

# El último combate de los "Natachas" en Cataluña

José Pla Blanch

**E**N el número 3 de AEROPLANO, (1985), el general D. Jesús Salas Larrazábal iniciaba una serie de trabajos monográficos sobre la actividad aeronáutica durante la Guerra Civil. En el titulado "EL DÍA MÁS ACIAGO DE LOS NATACHAS. NOCHEBUENA DE 1938", se ofrecía un detallado relato del encuentro, sobre el cielo de la pequeña localidad leridana de Fontllonga, entre nueve aviones Polikarpov RZ "Natacha" de la 2ª Escuadrilla del Grupo 30, con cazas nacionales Fiat CR-32, mandados por el laureado comandante García Morato, de resultados del cual seis aparatos republicanos no pudieron regresar a su base.

En dicho trabajo, fruto de varios años de investigaciones entre antiguos protagonistas del suceso, se hacía un merecido reconocimiento a la tenaz labor investigadora del coronel D. José Gómez Gómez, -fallecido en enero de 1993-, antiguo teniente-piloto de uno de los "Natachas" derribados, el cual escribió un detallado relato (1) reconstruyendo minuciosamente las vicisitudes de la misión, desde la perspectiva de quienes sufrieron la peor parte, y que serviría de base para el trabajo antes mencionado, complementado con otros datos y cuadros estadísticos obtenidos por el propio general Salas Larrazábal.

Sin embargo, quizás eclipsada por la importancia de los datos revelados sobre una de las partes, quedó casi inédita la visión del encuentro desde la perspectiva de los cazas nacionales. Con el presente trabajo no se pretende rectificar nada de lo expuesto en el anterior, sino aportar nuevas informaciones, obtenidas tanto de la búsqueda en archivos, de relatos de testigos presenciales, así como también de investigaciones y reconocimientos personales sobre el terreno, todo ello con el objetivo de ampliar todavía más el conocimiento y divulgación de uno de los más importantes encuentros aéreos desarrollados sobre cielos leridanos.

Para que el lector, -que no hubiera tenido ocasión de leer el trabajo antes mencionado-, pueda formarse una idea de la acción y lugar, cabe recordar seguidamente, y de manera abreviada, los motivos y desarrollo de la misma.

## 24 DE DICIEMBRE DE 1938

**I**NICIADA la ofensiva nacional hacia el interior de Cataluña, al mediodía del 24 de diciembre de 1938, se ordenó a la 2ª Escuadrilla del Grupo 30, basada en el aeródromo de La Garriga (Barcelona), salir para bombardear

las inmediaciones del pueblo de Fontllonga, en la denominada Cabeza de puente de la Baronía, desde la que, el día anterior, fuerzas de la 1ª División de Navarra, perteneciente al Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, habían roto el frente, ocupando Fontllonga y prosiguiendo su avance en dirección al vértice de la Sierra de San Mamet.

Los nueve "Natachas", (ver composición de las tripulaciones en el cuadro adjunto), cargados cada uno 340 kgs. de bombas, (8 de 42,5 kg.), iniciaron la misión a las 14.- h. contando con la protección de 19 cazas Polikarpov I-16 "Mosca" de las 6ª y 7ª Escuadrillas del Grupo 21.

El vuelo transcurrió sin novedad, encontrándose a las 15,20 h. sobre el objetivo y procediendo a lanzar la totalidad de las 72 bombas entrando desde el S. en patrullas de tres aparatos. Cuando la primera iniciaba el giro a la derecha para regresar, fueron sorprendidos por un intenso fuego antiaéreo el cual, -parece ser-, no llegó a alcanzar directamente a ningún aparato. Al cesar este, entraron de frente un número superior de cazas Fiat CR-32 los cuales se beneficiaron también de la desfavorable situación de los I-16 "Mosca" que debían proteger a los bombarderos, en aquel momento, alejados y sin posibilidad de intervenir eficazmente, efectuándolo más tarde y cuando la suerte de los indefensos "Natachas", ya estaba echada.

De los nueve aviones salidos de La Garriga, sólo dos regresaron allí, (Isidoro Nájera - Dionisio Onoro, y Luis Villalvilla - Antonio Lizaga) y un tercero aterrizó en el de Vic, (Antonio Arijita - Martiniano Lumbreras). Otro, averiado y con los tripulantes heridos, (Francisco Palma - Miguel Mulet), llegó hasta las inmediaciones de Tárrega, Un quinto aparato, también con averías y el observador herido, (Héctor de Diego - José Campos) capotó cerca de Cervera. Los cuatro restantes no tuvieron tanta suerte. El tripulado por Antonio Nicolás y Diego López se estrelló contra el suelo pereciendo ambos, El de Ramón d'Ocón y Enrique Sanz se precipitó al embalse de Camarasa; si bien el piloto pudo lanzarse en paracaídas cayendo entre líneas (2) y siendo rescatado al día siguiente por fuerzas gubernamentales. A su compañero, -quizás gravemente herido-, no se le vio salir del avión. José Gómez y Juan J. Ruiz, heridos ambos, lograron llegar tras las líneas propias sobre la montaña de Sant Martí, cerca de Alós de Balaguer. En cambio Eustaquio Gutiérrez y Teodoro Garrote, este último herido, tras saltar en paracaídas, cayeron sobre territorio enemigo siendo hechos prisioneros.

(1) "ASÍ FUE Y ASÍ SUCEDIÓ", por José Gómez Gómez, "Alas Gloriosas", Boletín de ADAR nº 24. Nov.-Dic. 1982.

(2) En las inmediaciones de San Lorenzo de Montgai, frente a las posiciones del 513 Batallón, siendo fijado con fuego de armas automáticas, a pesar de lo cual lograría alcanzar las líneas propias.



PANORÁMICA DESDE LAS INMEDIAC



Las aguas del Noguera Pallaresa, remansadas en el alargado embalse de Camarasa, separaban las fuerzas contendientes. Sin embargo, en el sector de la Baronia, avance hacia Santi Mamet y Artesa de Segre.

PANORÁMICA DEL ESCENARIO DEL C



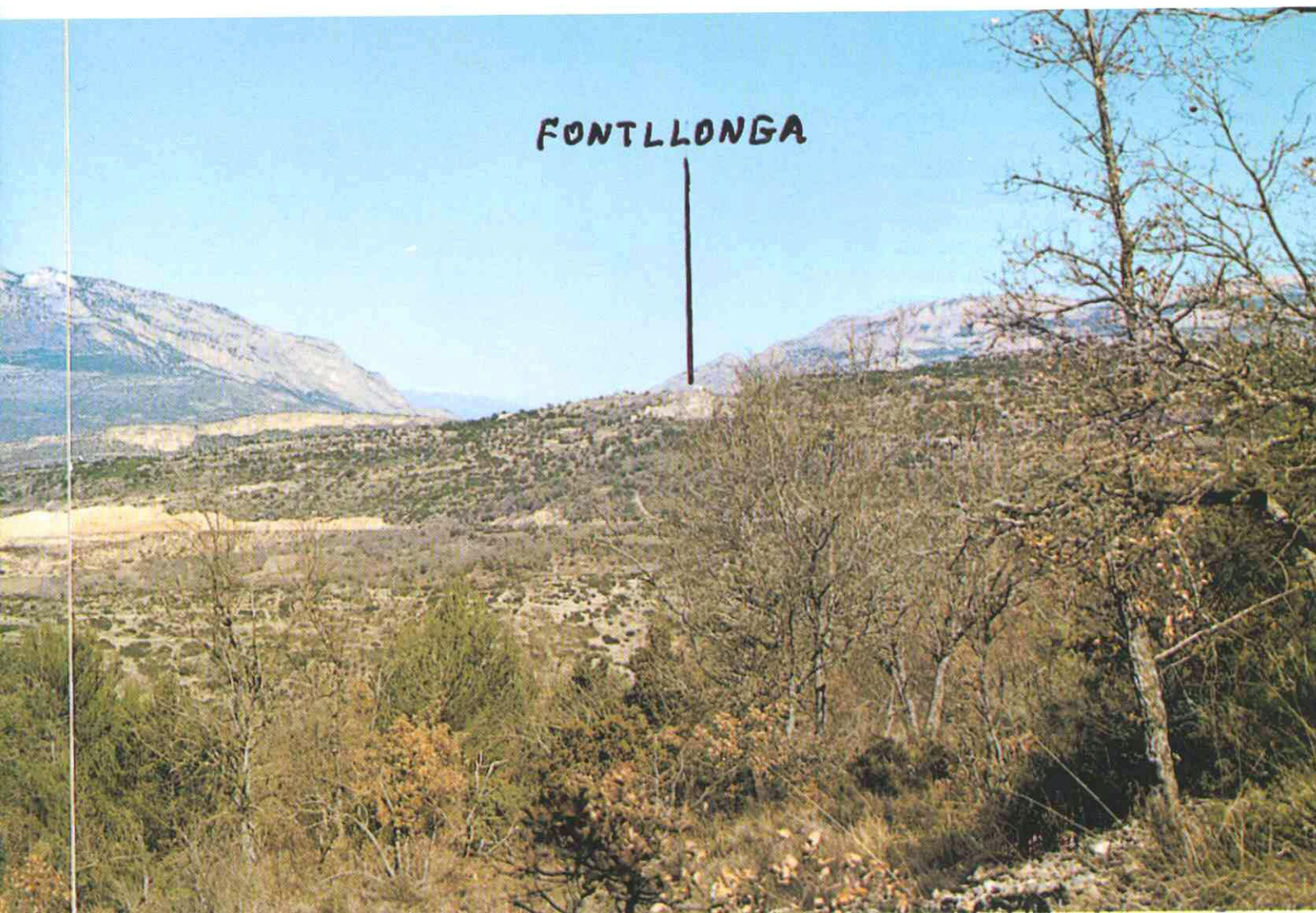




(Foto del autor)

nacionalista disponía de una amplia cuña que abarcaba hasta las alturas del Montsec, Rubies y Sant Pere, y desde la que se efectuaría la ruptura del frente y

E DESDE LAS LÍNEAS REPUBLICANAS



(Foto del autor)





(Foto: Héctor de Diego)

Integrantes de la 2ª Escuadrilla del Grupo 30.

En resumen: de 9 aviones se perdieron 3 y otros 3 resultaron con importantes desperfectos, y de 18 tripulantes hubo 3 muertos, 2 prisioneros y 7 heridos de diversa consideración (3).

Hubo amargas quejas al Estado Mayor por parte de los supervivientes acerca de la pasividad de los escuadrillas de "Moscas" que tenían que haberlos protegido. Estas alegaron haberse quedado separadas de los aviones de bombardeo por los virajes de estos y su escasa velocidad, en relación con la de los cazas, no pudiendo actuar en el combate con eficacia. Fue destituido el Jefe de la 7ª Escuadrilla.

Por parte nacional resultó derribado el cap. Rafael de Mendizábal y Amézaga, Jefe de la Escuadrilla 7-E-3, acción que se atribuyeron tanto los "Natachas" (4), como los "Moscas" de la 6ª Ella. republicanas, en la única pasada que efectuaron (5).

(3) Andrés García Lacalle en su libro "MITOS Y VERDADES" afirma que ninguno de los nueve "Natachas" pudo llegar a su aeródromo y todos fueron derribados.

(4) "Simultáneamente al ataque de la 1ª Patrulla, caía sobre las otras dos una lluvia de aviones enemigos, y en este mismo momento, pudimos apreciar al primer Fiat que se precipitaba sobre el suelo, probablemente con el piloto gravemente herido o muerto; este avión fue derribado por Mulet o Lumbreras, o tal vez por la acción conjunta de ambos, ya que se produjo cuando los aviones pilotados por Paco Palma y Arijita se dirigían hacia tierra en un picado muy pronunciado perseguidos por varios cazas enemigos". "EL TRISTE RECUERDO DE UN COMBATE AÉREO". por Antonio Lizaga Miguel. "Alas Gloriosas", Boletín ADAR nº 35, Sep.-Oct. 1984.

(5) "siendo a su vez atacado por la 6ª Escuadrilla un Fiat que se hallaba dando vueltas alrededor de uno de los tripulantes del avión de bombardeo derribado por los Fiat que descendía en paracaídas (R. d'Ocón), lanzándose su piloto en paracaídas (Mendizábal?), por la patrulla compuesta por el Tte. Fdez. Sánchez y sargentos Gonzalez y Morales; no habiendo sufrido baja alguna esta Escuadrilla, regresan formados al campo". (Diario Operaciones Escuadra de Caza Republicana).

## EL COMBATE VISTO DESDE EL BANDO NACIONAL

**R**ECONSTRUIR la actuación de los cazas nacionales en dicho encuentro, en principio, parecía tarea más bien sencilla consultando los Diarios de Operaciones de las escuadrillas que intervinieron. Sin embargo, sobre Fontllonga, participaron pilotos pertenecientes a los Grupos 2-G-3 (Escuadrilla 3-E-3) y 3-G-3, (Escuadrillas 5-E-3, 6-E-3, y 7-E-3), no actuando ninguna de ellas al completo de sus efectivos, por lo que ha sido preciso rastrear en todos los Diarios, a excepción del de la 6-E-3, el cual no se conserva, y por lo tanto no es posible conocer con exactitud cuantos aparatos de la misma despegaron para la misión, habiéndolo tenido que suplir con el testimonio escrito de uno de sus participantes y las hojas mensuales de vuelo de otro.

He aquí la transcripción de las anotaciones referentes a dicho encuentro según los Diarios de Operaciones:

### Grupo 2-G-2      Escuadrilla 3-E-3

**24-12-1938.** Pilotos y aparatos: Tte. Luis Recasens 3-66, Alf. Carlos Serra 3-120. Misión: Sale el 3-G-3 con dos aparatos de la Ella. en servicio de protección y crucero en el sector de Tremp. Sobre el objetivo atacan una formación de Natachas protegidos por Ratas con el siguiente resultado.- El Tte. Recasens ataca a un Natacha abandonándolo por cruzarse otro Fiat, ametralla a otro Natacha de cola incendiándolo.- El Alf. Serra ametralla a un Natacha sin resultado visible, abandonándolo ante la proximidad de los Ratas con los





(Foto del autor)

*Alós de Balaguert, Montaña de Sant Martí.*

*En tan poco favorable lugar se posó el Natacha pilotado por el teniente José Gómez. En la parte inferior se advierte la cueva en la que se encontraban los soldados que auxiliaron a los aviadores.*

que intenta trabar combate sin lograrlo, tomando tierra ambos sin novedad.

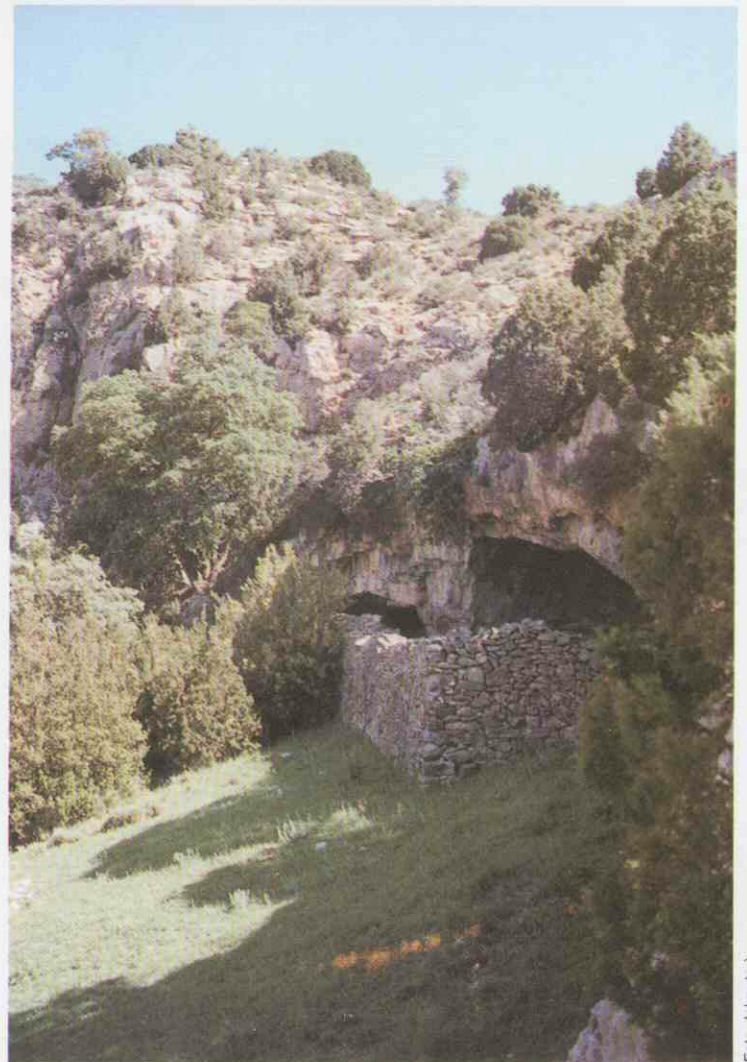
### Grupo 3-G-3    Escuadrilla 5-E-3

**24-12-1938.** Pilotos y aparatos: Cmte. García Morato 3-51, Cap. Queipo de Llano Martí 3-132, Tte. Alfaro Arregui 3-91, Tte. Robles Cebrián 3-159, Alf. Ruibal Sabio 3-161, Alf. Arango López 3-173. Misión: Protección Junkers bombardeo frente. Duración 1,50 h. Incidencias: Se ataca a una formación de Papagallos. El Cmte. Morato ametralla 4 de ellos derribando tres seguros y uno probable. El Alf. Ruibal ametralla uno derribándolo seguro, cayendo incendiado en el pantano de Camarasa (6). El Cap. Queipo, Tte. Alfaro y Tte. Robles ametrallan sin derribar. Se regresa.

### Escuadrilla 6-E-3

No se conserva el Diario, pero existe constancia de la intervención del **Tte. Larios Fernández** y del Alf. Maura Pieres. El Tte. Larios lo describe de la siguiente forma en su libro

(6) Tripulado por Ramón d'Ocón y Enrique Sanz, pereciendo este último.



(Foto del autor)

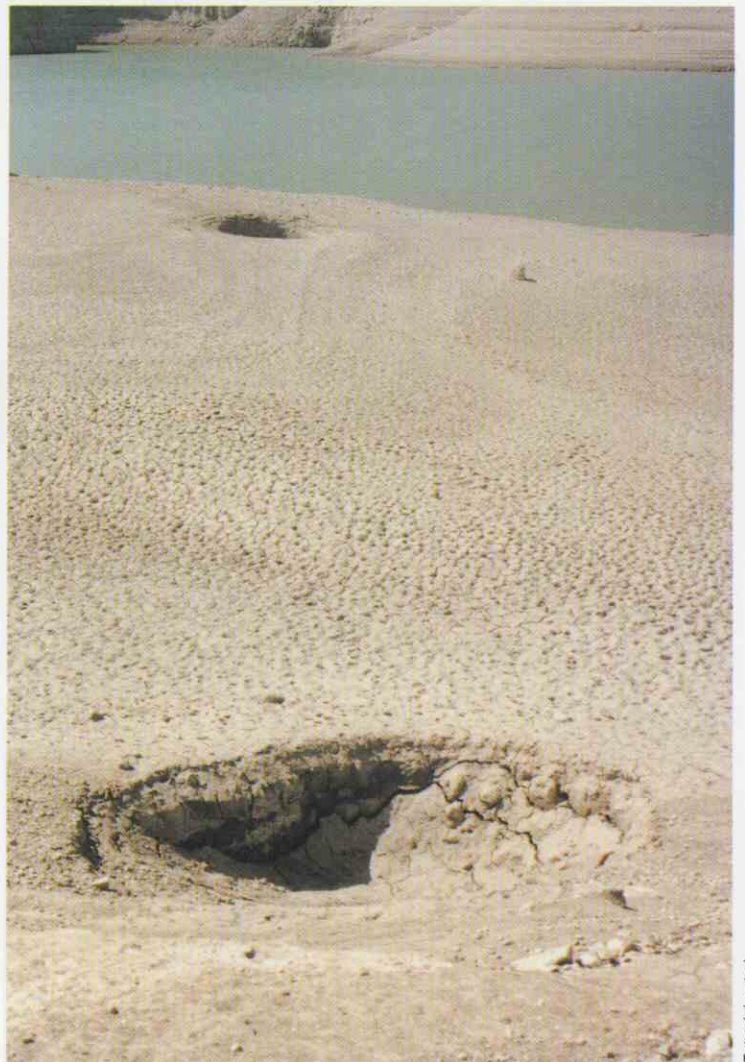




(Foto del autor)

*Alós de Balaguert, Montaña y barranco de Sant Martí.  
La flecha indica el lugar en donde cayó el Natacha  
del teniente José Gómez*

*Embalse de Camarasa. Abril 1992. El nivel extraordinariamente bajo que registraban las aguas dejó al descubierto estos extraños embudos en la zona de la acción del 24-12-1938.*



(Foto del autor)

“Combate sobre España”, –Ed. San Martín, Madrid 1982–:  
“Los bombarderos rojos entraron por debajo de nosotros a unos 500 metros sobre terreno alto y quebrado. Dirigidos por Morato nos precipitamos sobre ellos como centellas y entonces empezó la matanza. Los Ratas posiblemente no nos vieron a tiempo y cuando nos vieron ya era tarde, de todas formas su actuación fue inexcusable (7). Los bombarderos, al ver que los Fiat se les echaban encima sin que la escolta cumpliera su misión, perdieron confianza, picando como locos, desperdigándose hacia el abrigo de la sierra, su mejor defensa en un caso de estos, en desigualdad de condiciones. Elegí uno de ellos, entrándole por detrás y de arriba abajo. El ametrallador, en la torreta de cola, se defendió como pudo y con valor durante unos breves momentos. Sus disparos pasaban rozando mi cabeza y las alas de mi avión, hasta que una de mis ráfagas le callaron para siempre. Lo demás fue coser y cantar. Me pegué a su cola disparando sin cesar hasta que el humo y las llamas empezaron a salir

(7) La pasividad de los cazas de protección debió de resultar más que evidente al ser advertida incluso desde el bando contrario.





(Foto del autor)

*Cigüeñal y una biela del "Natacha" del teniente José Gómez encontrados por el autor en una cabaña derruida al pie de la montaña de Sant Martí.*



(Foto del autor)



violentemente del avión mortalmente herido. Seguidamente cayó en barrena a tierra (8).

Copia de la hoja "Relación de Vuelos" del mes de diciembre de 1938 del Alf. Maura Pieres: 24-12-1938, avión nº 3-89. Duración: 1,30 h. Objeto del vuelo: Protección Junkers, sector de Tremp, combatiendo con Ratas y recibiendo varios impactos que le obligan a aterrizar en el aeródromo de Almenar.

### Escuadrilla 7-E-3

**24-12-1938. Pilotos y aparatos:** Cap. Mendizábal Amézaga 3-102, Alf. Velasco Fernandez-Nespral 3-168, Alf. Pedrosa Alvarez de Quindós 3-158, y Alf. García Rodríguez-Carracido 3-74. Misiones: Protección de Junkers en el sector de Tremp. Salida 13,25. Duración 1,45 h. Incidencias: Se presenta caza enemiga "Ratas" protegiendo una formación de 9 "Natachas". Cap. Mendizábal: Entra en combate, no regresando a la base (9). Alf. Velasco: Ataca la formación de Natachas con el Cte. García Morato. Ametralla sucesivamente 2 Natachas que deja con estela de humo, persiguiendo y ametrallando a 2 Natachas que iban delante en la formación derribándolos, saltando el piloto de uno en paracaídas y llegando con el otro hasta el suelo (10). Ametralla a continuación 1 Natacha que derriba el Cte. Morato. Alf. G<sup>a</sup> Rodríguez: Ametralla 1 Natacha al que deja con una estela de humo interviniendo a continuación otro aparato que se le pone por delante impidiéndole rematar dicho aparato rojo. Alf. Pedrosa: Ametralla 1 Natacha que despide una estela de humo. Total la Escuadrilla: 2 Natachas seguros.

De acuerdo con los datos anteriormente expuestos, por parte nacional, queda comprobado que intervinieron al menos 14 aparatos, (11), de los cuales se perdió uno, (Cap. Mendizábal), más otro, (Alf. Maura), que, averiado, no pudo regresar a su base en Escatrón (Zaragoza), logrando tomar tierra en el campo de Almenar, (Lérida), cercano al de Balaguer.

### CONSIDERACIONES

COMPARANDO las pérdidas de ambos bandos, aquella misión no podía resultar más aciaga para los pobres "Natachas". Tuvieron la mala suerte de toparse con los cazas nacionales mientras estos escoltaban a un grupo de "Junkers", camino de Cap de la Serra, (topónimo utilizado principalmente por la gente del país para referirse a la zona montañosa del collado de Comiols en la carretera de Artesa de Segre a Tremp), agravada además con la ineficacia de sus cazas de escolta. Pero aunque no se hubieran dado estas fatales circunstancias, muy probablemente, las andanadas de los antiaéreos de la Legión Cóndor, –los cuales cesaron el fuego al advertir la presencia de los

(8) Tripulado por Antonio Nicolás y Diego López, los cuales resultaron muertos. El lugar del impacto, a menos de un km. al S. de Fontllonga todavía es reconocible hoy en día. Los restos serían retirados semanas después por los servicios de Recuperación, si bien algunas piezas quedaron en poder de habitantes de la zona.

(9) Tras saltar en paracaídas, el Jefe de la Ella 7-E-3 fue a caer en territorio enemigo siendo apresado.

(10) Se trataría del mismo, atacado por el alférez Ruibal de la 5-E-3, y precipitado en el embalse de Camarasa.

(11) En el Boletín de Información del 24.12.1938 de la 2ª Sección de E.M. de la División 54 se establece la cifra de aviones nacionales en 18.

Por su parte Andrés García Lacalle en "MITOS Y VERDADES" sitúa el número de aviones atacantes en unos 25 a 30 "Fiats".

"Fiat"–, quizás les hubieran causado mayores daños, ya que desde su elevado emplazamiento, sobre la orilla derecha del embalse de Camarasa, disponían de una estratégica y ventajosa situación en el teatro de operaciones.

Referente a la artillería germana resulta muy interesante la anotación del Diario de Operaciones de la 1ª División. de Navarra del 14.12.1938: "El Coronel y Jefe de E.M. acompañan al General del C.E. (G.Valiño), quien con su Jefe de E.M. y el General Jefe de la Legión Cóndor (General Richthofen), su Jefe de E.M. y el T.Col. Jefe de su grupo de artillería antiaérea de 8.8, van a reconocer el terreno, desde la meseta de las Torres; se expone por el Coronel sus proyectos, señalando la zona de ruptura elegida, y el temor del poco apoyo de artillería al llegar a S.Mamed, (que ya no tendría alcance la que está a este lado del río), y se solicita apoyo de la alemana de 8.8 que tiene alcance. Se accede por el General Richthofen a ello con 1 batería, la otra podría tirar sobre la caída de S. Mamed".

Un aspecto con datos discrepantes es el de la altura de vuelo de los "Natachas", pues mientras en algunos relatos se cita que al llegar al objetivo era de 4.000 mts. sobre el nivel del mar y unos 3.600 mts. sobre Fontllonga, (12) el coronel José Gómez, en su testimonio, señala que si bien la altura que marcaba el altímetro del avión sobre el objetivo era de 1.000 mts., esta no era la real, pues en La Garriga había sido puesto a 0, calculando que, (sobre el objetivo), volarían a unos 600 mts. del suelo. Por su parte José Larios Fernández precisa: "...los bombarderos rojos entraron por debajo de nosotros a unos 500 mts. sobre terreno alto y quebrado."

Es de suponer que antes de lanzar las bombas descenderían para asegurar el objetivo, pero no en demasía, pues al tener luego que picar para zafarse del ataque, casi no habrían dispuesto de espacio físico para poder salir, teniendo en cuenta que las cotas que circundan el alargado embalse de Camarasa van desde los 1.670 mts de la Sierra del Montsec al N, hasta los 950 mts. de la Sierra del Montroig al S., los 1.370 mts. de la de Sant Mamet al E. y los 900 mts. de la de Montclús al O., festoneadas con otras cotas intermedias entre los 500 y 700 mts. Además, el combate fue visible desde Balaguer, ciudad situada a 233 mts. de altitud y a unos 22 km. al S. –en línea recta–, pero con la alargada Sierra del Montroig, (950 mts.), interpuesta transversalmente a mitad de camino, por lo que los aparatos y paracaídas divisados desde dicha población tenían que encontrarse por encima de los 1.500 mts.

### UN ENIGMA

AL revisar las informaciones de aquel combate aparecen dos detalles desconcertantes; el supuesto derribo de un caza republicano, y un aviador sin paracaídas cayendo violentamente al suelo. Los datos que constan en los partes oficiales, así como los relatos escritos en sendos diarios personales de testigos presenciales, no ayudan mucho para aclarar el suceso.

Camilo Cava Balcells, vecino de Balaguer, anota en el Diario personal que llevó durante toda la guerra: (13) "Durante todo el día han volado muchos aviones. A las tres de la tarde se han encontrado las dos aviaciones enemigas y pronto se ha entablado un combate aéreo, muy emocionante. Un avión rojo se ha incendiado y se ha visto como el aviador ha

(12) Población situada a 650 mts. sobre el nivel del mar.

(13) Traducido del original en catalán.





Restos de uno de los "Natacha" caído a 1 km. al S. de Fontllonga, y que se guardan en el vecino caserío de Figuerola de Meià. Se distinguen parte de un amortiguador del tren; un montante interplanos; el esqueleto metálico de uno de los alerones del plano superior, y tolva alimentadora –o recogida de vainas– de la ametralladora, con señales de impactos.







(Foto del autor)

*Pieza encontrada en el fondo del embalse de Camarasa.*



(Foto del autor)



*saltado en paracaídas, descendiendo lentamente, pero ha sido ametrallado, (14) y al romperse su paracaídas se ha precipitado a tierra*".

Por su parte el soldado de Transmisiones Javier Nagore Yarnoz, de la 1ª División de Navarra, y testigo privilegiado de las operaciones sobre Fontllonga, desde su puesto junto al P.C. del general García Valiño, Jefe del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, situado en las inmediaciones de las Torres de Cas, anotaría en su cuaderno de mochila (15): *Combate de cazas sobre nosotros. Un "Curtiss" cae cerca. Después, o detrás del aparato, vemos caer al piloto. No se le abre el paracaídas y rebota dos o tres metros en el suelo, de nuevo hacia arriba. Los sanitarios del P.C. lo recogen reventado. Don Higinio, el páter de la Plana, reza un responso, al que todos –también el general– contestamos descubiertos*".

En la 54 División, –desplegada más al S., en la Cabeza de Puente de Balaguer–, en el Parte de Información del día, elaborado por su 2ª Sección, al referirse al encuentro, finaliza: *"Un tercer aviador parece ser que 100 metros antes de llegar al suelo con el paracaídas se dejó caer no habiéndose encontrado su cuerpo"*.

La 1ª División de Navarra, unidad que cubría el sector, no hace mención de ello en su Diario de Operaciones, como tampoco de la efectividad y consecuencias del bombardeo a cargo de los "Natachas". El único indicio aparece en la lista de bajas del día, con el nombre de un teniente de la 5ª Bandera de la Legión, "herido de aviación", (única precisión entre el total de 30 muertos y 41 heridos contabilizados por la División en aquella jornada). Asimismo, consta que: *"En el día de hoy se continuó el avance, ocupando Peralba, vértice San Mamed, cotas 1.065, 1.056 y 1.044, rectificándose la línea hasta el pie de Badaull"*.

Es una lástima que no exista constancia, en la documentación del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, -o al menos el autor no ha podido encontrarla-, sobre la identidad del infortunado aviador. En los Diarios de las escuadrillas de caza nacionales no figura que se atacara a ningún caza enemigo, ni en los de las republicanas se registra pérdida alguna, constando el regreso a su base de las escuadrillas 6ª y 7ª del Grupo 21 en formación y con sus efectivos al completo.

El testimonio de Francisco Meroño, uno de los pilotos integrantes de la 6ª Ella. de "Moscas" republicana, (16), cabe tomarlo con muchas reservas a juzgar por las importantes inexactitudes que contiene: *"De los veinte "Natashas" han sido abatidos casi la mitad, los otros tampoco han llegado a su campo, han tomado tierra forzosamente en cualquier sitio. Hemos perdido también el "Mosca" de Angel García. (17) Los italianos han dejado siete "Fiat". Descienden muchos paracaídas que el viento suave los lleva hacia territorio enemigo"*.

Es posible que el soldado de transmisiones, de la 1ª de Navarra, confundiera con un "Curtiss" o "Chato" a uno de los "Natacha" incendiados, ambos biplanos, ya que la diferencia entre un I-16 "Mosca" o "Rata" (monoplano) con un

I-15 "Chato" o "Curtiss" (biplano) eran evidentes. En cuanto al cuerpo recogido por los camilleros del P.C. del C.E. del Maestrazgo, la única explicación factible es que quizás podría corresponder al cabo Enrique Sanz, ametrallador del "Natacha", al que sus compañeros dieron por caído en el embalse, al no haber sido visto saltar del avión antes de que este llegase al agua, detalle que, con la tensión del combate, bien pudiera haberseles pasado desapercibido, ya que, –según declaración personal del coronel José Gómez Gómez al autor–, con lo que se les vino encima, bastante trabajo tenían en defenderse e intentar salir de allí como fuera.

Probablemente las respuestas a este enigma habría que buscarlas en el fondo del embalse de Camarasa en donde, se supone, todavía reposan los restos del "Natacha".

En el mes de abril de 1.992, aprovechando que el mismo se encontraba excepcionalmente tan solo a un 28,48% de su capacidad, el autor efectuó una detallada inspección ocular sobre las inmediaciones del lugar en donde, –según los testimonios recogidos–, cayó el avión. No sirvió de mucho, ya que da la casualidad de que allí el fondo del embalse forma una hondonada, y las aguas seguían cubriéndola. Pero le llamó la atención, en el amplio vaso, la existencia de tres cráteres, uno casi relleno de sedimentos, pero los otros dos perfectamente visibles, y muy probablemente, ocasionados por algunas de las bombas de los "Natachas". Debido a las condiciones del fondo, –el haber podido disponer de un detector de metales hubiera sido determinante–, no fue posible encontrar restos de las mismas que lo ratificaran, tan solo una pequeña pieza metálica en forma de T y con uno de sus extremos roto por fractura.

## LOS PRISIONEROS

**T**AL como consta en el nº 3 de AEROPLANO, el Jefe de la escuadrilla 7-E-3 nacional, capitán Rafael de Mendizábal y Amézaga, resultó derribado sobre territorio enemigo, siendo apresado. A pesar de las gestiones efectuadas desde las F.A.R.E., reclamando al prisionero, cabe suponer que estas no surtirían efecto, pues sería ejecutado un mes después, el 25 de enero de 1939, –la víspera de la entrada de las tropas nacionales en Barcelona–, en un oscuro episodio durante un viaje de traslado en camión, al parecer, camino de la frontera (18).

Procede, no obstante, efectuar una precisión a un dato erróneo, que se deslizó en el anterior trabajo, al citar que: *"José González Feo, enlace de Aviación en el XVIII Cuerpo de Ejército, con residencia en Balaguer, reclamó al piloto prisionero"*, ya que, desde el día 6 de abril de 1938, dicha ciudad estaba en poder del bando nacional, y, obviamente, ninguna unidad republicana podía seguir estando radicada en la misma.

Más afortunados fueron los integrantes de la 1ª Patrulla de "Natachas", Cap. Eustaquio Gutiérrez Ramírez y el Tte. Teodoro Garrote Palomares, a pesar de resultar herido de consideración este último. He aquí un fragmento referente al mismo en el Parte de Información elevado el mismo día por la División 54 al Cuerpo de Ejército de Aragón: *"Fue capturado un aviador enemigo, Teniente observador, del Capitán que mandaba la escuadrilla, la cual tenía la misión de bombardear las posiciones Nacionales al Norte de Fontllonga. Esta escuadrilla pertenecía al Grupo 30 con la base en Videras (Gerona) y estaba formada por nueve Natachas. El ci-*

(14) Dada la distancia desde la que presenciaria el combate del autor del diario, cabe estimarlo más bien como suposición.

(15) En base al mismo, años más tarde, escribiría el libro "EN LA PRIMERA DE NAVARRA". Ediciones Dyrsa, Madrid, 1986.

(16) "EN EL CIELO DE ESPAÑA", Editorial Progreso, Moscú, 1979.

(17) Andrés García Lacalle "MITOS Y VERDADES" "La 6ª escuadrilla se limitó a que una de sus patrullas derribase un «Fiat» que volaba aisladamente alrededor del paracaídas de uno de los tripulantes de nuestros bombarderos, regresando a su base perfectamente formada y sin relatar más novedad". "La 7ª escuadrilla intervienen aún, alegando que debido a lo mucho que se dispersaron los bombarderos, apenas pudieron protegerlos, y que sólo vieron unos pocos «Fiat» dispersados".

(18) Las indagaciones efectuadas por el autor tratando de averiguar el lugar del suceso, resultaron infructuosas.



tado Teniente observador fue evacuado herido en una pierna y en un costado al Hospital de Avellanes (19) por encontrarse grave, siendo escasa la información que ha podido suministrar”.

El combate también fue presenciado desde Vilanova de la Sal, pequeña localidad situada a 10 km. al N. de Balaguer. Un joven testigo del mismo, Luís Rubies Figuerol, escribiría años más tarde (20): “Como fuera que cuando los Natachas advirtieron la presencia de los Fiat de García Morato viraron rápidamente hacia su zona, rehuendo el combate, su ametrallamiento se produjo camino de regreso y los aviadores iban saltando en paracaídas y el viento del Oeste, dominante siempre en esta comarca, les acompañó en su descenso hasta detrás de sus propias trincheras, aunque hubo alguno que llegó muy justo a las mismas”.

“Uno solo fue el separado, porque le atacaron mientras maniobraba para tomar rumbo a su zona, y por esta causa, con su paracaídas tomó tierra en Fontdepou (21) en zona nacional. Allí fue apresado y como había sido herido, le condujeron rápidamente al Hospital en el Convento de Avellanes. Ni por mi edad, ni por las circunstancias características de la guerra, pude saber si sus heridas fueron mortales o pudo sobrevivir a la aventura, cosa que bien hubiese querido conocer y aún ahora me agradecería saber que salvó su vida, porque un aviador era para mí, y para muchos, un ser excepcional en aquellos tiempos”.

Lo que recuerdo con verdadera pena, es que por la tarde, trajeron a mi casa, donde estaba alojado el mando del Regimiento Galicia nº 20 (22) que le apresó, el paracaídas y la chaqueta de cuero del aviador. Quedé impresionado ante la chaqueta de piel, perforada por una bala en el hombro izquierdo y muy ensangrentada. No tenía otra herida, o mejor dicho, ningún otro agujero aquella chaqueta y es posible que el disparo no fuera mortal, pero la tremenda impresión que me causó me ha acompañado siempre”.

Pocos días después, en el Boletín de Información de la 2ª Sección del Estado Mayor del Cuerpo de Ejército del Maestrazgo, del 29 de diciembre de 1938, se daba noticia de los dos prisioneros: “Según manifestaciones del capitán (piloto) y teniente (observador) del avión Natacha caído en nuestras líneas en el sector de Fontllonga, el número de aparatos de bombardeo actualmente en el frente de Cataluña no pasará de 60 calculando en poco más de 100 los aparatos de caza en este mismo frente. Estos dos oficiales han sido cabos en aviación antes del Movimiento Nacional. El piloto efectuó un curso de 5 meses en Rusia en el que tomaron parte 160 alumnos, marchando en Enero de 1937 partiendo de Cartagena. El observador realizó un curso en los Alcázares en el que participaron solamente siete. Pertenecen a la 2ª escuadrilla del Grupo 30, la cual presta servicio en el frente catalán. Las otras escuadrillas 1ª, 3ª y 4ª probablemente en Extremadura.”

Al cabo de unos días fueron trasladados de Avellanes a Zaragoza, recibiendo, en la capital aragonesa, la visita del comandante García Morato.

(19) Perteneciente a la División 54, del Cuerpo de Ejército de Aragón.

(20) “LA CABEZA DE PUENTE DE BALAGUER”, por Luis Rubies Figuerol, Editorial Dilagro, Lérida, 1985.

(21) Más exactamente, junto al caserío de Vilamajor, 3 km. al S. de Fontdepou.

(22) En realidad los cinco batallones del Regimiento Galicia nº 19 entre los días 12 y 20 de diciembre de 1938 habían sido trasladados al sector de Conques y Vilamirjana, al haber sido agregada provisionalmente la División 51 al Cuerpo de Ejército de Urgel, en las inmediaciones de Tremp. En Vilanova de la Sal, en aquellas fechas, se encontraban el 8º Batallón de América y el 2 Batallón de San Marcial de la 1ª División de Navarra.

VOLVIENDO nuevamente al anterior trabajo del nº 3 de AEROPLANO, resulta lógico que uno de sus autores, el coronel José Gómez, por modestia, no se extendiera con los detalles de su derribo. Sin embargo, después de conocerle personalmente y visitar en varias ocasiones el escenario de los hechos conviene dejar constancia de algunos detalles interesantes y hasta emotivos.

Evidentemente aquel día los tripulantes del Natacha LN05, el entonces teniente-piloto José Gómez Gómez y el cabo-ametrallador Juan José Ruiz Hernández, volvieron a nacer. En un pormenorizado relato mecanografiado efectuado por el primero, cuenta que los antiaéreos reaccionaron con intenso y preciso fuego haciendo bambolear a los aparatos. De pronto el piloto sintió un fuerte dolor en un tobillo y otro como una especie de latigazo en la cabeza, tapándosele la visión. Al llevarse instintivamente la mano a la cara advierte, –doblemente asustado–, que es sangre, percibiendo también un fuerte olor de gasolina y notando que esta viene de delante y resbala por su chaquetón de cuero. Temiendo que se incendie corta el contacto del motor, advirtiendo a su compañero se prepare para el choque contra el suelo.

Por suerte para ambos, el aparato se posó en la sierra de Sant Martí, a 2 km. al NO. del pueblo de Alós de Balaguer, y a unos 600 mts. de altitud, en un lugar de reducidas dimensiones, lleno de arbustos y rocas, y por lo tanto completamente inapropiado para intentar un aterrizaje de emergencia. El encontronazo resultó muy violento, perdiendo el piloto el conocimiento durante varias horas. De nuevo la Providencia les echó una mano, pues, además de que por muy poco no se precipitaron en un profundo barranco contiguo, –lo cual hubiera tenido funestas consecuencias–, a escasos metros del lugar en donde cayeron, refugiados en una cueva, se encontraban un grupo de soldados, los cuales les auxiliaron inmediatamente, bajándolos a lomos de caballerías hasta el puesto de socorro más próximo, situado junto a la iglesia de Alós de Balaguer. José Gómez llegaría tan mal que, en un principio, lo dejaron por muerto, depositándolo en la plazoleta de la iglesia, y dedicando preferentemente su atención a la acribillada pierna del cabo Juan José Ruiz. Sin embargo el niño Miguel Carlí Colom, –que entonces tenía siete años–, y que con la inconsciencia y curiosidad propias de la edad, andaba por ahí contemplando las atareadas idas y venidas de los militares, advirtió, al cabo de un rato, que el piloto todavía se movía. Avisados los soldados, pudo ser atendido debidamente. José Gómez no recobraría el conocimiento hasta pasada la medianoche. Ambos aviadores fueron trasladados a Artesa de Segre y al día siguiente a Barcelona. A consecuencia de las heridas sufridas en la cabeza, el piloto quedó sordo para siempre, y a su compañero tuvieron que amputarle la pierna.

En el Diario de Operaciones del C.E. del Maestrazgo, el día 26 de diciembre con la noticia de la ocupación de las cotas cercanas a Alós de Balaguer, se anota: “Entre el material recogido que aún no ha podido ser completamente clasificado, se encuentra un avión al parecer fácilmente reparable”. Al día siguiente, consta la ocupación de Alós de Balaguer, y entre el material encontrado se detalla: “Un aeroplano destrozado, con el cadáver del piloto, en la región de la cota 672 al Sur de Les Coms”, el cual, correspondería a un aparato de caza republicano derribado unos días antes al N. de la misma zona en donde cayó el “Natacha”, si bien a cota más elevada, –dato confirmado al autor también por vecinos de Alós de Balaguer–, por lo que cabe considerar que al resumir los partes al Diario de Operaciones se le atribuyó al caza la cota correspondiente al “Natacha”.



## 2ª Escuadrilla del Grupo 30

MISIÓN DEL 24 DE DICIEMBRE DE 1938

### Primera Patrulla

Cap. Eustaquio Gutiérrez Ramírez  
Tte. Teodoro Garrote Palomares  
(derribados y prisioneros)

Tte. Antonio Nicolás Ros  
Tte. Diego López Muñoz  
(derribados y muertos)

Tte. José Gómez Gómez  
Cabo Juan J. Ruiz Hernández  
(derribados y heridos graves)

### Segunda Patrulla

Tte. Francisco Palma Palma  
Tte. Miguel Mulet Alomar  
(aterrizaje forzoso y heridos)

Tte. Antonio Arijita Jiménez  
Tte. Martiniano Lumbreras Borrega  
(aterrizan ilesos en Vic)

Tte. Isidoro Nájera Montejo  
Cabo Dionisio Onoro Escobar  
(regresan ilesos a La Garriga)

### Tercera Patrulla

Tte. Héctor de Diego Ortega  
Sgto. José Campos Prieto  
(aterrizaje forzoso y tripulante herido)

Tte. Luis Villalvilla Gascuña  
Cabo Antonio Lizaga Miguel  
(regresan ilesos a La Garriga)

Tte. Ramón D'Ocón Rivera  
Cabo Enrique Sanz Medina  
(derribados; piloto ileso,  
tripulante muerto)

Sin embargo el destino le guardaría otra sorpresa a José Gómez. A primeros de la década de los ochenta, acompañado de su esposa, volvería a Alós de Balaguer, (150 habitantes), con el deseo de poder conocer el lugar en el que fue derribado, o mejor dicho; volvió a nacer. En los núcleos pequeños, el café del pueblo, resulta una inestimable fuente de información, y hacia el mismo se encaminaron. ¡Cual sería su sorpresa, –después de que cada cual hubiera expuesto su personal experiencia de aquella jornada–, al descubrir que su interlocutor, y dueño del café, –D. Miguel Carli Colom–, era la misma persona que el día de Nochebuena de 1938 había advertido que aquel piloto, dado por muerto, todavía estaba vivo!. Se fundieron en un intenso y emocionado abrazo.

### EL TESTIMONIO DEL TENIENTE HÉCTOR DE DIEGO ORTEGA

**E**L actual coronel D. Héctor de Diego es uno de los pocos protagonistas que todavía pueden aportar su valioso, y ponderado, testimonio sobre aquella jornada: *“Entramos a bombardear por patrullas, una detrás de otra; yo mandaba la 3ª, así que entramos los últimos. Todos fuimos recibidos con una formidable andanada de antiaéreos. Los aviones se distanciaron en su formación, como siempre lo habíamos hecho ante un ataque antiaéreo, y es entonces, en el viraje de salida, cuando aparecieron “Fiats” por todas partes. En esos momentos perdí de vista a casi toda la escuadrilla. Solamente veía a mi punto izquierdo acosado por los cazas. Dos de ellos nos atacaron desde distintos ángulos. Recuerdo los gritos insultantes de mi observador mezclados con el rápido tableteo de su ametralladora. Yo, en un*

*picado salvaje, tuve miedo de que se desintegrara el avión. Vibraban exageradamente todas sus partes. El anemómetro marcaba cerca de los 500 km/h. y uno de los “Fiats” me seguía acosando y troteándome, ahora a mansalva, pues estábamos desarmados. Tengo que recordar que a los “Natachas” hacía ya tiempo que les habían sacado las ametralladoras de los pilotos pues con ellas, a falta de otras, equipaban a los nuevos “Chatos” que salían de fábrica. Así llegué a 15 o 20 metros del suelo, ya en territorio propio. El “Fiat” todavía me siguió unos kms., pero creo que tuvo miedo al estar en territorio enemigo, lejos de su base, y por fin me abandonó. Yo quería tomar tierra donde pudiera, pues me di cuenta que mi observador estaba herido y además el motor rateaba de una forma alarmante; por fin se paró del todo. Entré como pude en un pequeño campo bastante llano, pero algo encontré delante pues el avión, mi avión nº 22, capotó y quedó invertido y nosotros prisioneros dentro. Tuviimos suerte pues aparecieron unos soldados que con mucho esfuerzo lo levantaron y pudimos salir. Mi observador sangraba mucho. Tenía un balazo en el muslo y se quejaba de un gran dolor en la espalda; yo sangraba de la nariz y de los ojos, pues las gafas se habían roto y me habían hecho pequeñas heridas. Nos llevaron a Cervera donde recibimos los primeros auxilios, y, a las ocho o nueve de la noche, una ambulancia nos llevó a Barcelona. Campos se quedó en el hospital, pero yo no quise quedarme. Después que me revisaron, la misma ambulancia me llevó a La Garriga, nuestra base”.*

### EL FIN DE LA 2ª ESCUADRILLA DE NATACHAS

**L**A aciaga jornada de Fontllonga, en donde además resultó derribado y apresado el Jefe de la Escuadrilla, ocasionaría el fin de la misma. Héctor de Diego, nada más regresar, ya lo intuyó. El final de su relato resulta impresionante: *“Siempre he recordado con tristeza el momento de llegar a La Garriga. Eran aproximadamente las tres de la madrugada del 25 de diciembre de 1938. En el salón de la torre que era nuestra casa se había preparado la fiesta de la Nochebuena. Allí estaban listas las mesas con sus cubiertos, sus botellas de vino, sus flores... Todo intacto. No se había tocado nada. Allí no había nadie. La 2ª Escuadrilla del Grupo 30 había dejado de existir”.*

En el aeródromo de La Garriga serían reunidos los tripulantes supervivientes, y reparados los aparatos dañados hasta completar un total de siete aviones útiles, haciéndose cargo, el día 27 de diciembre, del mando de la misma el capitán Genaro Camacho González (23), si bien de forma efímera, pues a los pocos días recibirían la orden de trasladarse a la zona Centro-Sur, pasando sus efectivos a reforzar a las tres restantes escuadrillas del Grupo 30 (1ª, 3ª y 4ª), en los frentes de Extremadura y Andalucía. ■

(23) “RECUERDO PÓSTUMO AL AMIGO Y COMPAÑERO DE ESCUADRILLA LUIS VILLALVILLA DE LA SEGUNDA ELLA. DEL GRUPO 30 DE NATACHAS”, por Basilio García Moraleta, “Alas Gloriosas”, Boletín de ADAR nº 33-34, May-Ago. 1984.