

Los Natacha en la Guerra Civil

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL
General de Aviación (R)
Miembro correspondiente del SHYCEA

El "Natacha" fue el último de los cinco tipos básicos de aviones de procedencia soviética que llegaron a España a principios de 1937. Le precedieron en su entrada en servicio operativo, por pocos meses, los SB-2 "Katiuskas", I-15 "Chato", I-16 "Moscas ó Ratas" y los R-5 "Rasantes".

También escritos por el historiador aeronáutico y experto en la guerra civil española general de división Jesús Salas Larrazabal, se publicaron en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, una serie de cuatro artículos titulada "Los Natacha en la Guerra Civil", tres de ellos en 1979 y un cuarto en 1980. En enero de 1979, se publicó la primera parte subtitulada "Sus primeras actuaciones", en el que se reseña la participación del Grupo 20, formado con los primeros 31 aviones de esta clase, que llegaron a principios de 1937, en las acciones en el frente de Madrid y principalmente en la batalla de Guadalajara, el principal éxito de la aviación republicana en toda la guerra civil.

La segunda parte fue publicada en junio, subtitulada "Creación de los Grupos 25 y 30", en el que se detalla la participación de los "Natacha" del Grupo 20 y del Grupo 25 (creado con la segunda remesa de 31 aviones llegada en abril de 1937), en las acciones bélicas hasta junio de 1937, con el intento de traslado de una Escuadrilla al frente Norte, en la batalla de La Granja y en la ofensiva sobre Huesca, dando cuenta asimismo de la reorganización de los "Natacha" debida a las grandes pérdidas que sufren y a la llegada de una tercera remesa de 31 aviones en mayo que supone la creación del Grupo 30, y la disolución de los Grupos 20 y 25, a finales de junio de 1937, su transformación en las Escuadrillas independientes 20,40 y 50.

La tercera parte fue publicada en noviembre subtitulada "Brunete y Belchite" se detalla la ofensiva republicana sobre Brunete a principios de Julio de 1937 y la actuación de los lentos "Natacha", los cuales por una combinación de un frente muy reduci-

do, la actividad de la caza y de artillería antiaérea sufrirían la baja de 13 aviones en el período comprendido entre el 6 y el 21 de julio. Asimismo en este artículo se detallan las acciones llevadas a cabo en la ofensiva sobre Belchite, en el frente de Aragón en la última quincena del mes de agosto de 1937.

También en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica, en agosto de 1980, se publica la cuarta parte subtitulada, "otoño-invierno de 1937" en el que se detalla la Batalla de Teruel, y ya creada la Revista "AEROPLANO", en su tercer número, de 1985, se publicó otro artículo titulado "Estudios monográficos de la Guerra Civil: La batalla de Guadalajara y el día más aciago de los Natacha", en el que se relata la actuación de los "Natacha" el día 24 de diciembre de 1938, tratando de frenar la ofensiva nacional sobre Barcelona, después de la batalla del Ebro. Es de señalar que en este artículo se presentan numerosos cuadros con la composición de las tripulaciones y componentes del Grupo 30, así como de bajas de aviones o incluso estadísticas de gasto de munición y armamento.

Con el artículo que se publica ahora se rellena el hueco que quedó en el relato del historial de los Natachas entre el final de la batalla de Teruel en febrero de 1938 y el 24 de diciembre de 1938, y después hasta el final de la guerra civil.

Es de señalar que en *Aeroplano* también se publicó en su número 18 del año 2000, un artículo de José Pla Blanch titulado "El último combate de los Natachas en Cataluña", y otro publicado en el número 23 de 2005, de Rafael Madariaga titulado "Apuntes para la historia de los Natacha" que sin duda pueden ser interesantes para quien quiera tener una visión completa de la actuación de estos aparatos, sus unidades y tripulaciones en su trayectoria en nuestro país.

EL GRUPO 30 "DE NATACHA" A FINALES DE FEBRERO DE 1938

Tras la reconquista de Teruel por las fuerzas nacionales dos de las escuadrillas del Grupo 30 retornan a bases alejadas del frente: la 1ª escuadrilla (José Mª del Romero) y la 3ª (Manuel Montalbán) se dirigen el 22 de febrero a Camporrobles. La 4ª Escuadrilla (Francisco Hernández Chacón) continúa en el sector pero se traslada de Liria a Manises y la 2ª (José Sánchez Calvo) permanece en este mismo aeródromo.

El 1 de marzo, en vísperas de la potente ofensiva por el Sur del Ebro, en dirección a Caspe y Alcañiz, la 1ª Escuadrilla se sitúa en Figueras (provincia de Gerona) y el 4 del mismo mes la

3ª Escuadrilla lo hace en Balaguer (provincia de Lérida).

En la noche del 5 al 6 de marzo se produjo una batalla naval entre Mallorca y Cartagena en la que resultó hundido el crucero nacional "Balears". La 4ª del Grupo 30 salió al amanecer en misión de reconocimiento del lugar del naufragio y solo vio un par de buques británicos recogiendo supervivientes. La 3ª Escuadrilla lo hizo desde Manises y una de sus tripulaciones, la formada por Gómez y Peiró, bombardeó y alcanzó a un buque auxiliar.

LA GRAN BATALLA DE ARAGÓN

El Ejército nacional planeó una gran ofensiva desde el sector de Teruel (excluido) hasta el río Ebro en una primera fase y hasta el Pirineo en la segunda.

La ofensiva nacional comenzó el 9 de marzo con gran éxito. El mismo día se incorporó a Zaidín (provincia de Lérida) la 2ª Escuadrilla, que el día 11 pasó a Castejón del Puente (provincia de Huesca) y el 15 al aeródromo valenciano de Liria.

[Tras la reconquista de Teruel por los nacionales dos de las escuadrillas del Grupo 30 retornan a bases alejadas del frente: la 1ª (José María del Romero) y la 3ª (Manuel Montalbán) se dirigen el 22 de febrero a Camporrobles]

Días después las vanguardias atacantes llegaban a la línea del río Guadalope , habiendo profundizado 75 km con relación al frente inicial , en donde se estabilizó la situación por el momento.

El 20 de marzo el teniente Alfredo Cervera Pérez se hizo cargo del mando de la 3ª Escuadrilla, en sustitución del capitán Manuel Montalbán Vera.

La noche del 22 al 23 de marzo el Cuerpo de Ejército Marroquí cruzó el río

Ebro del Sur al Norte y provocó el derrumbamiento de todas las defensas gubernamentales entre dicho río y los Pirineos. Simultáneamente se reanudó el avance al Sur del Ebro, con dirección a Gandesa.

No resulta fácil de explicar que en este crítico momento la Jefatura de Fuerzas Aéreas Republicana establecida en Albacete retirara del frente principal todas las escuadrillas de "Natachas". Las primeras en salir fueron la 2ª y la 3ª, que se replegaron el 24 de marzo a Manises. El 25 la 3ª Escuadrilla prosiguió a Almodóvar del Campo (provincia de Córdoba), mientras que las 1ª y 4ª se trasladaron a Jódar (provincia de Jaén). No parece que estas unidades pasaran a tan leja-

nas bases para su reorganización, pues las escuadrillas 2ª y 3ª llegaron a Almodóvar con 12 y 10 aparatos respectivamente y la 1ª a Jódar con 11, es decir con sus efectivos casi completos.

La situación al Norte del Ebro empeoraba por momentos para el bando republicano y la 2ª Escuadrilla (Sánchez Calvo) recibió orden de volver a Cataluña, en donde siguió operando todo el año 1938. Se estacionó en Vidreras el 29 de marzo, cuando las avanzadas de Yagüe se aproximaban a Lérida.

ABRIL Y MAYO DE 1938

Las escuadrillas 1ª, 3ª y 4ª del Grupo 30 continuaron en sus bases del Sur hasta finales del mes de abril , aunque la 4ª se trasladó de Jódar al Carmolí (provincia de Murcia) el 14 de dicho mes.

Desde su nueva base la 4ª escuadrilla efectuó largos servicios de cooperación con la Marina de Guerra, de mas de dos horas de duración sobre el mar. Las tripulaciones expresaron al jefe de escuadrilla su deseo de volver al frente, por boca de Jenaro Camacho (2º Jefe en esta época), pues estaban cansados de tanta agua. Hernández Chacón argumentó que a él le gustaba el servicio, a lo que Camacho contestó: "Claro, como tu sabes nadar".

Tras el corte en dos de la Zona gubernamental el 14 de abril, contra toda previsión, el Ejército nacional desistió de su penetración por Cataluña y prosiguió su avance hacia el Sur, a través de las ásperas tierras del Maestrazgo.



Juan Antonio Guerrero



Polikarpov R-Z "Natacha"

Dos de las escuadrillas de "Natachas" acudieron en auxilio de las tropas defensoras de este territorio, la 1ª y la 3ª, estableciendo su base de operaciones el 23 de abril en el aeródromo de Sinarcas (provincia de Valencia), situado cerca de los confines de Cuenca, junto al actual pantano (del Generalísimo).

Dichas unidades no perdieron ningún avión en abril ni mayo, a pesar de que no se dejó de luchar en estos meses. Sin embargo, la 4ª Escuadrilla, la más alejada de este frente activo, sufrió la baja de un "Natacha" por parada de motor, hecho que se produjo el 26 de abril en Puerto Motril, en una misión de apoyo al frente de Granada.

Esta 4ª Escuadrilla se incorporó después al frente de Levante, exactamente el 9 de mayo. Desplegó en el aeródromo de Requena, próximo al de Sinarcas y colindante con la carretera Madrid-Valencia y el ferrocarril Cuenca-Utiel-Valencia.

La 2ª Escuadrilla se situó en La Garriga a finales de abril y destacó en las primeras semanas de mayo algunos aviones a El Prat de Llobregat en misión de vigilancia de costas, entre ellos el pilotado por el teniente José Gómez Gómez.

A finales de mayo se reactiva el frente catalán con motivo de un importante contraataque gubernamental contra las cabezas de puente nacionales de Sort, Tremp y Balaguer. La 2ª Escuadrilla del Grupo 30 participa activamente en la lucha y pierde dos aviones, uno de ellos abatido el 24 de mayo por la artillería antiaérea en La Rápita y el otro derribado el 1 de junio en Sort cuando cumplía una misión de reconocimiento fotográfico. Perecieron el bombardero del primer avión caído y el fotógrafo que volaba en el segundo; es posible que también muriera a consecuencia de este derribo el piloto Ramón Repiso González, que fue ascendido a teniente, a título póstumo, con antigüedad de 2-6-38.

El último día de mayo ascendieron a capitanes observadores¹ los tenientes Ricardo Domingo Bochaca (quien pasó destinado a la 3ª Escuadrilla), Antonio Sirvent Carrillo y Manuel Ocaña Fariñas (quienes permanecieron en las escuadrillas 1ª y 3ª).

BIELSA Y CASTELLÓN

En la primera quincena de junio el Ejército nacional se aprestó a terminar con la resistencia de la 43 División gubernamental (Beltrán), cercada en la bolsa de Bielsa, sin más salida que la frontera francesa. El grandioso escenario que enmarcó la lucha en este sector estaba jalonado por imponentes picachos pirenaicos cubiertos de nieve.

La 2ª Escuadrilla del Grupo 30 se desplazó de La Garriga al aeródromo de Llavorsí, en la cuenca alta del río Nogue-



Capitán R. Domingo, jefe de EM de la 3ª Escuadrilla del Grupo 30.

ra-Pallaresa, aguas arriba de Sort, y desde allí acudió a operar a los angostos valles de montaña del sector de Bielsa, situados a una gran altitud sobre el nivel del mar.

Simultáneamente, las tropas nacionales seguían su ofensiva por el Maestrazgo. Entre los cuerpos de ejército de Castilla (Varela) y Galicia (Aranda) se situó el Destacamento de Enlace (García Valiño), que después de ocupar Mosqueruela varió su eje de marcha en casi noventa grados, cambiando su dirección NE-SO inicial por otra NO-SE que le dirigía hacia Castellón, donde debía enlazar con las tropas de Aranda que avanzaban por la costa.

Las fuerzas defensoras estaban integradas en los cuerpos de ejército XIX (Vidal), XX (Durán), XXI (Güemes) y XXII (Ibarrola), todos ellos subordinados al Ejército de Levante (Leopoldo Menéndez). Pronto se les unirían los de nueva creación XVI (Vallejo), y XVII (García Vallejo), que llenaron el hueco de las dos grandes unidades asturianas perdidas en el Norte.

La 4ª Escuadrilla que, como sabemos, estaba en Requena desde el 9 de mayo, participó activamente en esta fase de la batalla de Levante y perdió un avión el 14 de junio en Lucena del Cid, alcanzado por la antiaérea.

Este mismo día cayó Castellón en manos de las tropas nacionales y a continuación fueron disminuyendo los combates en este extremo del gran arco que marcaba la línea del frente entre Castellón y Teruel. Se intensificaron, por el contrario, en la otra punta del arco, por donde reanudó el avance el Cuerpo de Ejército de Castilla.

LA CONTROVERTIDA MISIÓN DEL 25 DE JUNIO DE 1938

Entre los días 18 y 19 de junio, el Cuerpo de Ejército de Castilla rompió la segunda línea fortificada al Sur de Teruel por el vértice de Creventada y al Sureste de Puebla de Valverde, dominando la carretera Teruel-Sagunto, pero su avance fue contenido el 20 y el 21. Del 22 al 24 el Cuerpo de ejército de Castilla reanuda su avance, ocupa el vértice Creventada y alcanza el río Mijares por el Norte de Sarrión.

El 25 de junio el Ejército de Levante ordenó un contraataque general por este sector guarnecido a finales de ese mes por el XVI Cuerpo de Ejército de nueva creación y el XIII C.E., que debía ser apoyado por la aviación con el bombardeo del terreno al sur de la 2ª línea fortificada, de unos diez kilómetros de longitud en la parte más profunda.

El mismo día 25, el general Varela había dispuesto que "hasta nueva orden" las divisiones de su Cuerpo de ejército quedasen en situación defensiva "no momentánea".

Ricardo Domingo, nombrado jefe de Estado Mayor de la 3ª Escuadrilla poco después de su ascenso a capitán, fue convocado a la Jefatura del Grupo 30 a mediados de junio con algunos días de antelación a la realización del servicio. Por razón de su cargo, además de programar y dirigir la navegación durante las misiones de vuelo, tenía que atender a la planificación de los servicios encomendados a su unidad, ya fueran estos de bombardeo o reconocimiento, visual o fotográfico.

En la exposición que se hizo en la Jefatura del Grupo del Grupo se admitió que los "Natachas" no eran los aviones mas adecuados para el servicio previsto, que abarcaba un objetivo muy amplio en un sector con numerosas

antiaéreas concentradas, pero se añadió que, desgraciadamente, no se vislumbraba alternativa alguna. Partiendo de esta perspectiva y para tratar de evitar sacrificios estériles se dejó a criterio de la propia escuadrilla ejecutante el cubrir o no la totalidad del objetivo, según aconsejaran las circunstancias.

El capitán Domingo instruyó a los observadores y bombarderos para el lanzamiento bomba a bomba, con una secuencia determinada, para poder batir toda la profundidad del objetivo. Se previó, para caso de juzgarse necesario, que, tras una señal convenida, se descargaran todas las bombas en salva. Los pilotos debían estar muy atentos para no quedarse atrás en el viraje brusco y en picado que seguiría a la suelta de bombas,

[A finales de mayo de 1938 se reactiva el frente catalán por el importante contraataque gubernamental contra las cabezas de puente nacionales de Sort, Tremp y Balaguer. La 2ª Escuadrilla del G 30 pierde dos aviones]

¹Diario Oficial del Ministerio de Defensa nº 131.

maniobra usual con este tipo de avión, que permitía un retorno seguro hacia la base, en vuelo casi rasante.

La acción se realizó el 25 de junio y Domingo asegura que desde antes de alcanzar el frente ya empezó la antiaérea a disparar y, a medida que la formación se acercaba al objetivo, el fuego se iba intensificando. Al llegar los "Natachas" a Punta Creventada comenzaron el bombardeo enfilandos a Puebla de Valverde. Apenas había apretado Domingo el botón de disparo dos veces cuando la cortina antiaérea que presenciaba por delante llegó a ser imponente². Hizo la señal convenida para lanzar todas las bombas y Cervera, el jefe de la escuadrilla, comenzó inmediatamente a virar hacia sus líneas. A pesar de la rapidez de la maniobra un "Natacha" fue derribado en el viraje y cayó completamente incendiado; poco después cayó otro, del que se salvaron los dos tripulantes en paracaídas, uno de los cuales era el bombardero Nieto.

Como contrapunto a este relato vamos a dar la versión de García Morato. Éste, que era jefe de Operaciones de la Brigada Aérea Hispana, salió dicho día en misión de reconocimiento del frente con un Fiat solitario y tuvo la oportunidad de sorprender a la 3ª Escuadrilla del Grupo 30, precisamente en el momento en que llegaba al punto de bombardeo.

²No utilizaba el visor, dada la amplitud del objetivo.

Morato volaba a menor altura, lo que hubiera supuesto una desventaja táctica de haber tenido que enfrentarse a la caza enemiga, pero que resultó beneficiosa para el ataque a los "Natachas", que tenían una zona muerta por debajo y detrás. Se lanzó por sorpresa contra los bombarderos, que volaban mas bajos que los cazas, y ni unos ni otros se apercebieron de lo que ocurría, ya que la antiaérea actuaba simultáneamente.

En su única pasada vio caer dos "Natachas" en el viraje de retorno (el resto huía, escribió Morato) y a continuación se alejó, antes de que reaccionaran los cazas.

El parte nacional se apuntó el derribo de cuatro "Natachas", achacando el abatimiento de dos de ellos a la Caza y el de los otros dos a la DCA; en realidad solo fueron dos los aviones caídos, que pudieron ser alcanzados por los disparos del Fiat y/o de tierra.

OFENSIVA CONTRA VALENCIA

A primeros de julio, cuando el Ejército del Norte (general Dávila) pugnaba por avanzar hacia Valencia, las tres escuadrillas de la Zona Centro-Sur colaboraron en la defensa, bajo las órdenes supremas del general Miaja, jefe del Grupo de Ejércitos de tal Zona.

Miaja, como en los lejanos días de la lucha por Madrid, consiguió acumular en la defensa de Valencia más medios terres-

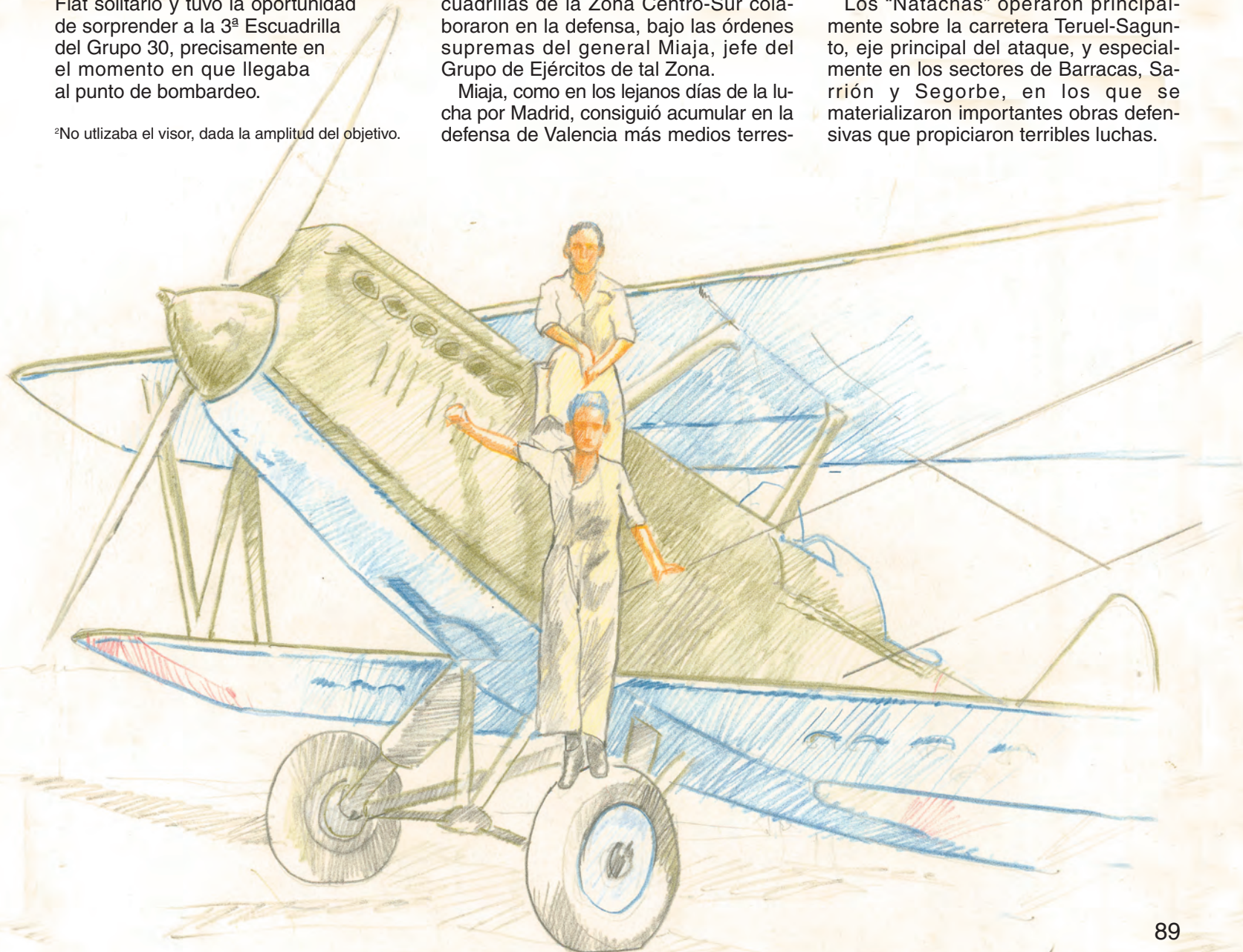
tres que los empleados por los atacantes, tanto en personal como en material.

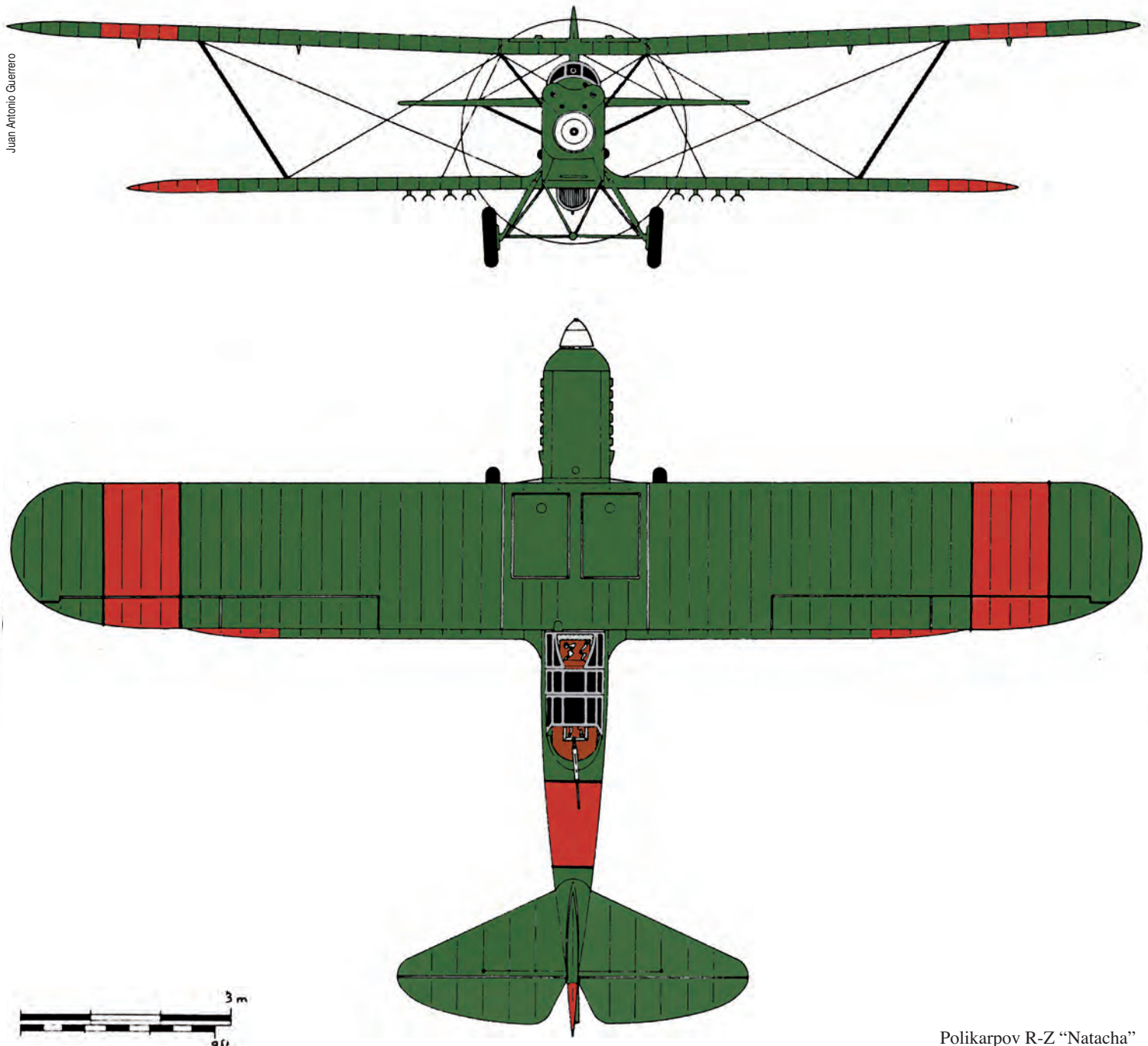
Pero en lo que se refiere, a disponibilidades aéreas estaba en franca inferioridad, pues las escuadrillas de cazas monoplanos se hallaban muy mermaidas tras los continuos avatares bélicos del año; aún no habían cruzado la frontera el casi centenar de Polikarpov I-16 tipo 10, de cuatro ametralladoras, que reforzarían a la Escuadra de Caza en los días de la batalla del Ebro. Esto sería parcialmente compensado por las abundantes entregas de cazas biplanos de la factoría de Reus-Sabadell, del orden de uno diario.

En lo que al Grupo 30 se refiere, cada escuadrilla solía tener en vuelo por esta época unos diez aviones. Ya no conseguían completar los 12 de plantilla, pero no se puede decir que estuvieran escasas de material. Como refuerzo y complemento de los "Natachas" la Aviación republicana disponía del nuevo grupo "Grumman", que contaba con mejores aviones pero carecía del largo historial del Grupo 30.

El frente de combate formaba un largo arco desde la Sierra de Espadán, cerca de la costa, hasta las inmediaciones de Teruel.

Los "Natachas" operaron principalmente sobre la carretera Teruel-Sagunto, eje principal del ataque, y especialmente en los sectores de Barracas, Sarrión y Segorbe, en los que se materializaron importantes obras defensivas que propiciaron terribles luchas.





Polikarpov R-Z "Natacha"

Las escuadrillas 3ª y 4ª del Grupo 30 estuvieron basadas en el aeródromo de Casas Ibáñez, (provincia de Albacete) desde el 17 de junio. La 1ª se trasladó de Sinarcas a Casas de Ves el 24 del mismo mes.

La ofensiva contra Valencia finalizó definitivamente cuando el Grupo de Ejércitos de Cataluña (general Hernández Saravia) cruzó el Ebro el 25 de julio, en dirección a Gandesa. El centro de gravedad de los combates terrestres y aéreos se trasladó a este sector hasta mediados de noviembre.

LA BATALLA DEL EBRO

Con los nuevos "Súper-Moscas" entrados por los Pirineos, casi un centenar, se reconstituyeron las seis escuadrillas del Grupo 21 de caza y aun quedaron tres aviones de reserva para cada

escuadrilla. Los "Moscas" veteranos pasaron en su mayor parte a revisión y reparación, pero con algunos de ellos se formó la 7ª Escuadrilla de dicho Grupo.

Este gran refuerzo de la caza republicana influyó poco en la actuación de los "Natachas" en el verano de 1938, ya que estos aparatos operaron principalmente por el sur de España y los nuevos cazas se concentraron principalmente en el Ebro, donde fueron desgastándose a lo largo de los continuos combates del verano y otoño. En esta época solo la 2ª escuadrilla del grupo 30 operó en Cataluña, siendo su base habitual el aeródromo de La Garriga, aunque para la batalla del Ebro bajó a Reus y desde allí bombardeó Fayón, Flix y otros muchos objetivos. Seis sargentos pilotos de dicha unidad ascendieron a teniente el 18 de agosto (D.O. nº 206 del Ministerio de Defensa).

Eran los siguientes:

- Francisco Palma Palma
- Héctor de Diego Ortega
- José García Migallón
- Manuel Gisbert Talens
- Mamés Guillén Sánchez
- Antonio Nicolás Ros

En el mismo Diario Oficial ascendían los sargentos pilotos de la 3ª Escuadrilla Luis Seguí Pérez y Antonio Torroella Valldeperas, el de la 4ª José Mora Ruiz y los sargentos indicados en el cuadro nº 1, que quizá pertenecieran al grupo 30:

<i>Cuadro nº 1</i>	
PILOTOS	TRIPULANTES
Andrés Fernández Morales	Mario Martínez Silvestre
	Isidro Rojo Abella
José Sanchiz Navarro	Rogelio Penacho Utrilla
Antonio Ros Campillo	José Mª Dengra González
Eleuterio Esteban Soto	
Máximo Nogal Silva	

OPERACIONES EN EL RIO ZÚJAR

Entre el 20 y el 25 de julio el Ejército Nacional había ocupado en Extremadura el valle de la Serena, mediante una acción combinada de las divisiones 11, 19 y 74 del Ejército del Centro (Saliquet) y las 21, 24, 102, 112 y 122 del Ejército del Sur (Queipo de Llano). La iniciación de la batalla del Ebro dio un respiro al Ejército de Extremadura (Burrillo), que en estos días constaba de los Cuerpos de Ejército VII (Rubert) y VIII (Márquez), de tres divisiones cada uno: las 29, 36 y 37 en el primero y las 38, 63 y 67 en el segundo.

El 1 de agosto se hace cargo el coronel Adolfo Prada (veterano de Madrid y del Norte) del mando del Ejército de Extremadura, que reestructura el día 12 en tres Cuerpos de Ejército: el VI, a las órdenes de Gallego (Divisiones 29 y 36), el VII, mandado algún tiempo más por Márquez y enseguida por Martín Calvo (Divisiones 37, 41 y 51) y el VIII, cuya jefatura asumió Castillo hasta que Joaquín Pérez Salas volvió a mandarlo (Divisiones 38, 63 y 68).

Los combates se habían reanudado el 9 de agosto y el avance nacional alcanzó Cabeza de Buey el 12 y Zarzacapilla el 15, pero no consiguió ocupar todo el recodo del río Zújar. El Ejército de Extremadura, viendo que el frente se aproximaba a Almadén, sede de su Cuartel General y de las famosas minas de mercurio, contraatacó con dureza.

El apoyo aéreo al Ejército de Extremadura lo ejercía la 5ª Región Aérea, de la que era jefe el piloto de la Aeronáutica Naval Enrique Pereira Basanta, veterano de hidros y Katiuskas, quien en esos días exhibía el grado de mayor de Aviación.

En su Región actuaban las escuadrillas 1ª y 4ª del grupo 30 basadas inicialmente en el aeródromo de Almodóvar y las escuadrillas 2ª y 4ª del Grupo 26 de Caza, dotadas de "Chatos". A estas unidades se enfrentaron desde el 18 al 28 de julio los dos grupos Fiat españoles (Gª Morato y Salas), luego una escuadrilla Fiat del grupo 2G3 (Salas), la de Miguel Guerrero, y a partir del 12 de agosto con esta unidad y otra escuadrilla Fiat independiente y de nueva creación, mandada por Pazó.

Los Natachas fueron atacados por la Escuadrilla Guerrero el 28 de julio y el 9 de agosto, que declaró haber derribado uno en el primer encuentro del segundo día citado.

Para participar en la contraofensiva del coronel Prada se trasladó al frente extremeño la 1ª Escuadrilla del Grupo 21, ya equipada con "Super-Moscas" de cuatro ametralladoras, en refuerzo de

[La ofensiva contra Valencia finalizó cuando el Grupo de Ejércitos de Cataluña cruzó el Ebro el 25 de julio, en dirección a Gandesa. El centro de gravedad de los combates se trasladó a este sector hasta mediados de noviembre]

Cuadro nº 2

PATRULLA	PILOTO	AVIÓN
1ª	Capitán Francisco Hernández Chacón	nº 2307
	Teniente Benito Valle Molina	
	Sargento Valentín Mas Moreda	nº 2324
	Teniente Jesús Hernando Utrilla	nº 2148
	Sargento Pablo Sacristán Paredes	
Teniente José Antonio Castillo Nicolás	2ª	
Teniente José Gómez Baños		nº 2357
Sargento Angel Ripoll Martínez		nº 2310
Teniente Jerónimo de la Puerta Calvo		
Sargento Santiago Carrión Palacios		
Sargento Adolfo Rollán Alférez	nº 2816	
Sargento Manuel García Ferrer	3ª	
Teniente Ardon		nº 2819
Sargento Luis Pachón del Campo		nº 2368
Sargento José Barreda Vives		
Sargento fotógrafo Juan de la Fuente Nieto		
Sargento Salvador Torres López	nº 2393	
Cabo Teófilo Bolos Redolar		

Cuadro nº 3

PATRULLA	PILOTO	AVIÓN
1ª	Teniente Alfredo Corbera Pérez	nº 2114
	Capitán Ricardo Domingo Bochaca	
	Sargento Valentín Mas Moreda	nº 2344
	Sargento Juan González Gomar	nº 2106
	Sargento Luis Seguí Pérez	
Sargento Miguel Ruiz Medina	2ª	
Teniente Víctor Andrés Valdemoro		nº 2156
Teniente Luis Fenollosa Martín		nº 2141
Sargento Vicente Ribera Jiménez		
Sargento José Jiménez Resino		
Sargento Teodoro Trepal Vilaro	nº 2355	
Sargento Francisco Cunillera Guell	3ª	
Teniente Bartolomé Munuera Vera		nº 2018
Teniente Antonio García Galache		nº 2146
Sargento Rodríguez		
Sargento Jesús Meneu Monleón		nº 2165
Sargento Ponte		
Sargento Luis Román San José		
Teniente Salvador Rivas González	nº 2148	
Teniente Miguel Mulet Alomar		

las dos escuadrillas de cazas biplanos del sector.

El 19 de agosto la 4ª Escuadrilla de "Natachas" despegó de Almodóvar con nueve aviones para efectuar un servicio de guerra y, a la vuelta, aterrizó en Saceruela, donde se situó también la 1ª

Escuadrilla del grupo 30, para dejar Almodóvar a los Súper Moscas. La composición de la 4ª Escuadrilla el día del traslado figura en el cuadro nº 2.

El avión nº 2310 no lanzó las bombas sobre el objetivo, haciéndolo al regreso en la Sierra, a 4 Km de Viñuela; el nº 2324 sufrió averías en la toma de tierra. Sobre el frente vieron 12 cazas Fiat, que volaban a unos 1.600 metros de altitud.

Este mismo día 19 de agosto Hernández Chacón ascendió a 2º Jefe del Grupo 30, y quedó de comandante de la 4ª Escuadrilla el teniente piloto (antiguo mecánico, como Chacón) Jenaro Ca-

macho González. La jefatura del grupo la ejercía José Mª del Romero desde el 1 de julio, al que sustituyó al frente de la 1ª Escuadrilla el teniente José González Gómez.

El 25 de agosto volvieron a Extremadura los grupos de caza Fiat de García Morato y Salas. Desde dicha fecha hasta el 4 de septiembre todos los días se produjo algún combate aéreo, en el sector Zújar-Cabeza de Buey, con las excepciones del 29 de agosto y 3 de septiembre. El más memorable fue el del 2 de septiembre, jornada en la que Ángel Salas, que encabezaba una formación de 18 biplanos Fiat, derribó los 3 "Katiuskas" pilotados por Blas, Monzonis y Pavía y el "Super-Mosca" del jefe de escuadrilla José Redondo Martín.

Otros ocho "Natachas" que bombardeaban el mismo sector que los nueve "Katiuskas" atacados, salieron indemnes del trance.

Acabados los enfrentamientos aéreos, las escuadrillas 1ª y 4ª de "Natachas" se desplazaron a Valdepeñas, en donde también residía la Jefatura del Grupo 30.



Las Escuadrillas 4ª de "Chatos" y 1ª de "Super-Moscas" subieron a Cataluña y la 2ª de Chatos siguió en el Sur.

La 3ª Escuadrilla del grupo 30 había permanecido en Úbeda, afecta al Ejército de Andalucía. El 26 de julio tenía la composición que figura en el cuadro nº 3.

Alfredo Corbera dejó el mando de la 3ª Escuadrilla al teniente Víctor Andrés Valdemoro, antes de partir, el 22 de agosto, de Úbeda a Santa Cruz de Mudela. Quedaron como jefes de patrulla los también tenientes Bartolomé Munuera, Salvador Rivas y Luis Seguí (ascendido, como sabemos, el 18 de agosto).

A finales de agosto las tres escuadrillas del Sur estaban mandadas por tenientes titulados de pilotos durante la guerra, dos de ellos en mayo de 1937; el otro, algo más antiguo, procedía del Cuerpo de Mecánicos de Aviación Militar. En la de Cataluña, la 2ª, el también teniente en campaña Eustaquio Gutiérrez sustituyó al capitán Sánchez Calvo cuando este pasó a los Grumman.

La 3ª Escuadrilla de Natachas permaneció en Santa Cruz de Mudela hasta el día 16 de septiembre, fecha en la que se trasladó a Madridejos.

Aparte de los despliegues usados en estos meses (Valdepeñas-Santa Cruz de Mudela-Valdepeñas y Valdepeñas-Madridejos-Valdepeñas), estaba previsto como alternativo el formado por Madridejos, Villafranca y Quintanar de la Orden, con la Jefatura

del Grupo en Herencia, pero hay noticias de que llegara a usarse. Es posible que se utilizara el aeródromo de Quintanar de la Orden y alguno avanzado, a finales de septiembre, como punto de apoyo al ataque del Ejército de Levante por la Sierra de Javalambre.

En el otoño de 1938 muchos de los componentes de las escuadrillas de "Natachas" tenían a sus espaldas año y medio de lucha aérea y podían considerarse auténticos veteranos.

Esta situación tuvo reconocimiento oficial en octubre de dicho año, mes en el que fueron ascendidos a teniente siete sargentos pilotos (por D.O. nº 272 y 284, de los días 19 y 31) y 16 ametralladores-bombarderos y fotógrafos. Sus nombres se indican a continuación:

- Valentín Mas Moreda (piloto de la 3ª Escuadrilla)
- Isidoro Nájera Montejo (piloto de la 2ª Escuadrilla)
- Luis Villalvilla Gascuña (piloto de la 2ª Escuadrilla)
- Manuel Ferrer Aucejo (piloto de la 1ª Escuadrilla)
- Pablo Sacristán Paredes (piloto de la 4ª Escuadrilla)
- Francisco Serrano Gil de Santibáñez (piloto)
- Ricardo Martínez Chiloeches (piloto)
- Miguel Ruiz Medina (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)
- Luis Román San José (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)
- José Jiménez Resino (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)

- Juan González Gomar (ametrallador-bombardero de la 3ª Escuadrilla)
- Alejandro Lozano Folque (fotógrafo de la 2ª Escuadrilla)
- Carlos Rovira Siscar (ametrallador-bombardero de la 4ª Escuadrilla)
- Santiago Carrión Palacios (ametrallador-bombardero de la 4ª Escuadrilla)
- Juan de la Fuente Nieto (fotógrafo de la 4ª Escuadrilla)
- Dionisio Martínez Rábago (ametrallador-bombardero de la 1ª Escuadrilla)
- Martiniano Lumbreras Sorrega (ametrallador-bombardero de la 2ª Escuadrilla)
- Ángel Luesma Astícola (ametrallador-bombardero de la 2ª Escuadrilla)
- Ángel Blasco Yago
- Pedro Ubeda Martín
- Andrés Sánchez Sánchez
- Manuel Bravo Téllez
- Pedro Cabrero Portellana

Poco antes de acabar la batalla del Ebro, exactamente el 11 de noviembre (D.O. nº 295), se coronó este proceso al

[A finales de agosto las tres escuadrillas del Sur estaban mandadas por tenientes titulados de pilotos durante la guerra, dos de ellos en mayo de 1937; el otro, procedía del Cuerpo de Mecánicos de Aviación Militar]

ser promovidos al grado de capitán los siguientes tenientes:

- Víctor Andrés Valdemoro (Jefe de la 3ª Escuadrilla)
- Eustaquio Gutiérrez Ramírez (Jefe de la 2ª Escuadrilla)
- Antonio Muñoz Marín (accidentado el 1-6-38 en La Garriga)
- Jenaro Camacho González (Jefe de la 4ª Escuadrilla)
- Luis Fernández García
- Alfredo Cervera Pérez (antiguo Jefe de la 3ª Escuadrilla)
- Enrique Cabello Jiménez (trasladado al grupo 26 de Chatos)
- José González Gómez (Jefe de la 1ª Escuadrilla)

– Diego Sánchez López (Jefe de Escuadrilla de Grumman)

Coincidiendo con la finalización de la batalla del Ebro, el capitán José Mª del Romero ascendió a mayor (D.O. nº 301, del 17 de noviembre) y continuó al frente del Grupo 30. Con anterioridad había sido promovido a dicho empleo Juan de Vargas (D.O. nº 252, del 29-9-38) y poco después lo sería José Sánchez Calvo (D.O. nº 326, del 12-12-38), antiguos jefes respectivos de la 1ª y 2ª Escuadrilla.

LA OFENSIVA DE POZOBLANCO

A finales de 1938 el Estado Mayor Central del Ejército Popular preparó una ofensiva por Extremadura y Andalucía que debería ganar el tiempo necesario para reorganizar las fuerzas que habían participado en la batalla del Ebro y reforzar el Grupo de Ejércitos de Cataluña.

Según Vicente Rojo, a mediados de diciembre de dicho año ya estaba preparada la ofensiva, cuya acción principal correspondía al Ejército de Extremadura, con línea de avance Pozoblanco- Peñarroya. Como apoyo a esta misión principal se habían pensado dos maniobras de diversión, una a cargo del Ejército de Andalucía con la colaboración de una brigada reforzada de desembarco, que actuaría sobre Motril, y la segunda encomendada al Ejército del Centro, cuyo fin era el corte de las comunicaciones entre los frentes de Madrid y Extremadura. La maniobra se retrasó por discrepancias acerca del proyectado desembarco y por la necesidad de atender al abastecimiento de Madrid, que creó dificultades de transporte.

El Mando nacional tuvo conocimiento de los preparativos y detectó la presencia del XVII Cuerpo de Ejército en la provincia de Jaén, en una posición central que le permitía atacar indistintamente por Granada o Córdoba. La acti-

[Los Natachas se mostraron activos desde el 7 de enero de 1939. En esta jornada participaron en los combates las escuadrillas 1ª y 4ª, especialmente esta última, que efectuó dos servicios de guerra partiendo de Almansa]



Uno de los Natacha de la 1ª Escuadrilla que desde San Pedro del Pinatar volaron en Orán, en Argelia, el 29 de marzo de 1939.



Escuadrilla 2/30 en la Garriga, festejando la boda de uno de sus pilotos, Mamiés Guillén, en mayo de 1938.

vidad inusitada de guerrilleros en Granada y Extremadura indicó la inminencia de la ofensiva. A finales de diciembre las grandes concentraciones en el sector de Pozoblanco hicieron pensar que este era el punto elegido. En vista de ello se situaron en Córdoba dos de las divisiones de reserva del Ejército nacional del Sur, quedando la tercera en las proximidades de Granada. La 11 División, reserva del Ejército del Centro, fue destacada al Sur, para que pudiera atender al frente de Extremadura.

Los retrasos sucesivos en la preparación de la ofensiva del Ejército Popular permitieron al Mando nacional adelantarse con su avance por Cataluña, que se inició el 23 de diciembre. Miaja comenzó su ofensiva el 5 de enero, cuando ya se tambaleaba el frente catalán; participaron en su primera fase el XXII Cuerpo de Ejército (Ibarrola), la Agrupación de divisiones Toral y la columna "F" de explotación del éxito.

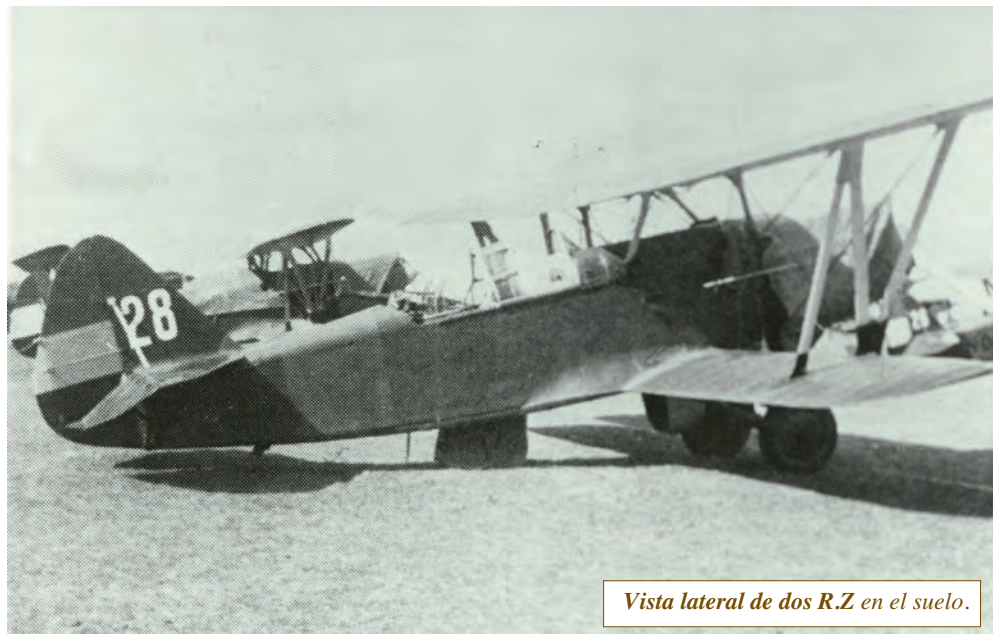
El sector de ataque venía siendo frente de combate desde el año 1936. Por ello, las fortificaciones eran muy fuertes y contaban con tres líneas de defensa.

El XXII Cuerpo republicano atravesó la segunda línea el día 7 y ocupó Fuenteovejuna, pero no logró domeñar la resistencia de tres puntos clave del flanco oriental, defendidas por las tres divisiones de reserva del Ejército del Sur: Mano de Hierro (de la 1ª línea), el Cerro del Médico (de la 2ª) y Sierra Tejonera (de la 3ª). El 8 de enero el XXII Cuerpo llegó a Granja de Torrehermosa, a 30 km de su base de partida, pero en esa jornada la defensa de Peñarroya estaba garantizada.

En el otro flanco del ataque la División 11 del ejército nacional se aferró a Sierra Trapera, que no pudo ser ocupada por la Agrupación Toral. No obstante lo estrecho del boquete de entrada, la columna "F" penetró en la bolsa el día 7 hasta Los Blázquez y Peraleda del Saucedo y amenazó con cortar el saliente nacional de Cabeza de Buey. Para su defensa los Ejércitos nacionales del Centro y del Norte tuvieron que enviar tres divisiones de refuerzo.

Los Natachas se mostraron activos a partir del 7 de enero. En esta jornada participaron en los combates las escuadrillas 1ª y 4ª, especialmente esta última, que efectuó dos servicios de guerra partiendo de Almansa por una sola salida de la 1ª, basada en Almodóvar.

La 3ª Escuadrilla recuperó el 8 de enero cinco de los seis Natachas que había destacado a Cataluña una semana antes, bajo el mando del capitán Jenaro Camacho (de la 4ª Escuadrilla); el sexto aparato se averió en el despegue muriendo el teniente piloto Salvador Rivas González y resultando herido el teniente observador Luis Fonollosa Martín. Otros seis aviones de la 2ª Escuadrilla, que habían salido de Cataluña rumbo a Villar del Arzobispo conducidos



Vista lateral de dos R.Z en el suelo.



El Natacha de José Gómez, en vuelo.



Dos Natacha volando en formación. En el anterior se ven bien las posiciones del piloto y del ametrallador-bombardero.

por su antiguo jefe, el capitán Sánchez Calvo, se volvieron a mitad de camino.

Este mismo día 8 la 3ª Escuadrilla operó una vez en el sector de Pozo blanco con base en Ciudad Real, conocida entonces por Ciudad Leal. Las escuadrillas 1ª y 4ª mostraron los días 8 y 9 la misma actividad que el 7

Un fuerte temporal de lluvia que se

desencadenó el 10 de enero impidió los vuelos en las jornadas siguientes y propició la paralización de la primera parte de la ofensiva.

El 17 y el 18 de enero, aún con mal tiempo, el Ejército de Extremadura insiste en el ataque. El objetivo fundamental en este momento es el cerco y destrucción de las tropas de Sierra

Trapera, pues la eliminación de esta posición resulta imprescindible para la ampliación del portillo de penetración en la bolsa y la apertura de líneas de comunicación eficaces que dieran seguridad a las fuerzas que se hallaban en su interior.

Se incorporó a la lucha el XVII Cuerpo de Ejército republicano (García Vallejo), que atacó enérgicamente desde el exterior, a un tiempo que lo hacía desde el interior la nueva Agrupación "C", formada con las tres divisiones iniciales que se conservaban más frescas.

El 19 de enero mejora el tiempo, se reanudan los vuelos y salen al frente las escuadrillas 1ª y 3ª del Grupo 30, que vuelven con un avión averiado cada una de ellas y cuatro tripulantes heridos: el sargento piloto Vicente Rivera y el teniente Luis Román de la 3ª y el sargento piloto Jesús Cañamero Pérez y el teniente bombardero Dionisio Martínez Rábago de la 1ª.

En esta época los servicios aéreos se mostraban mucho más difíciles que en las primeras jornadas, pues la escuadrilla nacional de caza del sector, la 8ª Fiat (Aristides García López), había sido reforzada por las 3ª y 1ª del Grupo 2-G-3 (Miguel Guerrero y Vázquez Sagastizábal). La 2ª Escuadrilla (Cuadra) y el jefe del Grupo (Salas) permanecieron en Cataluña. Frente a las escuadrillas Fiat formaban dos de Chatos y una de Moscas, mandadas por Castillo Monzó, Viñals y Redondo.

El 20 y el 21 de enero no salen al frente los Natachas, por mal tiempo, pero el 21 son reforzados con los que aún quedaban en Cataluña, de la 2ª Escuadrilla, que pasaron en vuelo a Manises (Valencia): Con ellos iba el teniente Mulet, quien se reincorporó a la 3ª Escuadrilla.

El 22 de enero la caza nacional informó que había llegado a divisar unos Natacha pero que no pudo alcanzarlos. Este día voló la 3ª Escuadrilla del Grupo 30, el 23 lo hicieron la 1ª y 3ª, y el 24 las tres.

Los Fiat intentaron el 23 y el 24 impedir la actuación de la aviación adversaria, con poco éxito. El 23 perdieron a sus as, Vázquez Sagastizábal y al día siguiente chocaron en el aire los aviones de Pedro Lacalle y Enrique Mendía, que se lanzaron en paracaídas sobre territorio enemigo y fueron hechos prisioneros. Las escuadrillas 1ª y 3ª de Natachas acudieron a la línea de combate los días 23 y 24, jornada ésta en la que la 4ª Escuadrilla también hizo acto de presencia.

En estos días arrecia el contraataque nacional, que el 25 de enero progresa hasta Fuenteovejuna. El 4 de febrero el Ejército de Extremadura se replegó a la línea que ocupaba un mes antes.

Entre el 4 y el 8 de febrero los Natachas volvieron a mostrarse activos. El 4 efectuaron cinco servicios de guerra (dos las 3ª y 4ª escuadrillas, y uno la

Polikarpov R-Z "Natacha"

El Polikarpov R-Z es un desarrollo del R-5 "Rasante" que también voló en la Guerra Civil. En el conflicto español participaron 93 aviones de esta clase que llegaron en partidas de 31 aviones, la primera en enero y la última en mayo de 1937. Su entrada en servicio operativo tuvo lugar en febrero y se mantuvo en primera línea como avión de apoyo a las operaciones terrestres en todos los escenarios, excepto en el Norte, hasta el final de la Guerra Civil. Está documentada la pérdida por diversas causas operativas (derribos de caza, AAA o accidentes) de 43 aviones. Se recuperaron 36 aviones al final de la Guerra Civil, de los cuales 13 lo fueron en Argelia. Estos aviones quedaron prestando servicio en Marruecos y en 1946 todavía quedaban 12 aviones operativos con la denominación de R-5. También fue empleado por los soviéticos en la frontera chino-rusa de 1939, contra fuerzas japonesas y aunque obsoleto, el R-Z se hallaba aún en servicio en junio de 1941, y fue pronto reemplazado por el monoplano monoplaza de ataque al suelo Ilyushin Il-2 Shturmovik.

El diseño del Polikarpov R-Z está fuertemente influenciado por el del R-5, avión sesquiplano con tren de aterrizaje fijo, con un fuselaje más corto y más ancho diferenciándose del "Rasante" sobre todo en el diseño de las cabinas del piloto y observador, ahora con una protección de plexiglás transparente. Otra de las modificaciones más importantes aunque menos aparente es el montaje de un motor más potente, el Mikulin M-34 N que entregaba una potencia de entre 750 y 800 CV a una hélice fija. Este motor es un desarrollo realizado en 1928 del Mikulin M-17, el cual a su vez era un motor fabricado bajo licencia en la URSS copia del BMW VI, y aunque mantiene los doce cilindros en V a 60º, y la misma concepción dinámica, adopta numerosas soluciones originales que lo hacen uno de los motores de mayor éxito y fiabilidad de la URSS. Se construyeron, 10.500 motores de diversas versiones de este tipo, y se alcanzaron, en sus últimas versiones de 1942 potencias de 1.200CV.

Sin embargo el RZ era un avión relativamente lento, debido a su concepción anterior a 1936, año en que se empezaban a introducir técnicas innovadoras con planos cantiléver, trenes de aterrizaje retráctiles y hélices de paso variable. El Natacha tenía una velocidad máxima en línea de vuelo de 290km/h, aunque en picado podía alcanzar 400 km/h sin peligro para la estructura del ala, que era muy fuerte debido a los montantes de duraluminio que unían los planos.

En el momento de su entrada en operaciones, principios de 1937 tampoco se puede decir que fuera un avión inferior en características a los utilizados en el bando nacional. Así el Heinkel-46 y el Aero-101 estaban en desventaja con el R-Z y los Heinkel-45 y Romeo-37 tenían características muy parejas.

El armamento del "Natacha" estaba compuesto de una ametralladora fija del 7,62mm, situada en la parte superior del motor que disparaba a través de la hélice, con una cadencia de 800 disparos por minuto y otra ShKAS KM 36 7,62 mm operada por el observador y que cubría el sector posterior/superior con una cadencia de 1.800 disparos por minuto. Debido a esta peligrosa arma los "Natacha" eran atacados por la caza nacional, normalmente, desde el sector inferior y para evitarlo la táctica que se seguía era volar formaciones de escuadrillas de tres patrullas de tres aviones agrupados para cubrirse unos a otros, y preferentemente volaban y bombardeaban a baja altura. Cuando eran atacados por la caza su táctica de defensa preferida era picar a la vertical con motor a fondo (eran capaces de alcanzar los 400 km/h) y volar muy cercanos al suelo. Sin embargo esta táctica tenía el inconveniente de situar los aviones en las alturas que la artillería antiaérea era más eficaz.

El "Natacha" disponía de 8 puntos de anclaje en el ala inferior y admitía alguna de las combinaciones siguientes:

- 8 bombas de 42,5 kg
- 8 bombas de 37,5 kg
- 6 bombas de 50 kg
- 4 bombas de 75 kg

CARACTERÍSTICAS GENERALES

- Tripulación: 2
- Longitud: 9,7 m
- Envergadura: 15,5 m
- Altura: 3,6 m
- Superficie alar: 42,5 m²
- Carga alar: 82,3 kg/m²
- Peso vacío: 2.430 kg
- Peso máximo al despegue: 3.500 kg
- Velocidad máxima operativa : 290 km/h
- Alcance: 1.000 km
- Techo de servicio: 8.700 m
- Planta motriz: 1 motor Mikulin M-34 N, sobrecargado por compresor
 - Potencia: 625 kW (838 HP; 850 CV)
 - Tipo: 12 cilindros en v a 60º
 - Peso en vacío: 680 kg
 - Tipo de combustible: gasolina de 87 octanos
 - Sistema de combustible: carburadores K-34
 - Sistema de refrigeración: Por agua con radiador en parte inferior entre las ruedas del tren
 - Potencia específica: 13,42 kW/L
 - Compresión: 6,0/1
 - Relación potencia/peso: 0,92 kW/kg



[Los días 23 y 24 de enero de 1939 los Fiat intentaron impedir la actuación de la aviación adversaria con poco éxito. El 23 perdieron a Vázquez Sagastizábal y el 24 chocaron en el aire los aviones de Lacalle y Mendía]

1ª) y el cinco salieron cuatro veces al frente (dos la 1ª y una las 3ª y 4ª). La 4ª Escuadrilla sobrevoló de nuevo el frente de Pozoblanco las jornadas del 6 y el 8, acompañada el primer día por la 1ª y por la 3ª el segundo.

La actuación global del Grupo 30 en la batalla de Pozoblanco queda resumida en el siguiente cuadro:

Del 7/1 al 8/2.....	1/30.....	3/30.....	4/30.....	Total.....
Nº de servicios.....	10.....	10.....	13.....	33.....
Horas de vuelo.....	23.04.....	21.39.....	32.07.....	76.50.....
Tiempo medio.....	2,18.....	2,08.....	2,28.....	2,20.....
Bombas lanzadas.....	704.....	618.....	888.....	2.210.....
Toneladas lanzadas.....	33,34.....	29,22.....	41,23.....	103,89.....
Peso medio de las bombas.....	47,5.....	47,3.....	46,4.....	47,0.....
Bombas por servicio.....	70,4.....	61,8.....	68,3.....	67,0.....
Peso por servicio.....	3.344.....	2.922.....	3.172.....	3.148.....

De acuerdo con el peso de bombas lanzado por servicio, el número promedio de aviones participantes en las misiones fue entre nueve y diez. Las cargas más frecuentes por avión parecen ser las de 8 bombas de 42,5 kg (340 kg en total), ó 6 bombas de 50 kg (300 kg en total).

Como vemos, las escuadrillas estaban bastante completas de material en esta época, pues podían poner en vuelo al menos tres patrullas de a tres aviones, lo que no estuvo al alcance de las escuadrillas 20, 30 y 50 en la batalla de Belchite. Claro que en agosto de 1937 eran seis las escuadrillas de Na-

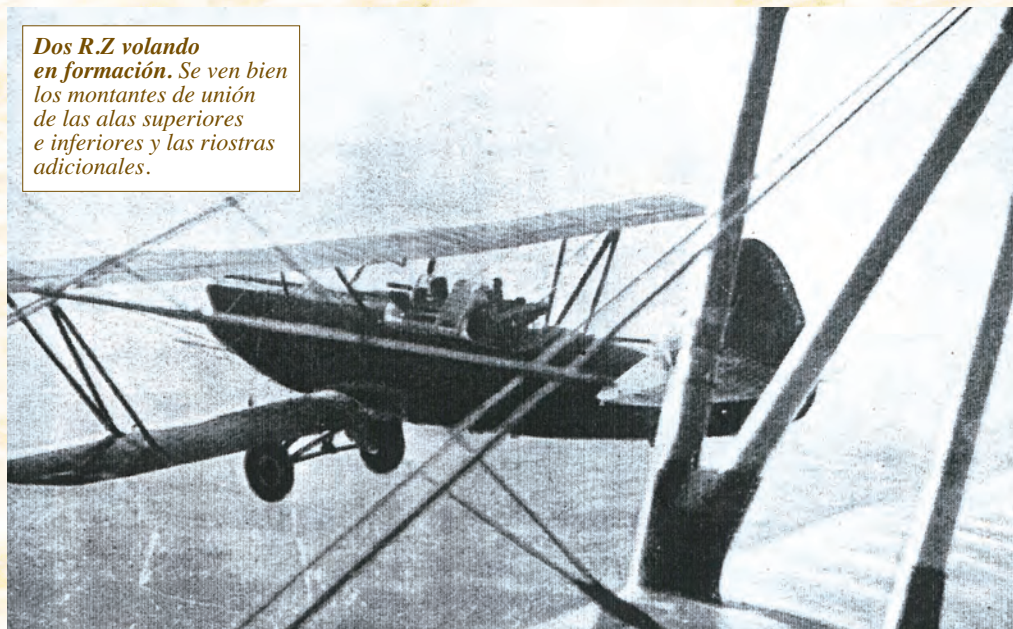
tachas, que se redujeron a cuatro al mes siguiente, sin nueva disminución posterior. Esto confirma que las bajas definitivas de aparatos del Grupo 30 no abundaron en 1938 y que el desastroso resultado de la acción del 24 de diciembre de este año en Cataluña (narrada en el número 3 de *Aeroplano*) fue una excepción y no la regla.

TRASLADO A RETAGUARDIA DE LAS ESCUADRILLAS 3/30 Y 4/30

Después de acabada la batalla de Pozoblanco las escuadrillas 1ª, 3ª y 4ª del Grupo 30 abandonaron sus campos avanzados de Almodóvar, Ciudad Real W, Valdepeñas y Santa Cruz de Mudela. Las 3ª y 4ª pasaron a retaguardia, a la provincia de Albacete, trasladándose la 3ª al aeródromo de Barrax el 28 de febrero y situándose la 4ª en Almansa; la 1ª permaneció en primera línea, en el nuevo aeródromo de Granátula, situado al Sur de Almagro.

El día antes de que la 3/30 llegara a tierras albaceteñas se había celebrado en el aeródromo de Los Llanos la famosa reunión de mandos militares convocada por Negrín, en la que el almirante Buiza amenazó con abandonar las aguas nacionales al frente de la Flota si en un plazo de cuatro días no se iniciaban negociaciones de paz. Ese mismo día los gobiernos de Londres y París reconocían al de Burgos como único legítimo de España y el Presidente Azaña dimitía de su puesto de jefe del Estado.

Dos R.Z volando en formación. Se ven bien los montantes de unión de las alas superiores e inferiores y las riostras adicionales.



Ante estos hechos, parecería normal que Negrín hubiera puesto su cargo de jefe del Gobierno a disposición del presidente interino de la República, Diego Martínez Barrios, quien accedió a esta dignidad por ocupar la presidencia de las Cortes.

El 2 de marzo, ante una nueva convocatoria de Negrín, acude a Elda Segismundo Casado, Jefe del Ejército del Centro, pero ambos personajes no llegan a un acuerdo. Los Diarios Oficiales del Ministerio de Defensa de los días 3 y 4 publican los nombramientos de tres comunistas para ocupar las comandancias militares de Cartagena, Alicante y Murcia: Francisco Galán, Etelvino Vega y Joaquín Rodríguez respectivamente.

Negrín recibió a Galán el 4 de marzo y le ordenó, que sin pérdida de tiempo, se dirigiera a Cartagena, adonde llegaría una brigada mixta a las 9 de la noche. Artemio Precioso, el jefe nombrado para tomar el mando de esta brigada, no pudo enlazar con sus batallones, pues fue interceptado por una patrulla sublevada, y decidió dirigirse al aeródromo de Los Alcázares. A pesar de este contratiempo, Galán recibió el mando de la plaza de manos del general Bernal, a las 21.30, sin dificultad alguna.

SUBLEVACIÓN EN LA BASE CONJUNTA DE CARTAGENA

Hora y media después de esta entrega del mando de la Base de Cartagena a Galán se sublevaron el jefe del Estado Mayor de la Base Naval, teniente de navío Fernando Oliva, y el Comandante Principal de Artillería y jefe del Regimiento de Defensa de Costas, coronel Armentia. Esta noticia la conoció Galán inmediatamente a través del mayor de Aviación Adonis Rodríguez Fernández, quien prestaba servicio en el Cuerpo de Seguridad.

Oliva se apoderó de la Comandancia de la Base y apresó a Galán y a sus leales. Le siguieron todas las fuerzas terrestres y navales, excepto el 7º Batallón de retaguardia, cuyo jefe estaba entre los detenidos.

El almirante Buiza conmina a Oliva para que se ponga en libertad a Galán. Se llega al acuerdo de que dicho jefe sea repuesto en su mando, dimita y entregue el mando a una persona que re-

úna la confianza general. Se piensa en Antonio Ruiz, recién nombrado subsecretario de Marina, pero que aún no se había posesionado de su cargo y permanecía en Cartagena.

El mayor Adonis Rodríguez abandonó Cartagena en busca de auxilio y se encaminó al aeródromo de Los Alcázares, que consultó con la 2ª Región Aérea (Murcia) la actitud que debía tomar. El mayor Moreno Miró, jefe de dicha Región y antiguo jefe del Grupo

20, ordenó formar una columna a las órdenes del capitán González, del cuadro eventual de observadores, que se puso rápidamente en marcha.

Esta columna de Aviación se apoderó del cuartel del Regimiento Naval y organizó patrullas que hostigaron a los sublevados. Una fracción de éstos que había liberado a los presos nacionales pidió auxilio por radio a Burgos, auxilio que les fue prometido y se materializó a las diez de la mañana del 5 de marzo con el bombardeo del puerto de

[Hora y media después de la entrega de mando de la Base de Cartagena a Galán se sublevaron el jefe del Estado Mayor de la Base Naval, teniente de navío Fernando Oliva y el Comandante Principal de Artillería, coronel Armentia]



Cartagena por cinco Savoia 79, que alcanzaron de lleno al destructor Sánchez Barcáiztegui.

Antonio Ruiz fue confirmado por Negrín como nuevo jefe de la Base conjunta y tomó posesión a las once de la mañana, pero poco después embarcó en el crucero Miguel de Cervantes y se hizo a la mar con el grueso de la Flota, capitaneada por el almirante Buiza.

Se debió este cambio de actitud al proceder del segundo de Armentia, teniente coronel Arturo Espá Ruiz, quien había desbordado a su superior y entregado el mando al general honorario de Infantería de Marina Rafael Barrionuevo, retirado al advenir la República y claramente pro nacional. Espá amenazó con cañonear a la Flota si no abandonaba el puerto y así lo hizo.

REACCIÓN EN CARTAGENA

En estos momentos los sublevados parecían los amos absolutos de Cartagena, pero las fuerzas leales al Gobierno empezaban a reorganizarse. Artemio Precioso tomó contacto con la 206 Brigada Mixta y a la columna de Aviación se incorporó el mayor

piloto Aurelio Villamar, enviado en misión informativa por el teniente coronel Luis Alonso Vega, Jefe de Estado Mayor de Fuerzas Aéreas y antiguo jefe del Grupo 30.

Villamar tenía orden de telefonar a algunas de las personas embarcadas en la Flota, orden que no pudo cumplir. En su relato dice que, en vista de ello, comunicó con un teniente coronel cuyo nombre no indica, pero que no puede ser otro que el mismo Espá. Por la tarde pactó con en general Barrionuevo y se dio una caminata de dos horas hasta San Antón para consultar las condiciones con el teniente coronel Rodríguez, nombrado jefe de las fuerzas que operaban en Cartagena tras la defección de Antonio Ruiz.

Negrín podía pensar en estos momentos que los sucesos de Cartagena eran locales y sin repercusión en el resto de España. Pero el 5 de marzo por la tarde Casado encabezó un golpe de estado en Madrid, que tuvo éxito, aunque necesitó varios días de lucha en la capital para derrotar a las unidades comunistas que se le oponían.

A media noche Villamar tomó contacto con Oliva, quien se negó a aceptar las condiciones pactadas.

FORMACIÓN DEL CONSEJO NACIONAL DE DEFENSA

Casi simultáneamente radio Madrid lanzaba al éter las voces de Casado, Besteiro y Mera con el anuncio de la constitución del Consejo Nacional de Defensa.

Ante esta nueva situación Buiza ordenó a las 5.54 del día 6 el regreso de la Flota a Cartagena, para ponerse a las órdenes del Consejo, pero poco después vuelve a cambiar de opinión y continúa rumbo a Orán y Bizerta. Para estas horas ya habían partido de Málaga y Castellón cuatro mercantes repletos de tropas nacionales y tres minadores de escolta; después, a lo largo de todo el día 6, lo harían otros nueve mercantes. El crucero Canarias y los destructores disponibles recibieron orden de dirigirse a toda máquina hacia Cartagena, pero los buques de la escuadra del almirante Moreu llegaron ante la Base naval cuando la situación en ella había cambiado radicalmente.

Los establecimientos militares de las afueras de la ciudad habían sido ocupados por la 206 Brigada Mixta, reforzada por una agrupación de carros y blindados, y entre ellos se encontraba la esta-



ción de radio de la Flota, medio de enlace de los sublevados con la zona nacional. Prosiguiendo su avance, dicha Brigada se había adentrado en el casco urbano hasta el cuartel de Intendencia.

SE INICIA LA LUCHA AERONAVAL

Para complicar las cosas a los sublevados republicanos en la mañana del 6, aparecieron por vez primera los aviones republicanos del sector, de las escuadrillas 2ª del Grupo 26 de Chatos y la 4ª del Grupo 71 de Defensa de Costas (mixta de I-15 y Grumman), que reforzaron a los efectivos terrestres de la Aviación presentes en la lucha por Cartagena desde el primer momento. Entre los más destacados aviadores implicados en los sucesos se contaban dos antiguos jefes de grupo de Natachas.

Las escuadrillas del sector atacaron por tres veces a las aeronaves nacionales que protegían a sus fuerzas y derribaron dos hidroaviones, un He 59 y un Cant.Z-501 que lograron ponerse en vuelo de nuevo y volver a Baleares; la AA abatió otro He 59 que hubo de ser echado a pique tras el salvamento de su tripulación.

Los buques nacionales habían sido cañoneados a las 9 de la mañana por la batería de La Pajarola, que había tomado partido en contra del teniente coronel Espá, aunque otras baterías leales a éste la redujeron al silencio.

Los primeros transportes de tropas empezaron a aproximarse a las aguas cartageneras cerca del mediodía y allí quedaron a la expectativa dada la imposibilidad de proseguir hacia el puerto.

La Jefatura de Fuerzas Aéreas ordenó a las tres escuadrillas de Natachas operar por Cartagena. Poco después, pasadas las cuatro y media de la tarde, llegaron a San Pedro del Pinatar las escuadrillas 1ª y 3ª del Grupo 30, las más cercanas a la provincia de Murcia y la 4/30 finalizaría una hora después su viaje de traslado de Granátula (Ciudad Real) a El Carmolí (Murcia). Antes de aterrizar bombardeó a la Flota enemiga y estuvo a punto de alcanzar al bote del Almirante Jefe del Bloqueo que transportaba a éste al Vulcano para conferenciar con los mandos terrestres.

En estos momentos se mantenían sublevados en Cartagena tres focos aislados entre sí, el Arsenal, el Parque de Artillería y la Comandancia de la Base. La 206 Brigada se apoderó al caer la tarde de las baterías de costa de Galeras y Cerro Gordo, que encontró intactas.

Los barcos nacionales, que ya formaban en convoy ante Cartagena a las 20:00 horas, no se decidieron a penetrar en el puerto y, tras la conferencia de jefes, acordaron intentar al día siguiente el desembarco en la bahía de Portman.

El día 7 de madrugada los atacantes toman al asalto el Parque de Artillería y po-

co después controlan la totalidad de las baterías de costa, lo que hace imposible el desembarco proyectado. Los transportes de tropas reciben orden de retirada, pero el Castillo de Olite, que carecía de radio y llegaba tarde al lugar del encuentro por ser más lento, no se enteró de la contraorden y enfiló hacia Cartagena.

Los aviones fueron convocados de nuevo para el acoso al citado mercante. Los Grumman y Chatos recibieron la consigna de atacar al transporte de tropas, al que bombardearon tres veces entre las 9,30 horas y las 12, pero el mercante prosiguió imperturbable su marcha y fue alcanzado a las 13:55 horas por la única pieza útil de la batería de la Pajarola. Se hundió en pocos minutos con los dos batallones de Infantería que llevaba a bordo; se salvaron 900 hombres y varios centenares desaparecieron con el buque.

Un segundo transporte retrasado, el Castillo de Peñafiel, fue atacado a las dos y veinte de la tarde y una hora después por las escuadrillas 4/71 y 2/26, que perdieron en estas acciones al sargento Fontbona y al teniente Brufau.

Más tarde fue atacado por las 1ª y 3ª escuadrillas del Grupo 30 primero y por la 4/30 después; en este último servicio cayó el Natacha tripulado por el teniente Ayuso y el sargento Bolos, alcanzado por fuego antiaéreo, último que cayó en acción de guerra. Por último fue bombardeado el mercante por 6 Katiuskas pero pudo escapar a Ibiza con pocas bajas.

El último reducto de la Base, la Comandancia, en donde se mantenía Fernando Oliva, el antiguo comandante de la Flotilla de destructores que hundió al crucero Baleares, capituló a medio día.

ÚLTIMOS DÍAS DE GUERRA

El éxito de 206 de Brigada del comunista Artemio Precioso, se produjo cuando ya hacía varias horas que habían abandonado España los dirigentes de dicho partido y un día después de que Negrín y su gobierno escaparan en avión desde el aeródromo levantino de Monóvar. En Madrid sin embargo la suerte se mostraba propicia a los comunistas en la tarde del 7 de marzo y la situación de las



Dos vistas del Natacha LN-045 accidentado.





Vista de la **ametralladora posterior del Natacha**, que podía disparar en un ángulo de 180 grados, en horizontal.

tropas del coronel Casado llegó a ser angustiosa. El 8 se volverían las tornas gracias a la columna de Liberino González (segundo de Mera), que fue apoyada por las fuerzas aéreas controladas por los coroneles Camacho y Cascón desde la huida de Hidalgo de Cisneros.

Derrotados los comunistas en Madrid, el Consejo de Defensa ejercía el 12 de marzo su autoridad sobre todo el territorio que quedaba leal a la República. Ese mismo día celebraba una reunión en la que se decidió iniciar negociaciones con el enemigo y nombrar representantes del Consejo para dicho fin a los coroneles Casado y Matallana.

Los contactos de Casado con los nacionales se iniciaron inmediatamente, aunque en Burgos no cayeron bien unas declaraciones suyas del día 14. Con esta fecha el Consejo de Defensa Nacional firmó un decreto nombrando al coronel Antonio Camacho jefe del Servicio de Aviación, y al también coronel Manuel Cascón Jefe de Fuerzas Aéreas, aunque estos

nombramientos no se publicaron hasta el 26 de marzo, en el Diario Oficial Nº 7 de la Consejería de Defensa. Como hemos visto, Cascón y Camacho habían ordenado el apoyo a la columna de Liberino González y el bombardeo del Cuartel General del II Cuerpo de Ejército, sede del coronel Barceló, principal oponente de Casado.

El 18 de marzo a las 11 de la noche, Besteiro hacía públicas por radio las intenciones del Consejo de efectuar negociaciones de paz. Al día siguiente Casado recibía la aceptación de Burgos, matizada con la exigencia de que los comisionados fueran oficiales profesionales no destacados. Casado firmó el 21 unas credenciales a favor del

teniente coronel de Estado Mayor Antonio Garijo Hernández y del mayor de Caballería Leopoldo Ortega Nieto, con autorización para dirigirse al lugar que el Gobierno nacionalista designase. Su objetivo principal consistía en obtener del General Franco un plazo de 25 días para proceder a la expatriación

de cuantos quisieran hacerlo, y precisar los perfiles exactos de las responsabilidades que podrían exigirse a quienes se quedarán. El mismo 21 de marzo Franco accedió al viaje de Garijo y Ortega a Burgos, en el supuesto de que fueran a aceptar la rendición sin condiciones. El 22 contestaba Madrid: "Consejo acepta la rendición sin condiciones generosas Caudillo y acucia al Servicio para abreviar plazos".

A las 11:00 del día 23 llegaron Garijo y Ortega al aeródromo de Gamonal (Burgos). Fueron recibidos por los jefes del cuerpo Estado Mayor Luis Gonzalo Vitoria, José Ungría Jiménez, Carmelo Medrano Ezquerro y Eduardo Rodríguez Madariaga. Ortega, jefe de operaciones del Ejército del Centro, era portador de dos documentos en los que se proponía un plan escalonado de rendición en 20 – 30 días. Gonzalo mostró en contraposición otros dos documentos que exigían la rendición incondicional, sin otras limitaciones que las que dictara la generosidad, y la entrega inmediata de la Aviación, que el día 25 debía aterrizar en los aeródromos que se indicaban. Esto marcaría el preludio a la rendición de las tropas terrestres, fijada para el 27 de marzo.

[La Jefatura de Fuerzas Aéreas ordenó a las tres escuadrillas de Natachas operar por Cartagena. Pasadas las cuatro y media de la tarde, del día 6 de marzo, llegaron a San Pedro del Pinatar las escuadrillas 1ª y 3ª del Grupo 30]

Garijo alegó que los plazos eran excesivamente cortos. Se acordó que volvieran a Madrid a recabar instrucciones precisas, sobre las que celebrar una segunda entrevista, con la salvedad de que las fuerzas aéreas debían entregarse en la fecha marcada.

En una reunión del Consejo de Defensa, convocada con carácter de urgencia, Casado mantuvo su punto de vista de entrega escalonada del territorio y se mostró en desacuerdo con la rendición de la Aviación, que podía ser necesaria para la evacuación de personas comprometidas, aunque Matallana no consideró realista esta actitud. Finalmente se redactó un documento en que se pedía, como única concesión, la redacción de un papel oficial suscrito por cualquier autoridad nacionalista.

La segunda entrevista tuvo lugar el 25 a las 14.45 horas. Los representantes de Franco echaron en cara a los emisarios de Casado el que no hubieran entregado la Aviación, con la agravante de que algunos aviones habían abandonado España partiendo del aeródromo de Totana. El coronel Gonzalo no estaba autorizado para firmar papel alguno y consultó con el general Martín Moreno, jefe del Estado Mayor del Generalísimo, quien le ordenó que diera por terminadas las conversaciones y que anunciara la inmediata iniciación de la ofensiva final.

Casado radió antes del amanecer del 26 de marzo dos mensajes solicitando alguna garantía para las fuerzas que le sostenían y prometiendo la entrega de los aviones.

El Cuerpo de Ejército de Yagüe inició la ofensiva por el disputado frente de Peñarroya el 26 de marzo y el Consejo ordenó que no se ofreciera resistencia al avance; a las cuatro de la tarde las radios nacionales retransmitieron las "concesiones" que Franco había anunciado a Casado. Al día siguiente la ofensiva se generalizó.

RENDICIÓN DE MADRID

El 28 de marzo el jefe del Ejército del Centro, coronel Adolfo Prada Vaquero (sucesor de Casado desde que éste accedió a la Consejería de Defensa), se trasladó al cuartel general de la 16ª División nacional, en la Ciudad Universitaria, y allí rindió sus fuerzas. Le acompañaban su jefe de Estado Mayor, Francisco García Viñals, el teniente coronel de Sanidad Militar Diego Medina Garijo (no Merijo, como escribió el entonces coronel Eduardo Losas Camañas y se ha repetido con frecuencia) y Francisco Urzaiz Guzmán, del Cuerpo de Inválidos. Poco después las fuerzas nacionales penetraban en Madrid.

Medina Garijo no era pariente del emisario de Casado, al que había conducido a Barajas en coche, en uno de sus dos viajes a Burgos; ambos hubie-

ran podido perder la vida juntos de no haber fracasado un atentado que se les había preparado.

EL ÚLTIMO SERVICIO DE GUERRA DE LA AVIACIÓN REPUBLICANA

La 1ª Sección del Estado Mayor de las Fuerzas Aéreas de la Zona Centro-Sur (las únicas existentes en estos momentos) había cursado un informe el 27 de marzo en el que se recomendaba la rendición de los aviones como prueba de buena voluntad. Comenzaba con la frase "El coronel Camacho asegura" y añadía luego "... la entrega simbólica de los aviones traería aparejada un trato humano y correcto para todo el personal de Aviación y de las demás armas y que absolutamente nada tendría que temer quien no tuviera las manos manchadas de sangre".

Para planear la entrega de los aviones se reunieron el día 28 en Albacete el coronel Camacho, los teniente coroneles Luis Alonso Vega (jefe del Estado Mayor de Fuerzas Aéreas) y Leocadio Mendiola Núñez (jefe del Grupo 24 hasta el 4 de marzo y Comandante Militar de Murcia por orden de esa fecha), el mayor José Mª del Romero Fernández - Franqueza (jefe del Grupo 30) y el capitán Julián Barbero López (jefe en funciones de la Escuadra de Caza, por ausencia del primer y segundo jefes, Andrés García Lacalle y Manuel Aguirre López, ambos en Francia).

En la reunión se acordó que los aviones volaran el 29 de marzo a Barajas y no a Griñón como antes se había pensado y se dio libertad a los pilotos para entregarse o expatriarse. Los cinco reunidos optaron por la segunda solución.

El segundo jefe del Grupo 30, Francisco Hernández Chacón, decidió entregarse y su actitud fue secundada por el mayor observador, Sebastián Camacho Soriano, y los jefes de las escuadrillas 3ª y 4ª, Víctor Andrés Valdemoro y Jenaro Camacho González, a los que siguieron todas sus tripulaciones, 16 en total. La 2ª Escuadrilla había desaparecido en Cataluña y la 1ª, que tenía su base en San Pedro del Pinatar (Murcia), voló a Orán con el jefe del Grupo a su frente.

Cuando los Natachas arribaron a Barajas, procedentes de Barrax y Almanza, ya habían tomado tierra allí 14 Katiuskas (encabezadas por el capitán piloto Máximo Ricote Juanas, anterior jefe de su 4ª Escuadrilla, los tenientes pilotos Cabré Rofes y Arquímedes Gómez Palazón, jefes de escuadrilla, y el teniente observador Fernando Medina Martínez) y los 9 Chatos de la 2ª Es-

cuadrilla del Grupo 26, con el capitán Francisco Viñals Guarro y el teniente Joaquín García Calvo a su frente.

EL RELATO DE HERNÁNDEZ CHACÓN

Hernández Chacón me entregó en agosto de 1975 una carta con sus impresiones de los momentos anteriores al último vuelo, cuando se estaban pintando de blanco las banderas de los timones y las franjas del fuselaje. Algún antiguo compañero les recordaba el riesgo que corrían de ser fusilados en Barajas y les aconsejaba e se dirigieran a Argelia, como tantos otros hicieran. Rechazaron el consejo para realizar, según Hernández Chacón, el servicio más desagradable, anodino y, acaso, peligroso de toda la guerra. No se puede negar espíritu de abnegación a los veteranos tripulantes de estas

escuadrillas, que se ofrecieron voluntarios a esta misión, para que otros compañeros más comprometidos o más desconfiados pudieran escapar.

El viaje de la 3ª Escuadrilla del Grupo 30 comenzó con malos augurios. Poco después del despegue de Barrax, al teniente Munuera se le ocurrió efectuar un picado violento, con objeto de dar una espectacular pasada sobre el terreno, que trajo funestas consecuencias. El plano derecho se desprendió y el avión entró en barrena; Munuera no pudo hacerse con el Natacha y cayó con el hasta el suelo, pereciendo en el choque. El observador, Miguel Mulet Alomar, resultó gravemente herido y aún arrastraba una pierna al andar cuando al final de los 70 hablé con él en Caracas, triste resultado del accidente. Este fue el último avión del Grupo 30 que se perdió durante la guerra.

El recibimiento en Barajas no resultó ni tan malo como temían los augures de última hora ni lo halagüeño que presumía el Informe del Estado Mayor de Fuerzas Aéreas que antes hemos citado.

Las 39 tripulaciones que se entregaron fueron revistadas por el teniente coronel Infante D. Alfonso de Orleans, quien se mostró amable y dispuso que se les preparase comida y alojamiento para esa noche en Barajas y anunció que se les acomodaría al día siguiente en Alcalá de Henares. Los hechos fueron muy otros. Aquella noche durmieron en el puro suelo del barracón de Barajas y el 30 de marzo pasaron a la cárcel de Porlier (antiguo colegio de los Escolapios de dicha calle Porlier, que había alcanzado triste celebridad por la checa allí instalada en 1936). Meses después pasaron a depender de la jurisdicción militar aérea, cuando esta se creó en 1940.

[Las 39 tripulaciones que se entregaron fueron revistadas por el teniente coronel Infante D. Alfonso de Orleans, quien se mostró amable y dispuso que se les preparase comida y alojamiento para esa noche en Barajas]