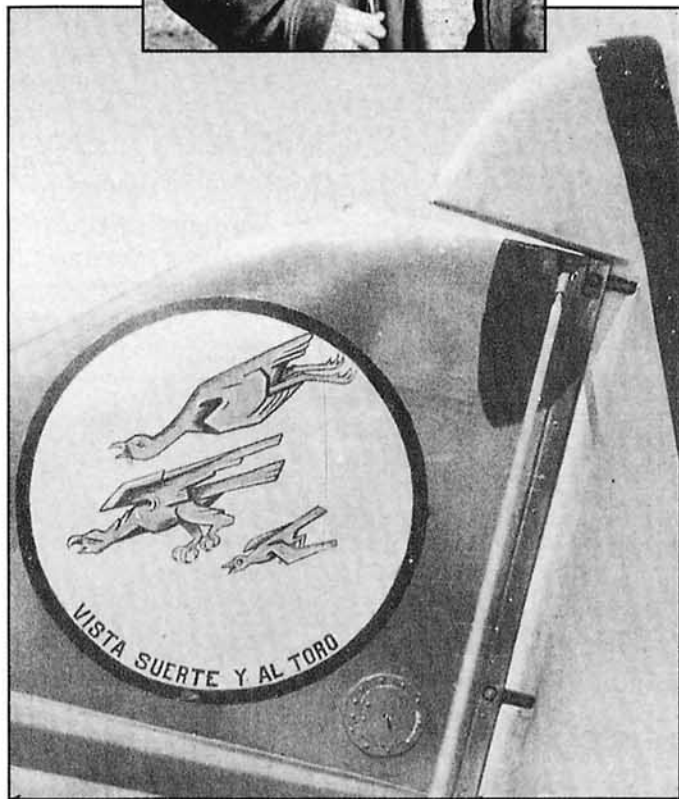
En los rostros de muchos de los hombres que aquella tarde había en Griñón, curtidos por tres años de guerra en el aire, asomaron lágrimas de dolor y de rabia; de dolor ante la pérdida, de rabia ante la impotencia de una muerte absurda.

Aquella tarde de un 4 de abril, Martes Santo, de 1939, la aún novata Aviación Española perdía al mejor de sus hombres: al capitán de Infantería, habilitado comandante, Joaquín García Morato.

Pero ¿quién era?, ¿cómo se había hecho?

Para muchos, para la mayoría, el historial de Morato comienza en agosto de 1936; es a partir de esa fecha cuando aparece el cazador nato y figura indiscutible. A esto contribuye, muy especialmente, el libro "Guerra en el Aire" que, basado en su cartilla de vuelos escribe, según la tradición, el mismo Morato.

Sin embargo su trayectoria, como militar primero y como aviador después, comienza mucho antes, exactamente el 12 de julio de 1920, cuando ingresa en la Academia de Infantería de Toledo, dos años después, el 6 de diciembre de 1922, es promovido al empleo de Alférez y destinado al Regimiento de Infantería de las Ordenes Militares número 77 de Guarnición en Estella, al que se incorpora el 18 de enero de 1923.



El emblema del Grupo de Morato se haría legendario en Aviación.



Morato, de pie, y Haya, sentado, con un grupo de toreros en agosto de 1925.

Por aquellos días, en tierras africanas, un grupo de hombres "por su propia iniciativa, confiados en su pericia, se lanzaron al vuelo rasante, al bombardear y ametrallar, implantando para siempre la táctica de cubrir con su fuego a las guerrillas de Infantería en todas las fases del combate". Aquellos hombres luchaban desde el aire tratando, paradójicamente, de conquistar su puesto en el combate, de demostrar que la Aviación no era un Servicio sino un Arma, o más aún, un Ejército capaz de decidir, por sí solo, una batalla.

El alférez Morato permanece en Estella hasta el mes de septiembre. Ha solicitado un puesto en primera línea y el día 18 pasa destinado al Batallón Expedicionario del Regimiento de Infantería Navarra 25. El día 4 de octubre cubre, con su Regimiento, posiciones en el frente y, según reza en su Hoja de Servicios, "sostiene diariamente fuego con el enemigo".

Tiene 19 años y ha recibido su bautismo de fuego en una de las más difíciles posiciones del frente africano, Tizzi Assa Alta; muy cerca de la olla de Tafersit, donde la Aviación, por propia iniciativa, realiza la que tal vez pudiera ser primera Acción Aérea independiente, al batir y detener el 28 de mayo al numeroso enemigo que intenta sorprender al convoy que acude en socorro de la posición de Tizzi Assa y a las fuerzas del campamento de Tafersit. De la dureza de los combates de aquel día y del espíritu de aquellos aviadores basta con decir que murieron, derribados por fuego

de fusil, el teniente Montero y el alférez Ingunza y fueron derribados, también por la fusilería, los capitanes Alfonso Esteban, Grima, Warleta, Loriga y Jordana y los tenientes Eduardo G. Gallarza, Coterillo, Echegaray y Hortelano, recuperándose 12 aparatos más, con numerosos impactos. Se arrojaron 669 bombas de trilita y 22 de 50 kg.

Según su escueta Hoja de Servicios, el alférez Morato "finó al año habiendo prestado durante el tiempo que permaneció en el territorio los servicios propios de la campaña y participando en los riesgos de la misma"; o sea, combatiendo en las posiciones de Tizzi Assa, Tafersit y Segangan.

Como es lógico comienza el año 24 "en la misma situación y destino", es decir, en la posición de Segangan cruzando a diario fuego con el enemigo. En marzo su Unidad pasa a prestar servicios de convoyes y protección de "carreteras" en los boquetes de Gan y Tizzi-Madidor en el sector de Titustin, donde se agrava la situación quedando cerca de nuevo las posiciones de Tizzi-Assa; los sitiados, abastecidos por el aire, pelean en durísimas condiciones, los convoyes de socorro, que entre desfiladeros tratan de llegar a las posiciones, tienen aún más dura la papeleta.

Morato permanece en el frente hasta que en febrero de 1925 es ascendido a teniente y poco después pasa destinado a la Península para incorporarse, el 1 de abril, a la Escuela Civil de Aeronáutica de Albacete, extendiéndosele, el 6 de agosto, el título de Piloto Civil. En septiembre se incorpora a Cuatro Vientos para seguir un curso de transformación en aparato de guerra y el 31 de octubre es nombrado Piloto Militar de Avión y destinado a la I Escuadrilla de Breguet con Base en Sevilla.

Pasa dos meses en Sevilla volando Bristol y Breguet y el 14 de enero de 1926 el mando considera su entrenamiento suficiente, y lo destina al Tercer Grupo de Escuadrillas de la Zona Oriental (Melilla), que manda el comandante Joaquín González Gallarza. El 1 de febrero se incorpora al Grupo integrándose en la Escuadrilla Havilland Rolls. Pocos días después, el 6, realiza su primer servicio de guerra como aviador bombardeando



Formación de Havilland DH.9 de la Escuadrilla Expedicionaria.

el Zoco el Seot de Mehayast, el 11 Sidi Dris y Jasaguit; a partir de ese momento los servicios de guerra se suceden, Iferrin, Afrau, Jebel Udia... En febrero, su primer mes de guerra aérea, totaliza veinticuatro horas doce minutos; en marzo, el día 14, reconociendo el frente una avería en el motor le obliga a hacer una toma forzosa en la zona de Ben-Tiel, regresa el 15 al aeródromo y el 18 bombardea Bugasi, Sidi Drius y Annual, haciendo fuego de ametralladora sobre las trincheras enemigas tras agotar las bombas.

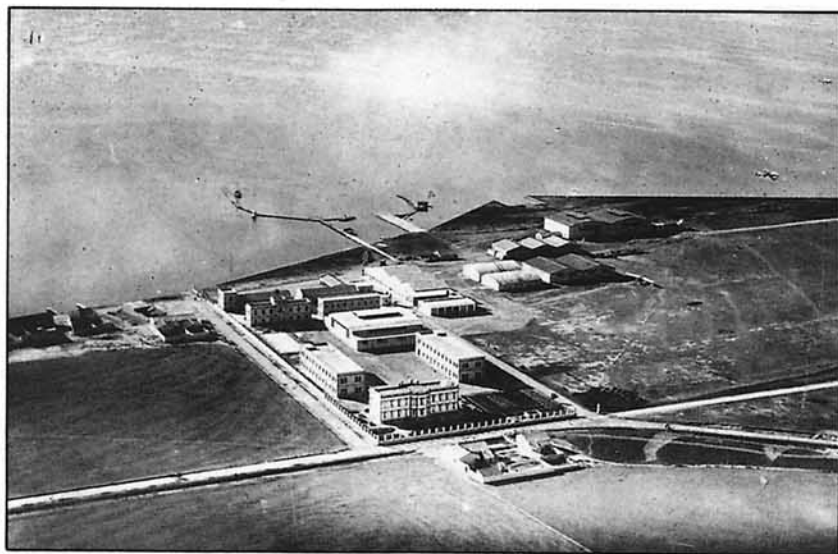
El 7 de mayo, después de un relativo tranquilo mes de abril, el Tercer Grupo vuela al aeródromo de Dar Rius para tomar parte en las operaciones que se llevarán a cabo los días sucesivos.

Se ha decidido efectuar una tenaza con fuerzas que, partiendo de los frentes de Axdir y Melilla, penetren al interior del territorio enemigo enlazando cerca de las fuentes del río Nektor, creando así una gran bolsa dentro de la que quedarán los zocos, cábilas y harkas que acaudilla Abd el Krim.

Al amanecer del día 8 se inician los despegues; los aviones se mantendrán, los días 8, 9, 10 y 11, constantemente sobre las vanguardias de las columnas en operaciones; apenas hay tiempo para repostar y salir de nuevo al aire. A fin de "ahorrar tiempo" el día 12 un Havilland DH-4 pilotado por el comandante Gallarza, Jefe del Tercer Grupo, toma tierra en la meseta de Asgar. "Aunque las condiciones eran casi imposibles para aeródromo, la necesidad imponía ayudar desde cerca a las columnas que operaban en aquel frente". Y tan cerca si se tiene en cuenta que la meseta de Asgar había sido bombardeada por las escuadrillas el día 10 y tomada la tarde de ese día, o la mañana del 11, por las columnas de tierra.

A partir del día 12 y hasta el 19 operan desde Asgar; el 18 el teniente Morato es derribado por fuego enemigo y toma tierra entre líneas con 27 impactos en el avión, fue en la acción de la toma del Zoco de Telata de Asdef y, según cuenta el teniente coronel Fernández Pérez, en aquella acción la Infantería tuvo escasas bajas, pero de los 14 aviones que tomaron parte dos fueron derribados en campo enemigo y siete más lograron llegar, seriamente dañados, al aeródromo.

El arrojo de aquellos aviadores estaba haciendo que ya nadie de los



En julio de 1926 Morato asiste al curso de hidros en los Alcázares.



Avión HE-51, sobre el que Morato propone y lleva a la práctica una doctrina de empleo como avión de asalto y bombardeo en picado.

que desde tierra eran testigos asombrados de sus actuaciones, dudar de la importancia vital de aquella nueva Arma, Arma decisiva que día a día se estaba ganando a pulso el puesto de honor, el de mayor riesgo y fatiga, a costa de sangre y sacrificios, a vanguardia de todas las vanguardias.

Los aviones tomaban tierra con impactos de bala en la parte superior de sus planos tras "limpiar" los desfiladeros por los que luego avanzarían los infantes, bombardean, ametrallan, abastecen, corrigen fuegos de artillería, reconocen y fotografían los frentes, localizan la artillería enemiga y se mantienen sobre ella, sin permitirle hacer fuego, hasta que es destruida o

tomada por las fuerzas propias, sirven de enlace entre las columnas, evacúan heridos desde terrenos inverosímiles...

El día 20 de mayo se establece contacto entre las columnas que partieron de Alhucemas y de Melilla. Es la victoria final sobre Abd-el-Krim que, derrotado, huye y acaba siendo hecho prisionero por fuerzas francesas.

El mes de mayo para el teniente Morato se ha saldado con 34 horas de vuelo en servicios de guerra y un derribo entre líneas.

El mes de junio es de menor esfuerzo, en julio se le designa para asistir a un curso de hidros que tendrá lugar en Los Alcázares; el dos de octubre se incorpora de nuevo a la escuadrilla y el 12 inicia sus vuelos de guerra en



*El comandante García Morato rodeado de sus compañeros del Grupo Fiat 2G3 celebrando la imposición de la Cruz Laureada de San Fernando, el 18 de marzo de 1938.*

apoyo a la columna del teniente coronel Asensio, con la que seguirá cooperando el resto del mes, el día 26 bombardeando Anit-Kamara y El Anasel es herido de bala su bombardero. A finales de diciembre sufre un accidente que le producen diversas lesiones "que no le impidieron seguir prestando servicio".

Al comienzo del año 1927 las operaciones adquieren un ritmo más lento y las escuadrillas aprovechan el relativo descanso para reparar y revisar los aparatos de cara a la que se espera, sea una dura campaña de primavera en la montañosa zona de Yebala.

A finales de marzo, a punto de comenzar las operaciones previstas, la sublevación de Tagsut pone en grave peligro al frente de Ketama; son atacados y cercados varios puestos y aniquilada la columna Ostariz que acude a socorrerlos.

Se dispone que las columnas que mandan Mola, Capaz, Rada, Solans, Bautista y Pozas, actuando por separado, avancen por el territorio combatiendo y desarmando harkas y cábilas rebeldes. Todas ellas se verán

apoyadas y aprovisionadas por los aviones que les "limpiarán" el camino; para efectuar estos apoyos las escuadrillas despliegan en diferentes aeródromos; a la DH-9 del teniente Morato le corresponde el de Herraiz.

Fueron cuatro meses en los que Morato voló una media de 38 horas sobre las columnas.

El 12 de abril, con las fuerzas en territorio rebelde, un inesperado temporal de viento y nieve corta las comunicaciones e inmoviliza a las columnas; los vientos superan los 100 kms. por hora, el frío y la nieve producen gran número de bajas por congelación, los convoyes de abastecimiento se ven bloqueados por la nieve primero y por las torrenteras desbordadas después; los rifeños aprovechan las circunstancias para hostigar sin descanso a las columnas. En tales circunstancias sólo el cordón umbilical de los biplanos unía a las tropas con sus bases de retaguardia. Pero el tiempo también afecta a sus operaciones, los días 12 y 13 no se puede volar; en el aeródromo de Herraiz varios aviones son volteados por el fuerte viento que arrasa han-

gares y tiendas de campaña. El día 14, a pesar del tiempo, la necesidad de enlazar y abastecer a las columnas es imperiosa, a la primera oportunidad se despega; Morato y sus compañeros buscan las columnas temiéndose lo peor, las localizan, bombardean y ametrallan al enemigo que las hostiga, regresan al aeródromo, dan su informe al mando y vuelven a despegar con municiones, provisiones y medicinas. Pero para encontrar a las columnas es preciso volar por los estrechos túneles que forman los angostos desfiladeros y las nubes que cubren sus cimas y, una vez más, los aviones son tiroteados desde las laderas; si consiguen llegar al objetivo deben, una vez cumplida la misión, revolverse entre los riscos y regresar a los aeródromos. Las bajas, al acabar aquellos días, se acercaron al 30 por ciento.

El teniente Morato es de los que "tiene suerte"; solamente es derribado dos veces. El 18 de abril, apoyando a la columna Mola, recibe varios impactos y "se ve obligado a aterrizar violentamente en Adman", se recupera al aeródromo el día 20 y el 21 de

nuevo apoya y abastece a la columna y, posteriormente, bombardea Tanacob. El 9 de mayo reconociendo y abasteciendo a las tropas de Capaz un impacto le rompe la instalación de aceite "viéndose en la necesidad perentoria de tomar tierra en Zaica de Sidi Hamet de Suci en terrenos abruptos, destrozándose el avión y resultando ilesos sus tripulantes gracias a su serenidad y pericia". Hasta el día 17 no regresa a Herraiz, el 19 ya está de nuevo volando en apoyo a las fuerzas de Mola y Capaz, continuando así todo el mes de junio.

El 11 de julio de 1927 el teniente Morato efectúa su último servicio de guerra en Africa, cuando las siete Escuadrillas que componían la Escuadra Aérea de Marruecos despegan para efectuar "un vuelo de paz en formación de columna sobre los lugares en que se libraron los más sangrientos combates".

¿Morato cazador?, eso vendría después; Morato era aviador en todo el extenso sentido de la palabra. Tiene 23 años, hace poco más de cuatro que salió de la Academia y esos cuatro años los ha pasado en primera línea, en tierra o en el aire. A partir del 6 de febrero de 1926 que realizó su primer servicio de guerra como aviador, el teniente Morato ha volado, apoyando a las tropas por el fuego, el transporte y el reconocimiento, ha bombardeado efectuando misiones de interdicción del campo de batalla...

El apoyo por el fuego y el transporte se realizaba en condiciones inverosímiles; con los vulnerables biplanos volando entre desfiladeros o tan cerca de las tropas que prácticamente metían "a mano" las bombas en los objetivos o las provisiones en los reducidísimos recintos de los blocaos.

Llegada la paz el teniente Morato pasa a prestar servicio en los Dornier del Atalayón y allí permanece hasta febrero de 1928, fecha en la que, formando parte de la Escuadrilla Nappier, es destacado a Cabo Juby donde permanece hasta que en mayo del 29 regresa al Atalayón. El 24 de octubre de ese mismo año al intentar amarrar sufre un grave accidente que lo mantiene casi un año de baja en el servicio activo. Al reincorporarse al mismo pasa destinado a la Escuadra Aérea de Madrid con base en Getafe.

Al comenzar el año 1930 inicia una nueva etapa en su vida aeronáutica, etapa en la que, probablemente, se incubará su posterior trayectoria.

Desde que el 22 de enero es desti-



Morato en la cabina del 3-51, avión que le dio tanta fama y en el que encontró la muerte.

nado a la Escuadra de Instrucción, hasta agosto de 1936, Morato se va a dedicar en cuerpo y alma a la enseñanza del vuelo.

En ese tiempo descubre, o le nace, una vocación a la que dedicará todos los esfuerzos de esos seis años. Sus actividades como profesor sólo se verán interrumpidas en dos ocasiones.

La primera en abril de 1931 cuando, por una orden del Gobierno Provisional de la República, causa baja en el servicio de Aviación y es destinado al Batallón de Montaña número 4 de Estella y, sin haberse incorporado al mismo, poco después al número 2 de Gerona.

Son años en los que aún se discute el futuro de la Aviación y de los aviadores; años de tensiones en los que los intereses creados, corporativismos o posturas doctrinales caducas, se enfrentan al firme convencimiento de unos hombres que veían en el avión mucho más que un arma de acompañamiento de las tropas de superficie y en la naciente Aviación un Ejército diferente y con entidad propia. Años en los que los aviadores, con la experiencia de Marruecos aún

reciente, luchan contra la incompreensión que pretende dividir los escasos medios en dos aviaciones diferentes: la del Ejército y la Naval.

Pocos meses después de su incorporación a Gerona, y tras la reorganización del Servicio de Aviación, Morato se incorpora al recién creado Cuerpo General de Aviación y es destinado a la Escuela de Pilotaje de Alcalá-Guadalajara como profesor de vuelo. Ya no abandonará la enseñanza hasta octubre del 35, al ser destinado forzoso a la Escuadra Aérea número 3 con base en Agoncillo, también por poco tiempo puesto que en enero de 1936 pasa, de nuevo, a la Escuela de Vuelos y Combate.

Durante esos seis años la enseñanza de vuelo avanzado y acrobacia de alta escuela van a llevarle a desarrollar su vocación de cazador.

Volar acrobacia de alta escuela era, por aquellos años, adentrarse en un terreno desconocido y arriesgado; se buscaban intuitivamente figuras y maniobras nuevas que, en muchas ocasiones, llevaban al piloto y al avión a situaciones peligrosas de las que no se sabía cómo salir.

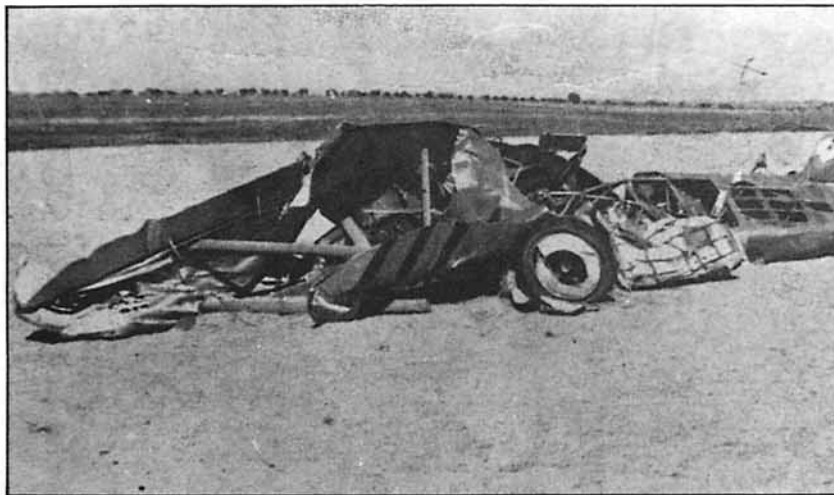
El teniente Morato da clases de

vuelo e investiga al mismo tiempo; la acrobacia en su aplicación al combate aéreo es su pasión, estudia lo poco que hay escrito de los Ases de la I. G.M., pone en práctica sus teorías tratando de desarrollarlas en los aviones que hay en la escuela, que en nada se parecen a los que volaban los que las escribieron, busca nuevas figuras, nuevas maniobras, desarrolla sus propias teorías, su propia doctrina de empleo de un Arma en la que cree...

El año 1935 está lleno de acontecimientos para él; en mayo, el día 14, es ascendido a capitán de Infantería; en julio se le designa para asistir a un festival aéreo que se celebra en el aeródromo lisboeta de Amadora y al que acuden los mejores pilotos acrobáticos de Europa. Si bien no hubo clasificación oficial, en la oficiosa se

exponer unas ideas "fruto de las sensaciones y a veces trastornos físicos que he experimentado en el transcurso de mis primeros vuelos acrobáticos". Sin embargo muchas de esas "ideas" tienen hoy plena vigencia en los cazas de la nueva generación.

En una época en la que los más reputados estrategas identificaban el poder aéreo con los grandes bombarderos erizados de ametralladoras, asegurando su total invulnerabilidad frente a cualquier agresión aérea, Morato hace oír su voz defendiendo la necesidad de la caza, de "aviones monoplazas ágiles y veloces" que se harán los dueños del aire derribando a los grandes y artillados bombarderos, llegando a afirmar que éstos no podrán operar sin la adecuada protección de la caza.



Restos del avión en que pereció García Morato.

admitió que la exhibición de Morato, con su Fleet de 125 cv, fue sólo mejorada por la del checo Norvak con un Avia de 350 cv.

Pocos meses después ve la luz el libro "Acrobacia Aérea" del que es autor el capitán García Morato, Piloto y Observador de Aeroplanos. En el mismo se recogen todas las experiencias de sus años de profesor, se describen, una por una, todas las figuras acrobáticas entonces conocidas, comenzando por la acrobacia elemental, para seguir con la acrobacia de alta escuela y acrobacia del caza. Dedicar un capítulo a exponer sus pensamientos y teorías a cerca de la Psicología del alumno piloto, en otro plasma sus ideas sobre la Psicopatología del piloto en los vuelos acrobáticos y de combate, excusándose, en una nota a pie de página, por

Pronto tendría oportunidad de poner en práctica todas sus teorías.

Cuando en agosto de 1936 se incorpora a las filas de Franco no tarda su nombre en adquirir categoría de leyenda en una y otra zona. Durante los tres años de guerra la figura de Morato se agiganta como piloto y cazador, oscureciendo esa otra que, desde los comienzos de su vida militar, se ha forjado en las tierras y cielos de África, en el duro trabajo diario de enseñanza e investigación del vuelo. Porque Morato, ni aún en los años de guerra, es sólo cazador; sus inquietudes abarcan mucho más. Estudia y propone una "Doctrina de empleo del HE-51 como avión de asalto y de bombardeo en picado", convencido de su inferioridad en el combate aéreo; pero no es el Jefe teórico que lanza sus ideas con la

esperanza de que el tiempo le de la razón; su Doctrina de empleo del HE-51 la estudia y desarrolla, pero antes de proponerla la ha llevado a la práctica en 75 servicios de guerra "sin ser tocado". Al mismo tiempo redacta unas "Normas Generales de Caza 3G-3" gran parte de cuyo contenido estará vigente mientras exista el combate aéreo.

Cuando aquella tarde de abril el 3-51 se estrella contra el suelo, la Aviación española no sólo perdió a su figura legendaria, a su as de ases, también perdió, cuando más falta iba a hacerle, al más capaz, abnegado y carismático de sus Jefes, a un hombre con ideas claras (y capaz de ponerlas en práctica) de lo que podría ser el nuevo Ejército del Aire, un hombre que, sin entelequias de sueños imperiales y grandes legiones aéreas, sabía que el fundamento y la razón de ser del nuevo Ejército debería de ser la operatividad. Un hombre que por haberse formado en las Escuadrillas Expedicionarias de África y en los Grupos de Caza, sabía que cualquier unidad debía ser capaz de desplegar con rapidez para dar la Batalla por el Dominio del Aire allí donde fuese necesario darla, o apoyar a las Operaciones en curso sin pérdidas de tiempo. Un hombre convencido de que sólo el que ha volado puede mandar y convencer a los que vuelan.

En el BO número 249 de fecha seis de septiembre se ascendía a comandante a un capitán de Infantería que combatiendo desde el cielo había soñado con un Ejército del Aire que mandado por aviadores luchase, junto a los de Tierra y Mar por la defensa e integridad de la Patria.

Un mes después, el 7 de octubre, se creaba el Ejército del Aire y se ponía a las órdenes de un prestigioso General del Ejército de Tierra. ■

#### BIBLIOGRAFIA

- Historia de la Aeronáutica Española.  
*José Gomá Orduña.*
- La guerra de España desde el aire.  
*J. Salas Larrazábal.*
- Historia de la Aviación Española.  
*Instituto de Historia y Cultura Aérea.*
- Cambio de rumbo.  
*Ignacio Hildalgo de Cisneros.*
- La Aviación de Caza en la Guerra Española.  
*Andrés García Lacalle.*
- Cadenas del aire.  
*J. L. Jiménez Arenas.*
- Datos del I.H.C.A.