

Notas para la

Crónica de la Cruzada Española

La Aviación en la Cruzada

Por MANUEL PRESA ALONSO

Comandante de la Escala del Aire

En esta Sección hemos venido recogiendo diversas notas e informaciones que en su día puedan servir de base al conocimiento completo de la Historia de la Cruzada. El siguiente trabajo, redactado por el Comandante Presa con ocasión de la campaña de propaganda aeronáutica, ofrece una visión de conjunto con algunas cifras y noticias hasta hoy inéditas, y por ello queremos recogerlo aquí.

La sorprendente, magnífica y extraordinaria actuación de la Aviación durante el desenlace de nuestra Guerra de Liberación, es el resultado de la acertada solución de gigantescos, difíciles y numerosos problemas que magistralmente resolvió nuestro Caudillo con la eficaz colaboración del General Kindelán, aprovechando para ello las excepcionales condiciones profesionales de nuestros pilotos, así como la confianza que en el triunfo de España pusieron desde la iniciación de la lucha dos naciones amigas, que sintieron el dolor de una Patria atropellada y el presentimiento de una civilización en peligro.

Habiendo quedado la mayor parte del territorio nacional bajo la garra del Gobierno de Madrid, todas las unidades de caza y la casi totalidad de las de bombardeo pasaron a poder del nefasto Gobierno de la República. Solamente, pues, para España unas decenas de aviones en la Península y unos doce en Marruecos, todos del tipo *Bréguet XIX*, que siendo la única ilusión de nuestros aviadores, se lanzaron con fe, confianza y sagrada fraternidad a dominar el cielo de la dolorosa Patria, colaborando a su reconquista con esta muy notoria inferioridad de medios.

Los "Bréguets".

El intrincado horizonte que se presentó proporcionó una fiebre de tarea que no permitía el reposo. Había que dar sensación de poder aéreo, y el aviador no descansaba. Se precisaba la reiterada actuación de aquellos viejos aparatos, presentándolos en todos los frentes, a pesar de ser constantemente recibidos con el fuego de las ametralladoras de los cazas enemigos.

Por el Norte, en una misma jornada, el regreso de un servicio en Asturias, efectuaban los mismos aparatos otros en Somosierra, Alto de León, Teruel, Vitoria, Zaragoza, o bien suministrando municiones, portando ánimos y engrosando el espíritu a los heroicos defensores del Cuartel de Simancas, materializando a su vez, con su presencia, la promesa de que el sacrificio de aquellos mártires sería vengado por el verdadero Ejército de España, del que esos ancianos *Bréguets* fueron sus alados heraldos.

Por el Sur, cooperando a ensanchar el bello suelo andaluz, para lo que llegaron, utilizando las avionetas del Aero Club de Andalucía, en un verdadero alarde de valentía, a tomar tierra en las inmediaciones de pueblos, con el fin de obtener personalmente la certeza de la situación; o bien, hermanados con la docena de aviones de Marruecos, atacar a las unidades navales de la Escuadra roja. Desproporcionada lucha, que requería en nuestros tripulantes un valor rayano en el heroísmo para lanzar con sus frágiles aviones bombas de 12 kilogramos de peso sobre un acorazado, dos cruceros, numerosos submarinos y destructores, poderosamente armados de artillería antiaérea de grueso calibre. Lucha de la que salieron victoriosas las rejuvenecidas alas de aquel anticuado material, colaborando eficazmente en ganar para España el dominio del Estrecho.

Una vez el Estrecho de España, teniendo el Ejército Nacional sus mejores soldados (Legionarios y Regulares) en la costa africana, el General Franco ordenó la delicada empresa de pasar un convoy marítimo a Algeciras. Acción que se llevó a efecto con rotundo éxito y con arreglo a los planes previstos, el día de la Virgen de África (5 de agosto de 1936), gracias al heroico comportamiento de la tripulación del viejo cañonero "Dato" y a la protección aérea de un *Dornier*, un *Fokker*, un *Douglas*, dos *Junkers* y cinco *Bréguets*, pese al combate naval que esporádicamente entabló parte de la Escuadra roja, cuyas unidades, por el acoso constante de los aviones, emprendieron vertiginosa huida, refugiándose en el puerto de Málaga.

El Caudillo resaltó la fructífera labor realizada por nuestros aviadores en los primeros, importantes y decisivos días de lucha, con la siguiente frase: "Esta fué la cuna, el nido de donde salieron los potentes pájaros de hoy, bajo la dirección de aquel grupo de Oficiales que supo remontar el vuelo sin importarle las deficiencias del material."

Transporte por vía aérea de un Ejército.

Mientras tanto los aviones, en su incesante trabajo, van realizando una obra monumental que llenará de orgullo a España. Así como en noviembre de 1913, en el aeródromo

de Tetuán (recién nacida la Aviación militar española), tuvo la suerte España en ser la primera nación que emplease los aviones en misiones ofensivas, así también esos bravos aviadores de Franco, en 1936, formaron, desde aquel mismo campo, el puente alado y de ensueño por el que surcaron los aires en defensa de la Patria 30.000 hombres con 400.000 kilogramos de material. Obra cumbre, practicada durante tres meses por doce *Junkers*, que otorga a España el ser la primera nación del Mundo que transportó un Ejército por vía aérea.

La Virgen de la Cabeza.

Igual que al Cuartel de Simancas, Aviación tuvo la gloria de suministrar a los heroicos defensores de Oviedo, Alcázar de Toledo y Belchite, así como en las abruptas y endiabladas entrañas de Sierra Morena al Santuario de Santa María de la Cabeza, donde el Capitán Cortés y sus hombres escribieron un capítulo de grandeza moral y heroísmo que sobrepasa los límites de lo legendario.

Todos los proyectos que el Ejército del Sur había acariciado para socorrer directamente y liberar a los sitiados hubieron de ser abandonados por impracticables, renunciando, pues, a toda idea de liberación para dar paso a organizar un suministro por medio de aviones.

Esta delicada misión, que con fraternal cariño desarrollaron nuestros aviadores, fué realizada con la mayor abnegación. Precisaba su exacto cumplimiento el depositar los víveres y municiones en el panel que colocaban los heroicos sitiados, para evitar que se despeñaran las provisiones, y por ser el único lugar desenfogado, lo que requería gran maestría en los pilotos para casi rozar con las ruedas del avión en el mencionado panel, despreciando siempre la enorme reacción antiaérea enemiga.

Se realizaron 121 servicios de suministros, siendo el piloto que efectuó la mayor parte nuestro llorado Capitán Haya.

Todos los trimotores que acribillados de balazos, procedentes del frente de Madrid, pasaban a reparar al Parque de Tablada, pagaban como tributo, antes de volver a la lucha, un servicio de suministro a la Virgen de la Cabeza.

Se lanzaron 90.000 kilogramos de víveres, 80.000 cartuchos, 2.000 granadas y 6.000 kilogramos de efectos diversos, recogiendo los heroicos defensores el 100 por 100 de lo enviado. ¡Qué orgullo para los aviadores!

La supremacía del aire.

La caza, principal factor para obtener la supremacía del aire, que en el principio de la contienda estuvo a favor de la Aviación marxista, tomó por base para organizarla en la Aviación nacional los tres *Nieuports* rojos que aterrizaron en el aeródromo de Granada.

Dado el carácter especial de la guerra, la lucha aérea se desarrolló en la cinta de los frentes, originando los numerosos y grandiosos combates aéreos que germinaron la conquista del aire por las alas nacionales. Se inclinó definitivamente la supremacía del aire a favor de nuestra causa en los combates realizados en el mes de febrero de 1937 (frente del Jarama), donde se quebraron las alas de tantos y tantos *Curtiss* y *Ratas* pilotados por rusos, acción en donde alcanzó el laurel de héroe nuestro malogrado García Morato, gracias a cuya bravura y espíritu el Ejército de Tierra obtuvo la libertad de acción que desde el aire le proporcionaron, ya siempre, las triunfales alas de los aviones nacionales.

Durante el primer semestre de guerra los rojos efectua-

ron sobre nuestras poblaciones 380 bombardeos, mientras que en el segundo semestre la cifra ya quedó reducida a 213.

Por ametrallamiento y bombardeo de sus bases de la Aviación enemiga, por la antiaeronáutica y por los constantes y voluminosos ataques de caza, se logró, como siempre, esta supremacía del aire, correspondiendo 280 aviones derribados seguros y 63 probables a la antiaeronáutica, y 1.427 seguros y 323 probables a la caza, siendo las pérdidas propias de 255 aviones derribados. Señalando con ello un porcentaje entre caza y antiaérea muy análogo al que marcan las acciones aéreas de la presente conflagración mundial.

Actuación en los frentes terrestres y marítimos.

El Ejército del Aire llegó a disponer, para cumplir su misión en la contienda liberadora de España, de aviones de bombardeo estratégico *Heinkel 111* y *Savoia 79*; de reconocimiento estratégico, *Heinkel 70* y *Dornier 16*; bombardeo nocturno y gran bombardeo táctico, *Ju-52* y *S-81*; de cooperación, *Heinkel-51* y *45*, y *RO-37*, y de caza de persecución, *Messerschmitt 109*, y de combate, el *CR-32*.

Para su actuación en el mar dispuso de los hidros de acción lejana *Cant Z-501* y *506*, y *Dornier Wal*; de bombardeo nocturno, *He-59*, y de reconocimiento próximo, *He-60*.

Las tropas en combate sienten la necesidad de apoyo aéreo; especialmente en los momentos difíciles del asalto a fortificaciones, el fuego adversario con que son recibidas las primeras olas de asalto disminuye mucho, y aún llega a anularse si las posiciones enemigas son bombardeadas o ametralladas por la Aviación. Esto hizo pensar, aprovechándose de que las características del *He-51*, en la época del Jarama, eran inferiores que las de los cazas rojos, su utilización en misiones de cooperación, adoptando un modo especial de combate que le proporcionó el nombre, pronto elocuente, de "Cadena".

Se efectuaron, no obstante, acciones de todos los tipos que permite el material reseñado, prevaleciendo notablemente las de cooperación con el Ejército de Tierra.

Para la confección de los planes de operaciones se proporcionaron al Mando fructíferos mosaicos e itinerarios fotográficos de los sectores fortificados del enemigo, así como excelentes trabajos topográficos (solamente en el sector Teruel-Valencia se levantaron fotográficamente los planos de un millón de hectáreas).

La Aviación actuó en la última parte de la preparación artillera en todas las roturas de frente; en el avance facilitaba el progreso de la Infantería hacia sus objetivos por medio de las heroicas "Cadenas"; se informaba constantemente al Mando del desarrollo del combate, y durante la batalla actuaba sobre las reservas enemigas y líneas fortificadas en profundidad.

En fin, en los frentes terrestres siempre sonaban sobre nuestros soldados los roncros bramidos de los motores de la Aviación nacional.

En el mar cooperó magníficamente con la Marina, dando al Mando naval acertadas informaciones sobre el tráfico marítimo, colaborando en el bloqueo con la eficacia que expone la anulación de los puertos de Valencia y Barcelona, e impidiendo el tráfico por las comunicaciones terrestres del litoral.

Los servicios.

El simbólico *Douglas*, primer heroico y sangrante episodio de nuestra guerra, y que algunos días permaneció inactivo por los balazos del Capitán Vara del Rey, al ponerlo en

servicio nos presentó uno de los grandes problemas que se nos avecinaba: la gasolina. Este avión, como todos los que pudiéramos llegar a disponer, necesitaba una gasolina especial. Problema que, juntamente con otros escabrosos, solucionó en forma notable nuestro Mando supremo con la colaboración del Mando aéreo.

Cada vez con mayor previsión lejana y dominando la guerra más en su conjunto, se construyó una red completa de campos, con un concepto amplio de necesidades, capacidades y posibles variaciones de frentes. El Ejército del Aire llegó a disponer en la Península, antes de comenzar la ofensiva nacional que desmoronó toda la Zona roja, y que tuvo su origen en la cabeza de puente de Toledo, de 264 aeródromos.

Para la fabricación de armamento se chocó también con grandes obstáculos, que allanó el Estado Mayor Aéreo con acertadas soluciones y la cooperación del Arma de Artillería. Al entonces Capitán de este Arma señor Blanco se debe la fórmula del amonal, sustitutivo de la trilita, en la que intervienen en gran parte productos nacionales. Instalando con toda premura, rapidez y éxito una fábrica de este sustitutivo de explosivo.

Así también son dignos de mención, no detallándolos por no hacernos demasiado extensos en estas notas, los servicios de Red de Acecho, Información Antiaeronáutica, Meteorología, Cartografía, etc., así como el extraordinario rendimiento de nuestros Parques y talleres.

Conclusiones.

En nuestra guerra de liberación la Aviación actuó indirectamente en beneficio de la Aeronáutica de otras naciones. Hacía dieciocho años que en Europa no habían tenido lugar hechos bélicos, y no obstante, la ciencia aeronáutica marchó vertiginosamente; pero la práctica de paz no podía sancionar sus progresos como la de una contienda armada, y nuestra Patria se convirtió en un campo experimental de prototipos y de modalidades de combate.

El haberse dedicado preferentemente el Ejército del Aire a cooperar con el de Tierra proporcionó a los alemanes la doctrina para la colaboración fuerte y estrecha de las unidades de *Stukas* y *Me. 110* con las "Panzer", abrazo fuerte y apretado que ha devuelto al arte de la guerra su movimiento y aire clásico.

Nuestra guerra dejó sentado por primera vez que ni un Ejército ni una Marina pueden triunfar si las alas de los aviones no les proporcionan la seguridad del cielo.

Las acciones, que tan en boga ha puesto la guerra actual, de desembarcos ofensivos por vía aérea, fueron perfectamente comprendidas por nuestro Mando. Todas las órdenes para efectuar un desembarco aéreo en el aeródromo de Vilajuiga estuvieron confeccionadas, no llevándose a la práctica por la desordenada huida del Ejército rojo de Cataluña a Francia. El objeto de la operación era: "Efectuar un desembarco aéreo en la retaguardia enemiga (aeródromo de Vilajuiga) de unidades terrestres completas con municiones para veinticuatro horas, reforzadas con armas automáticas, para, aprovechando la sorpresa producida, acelerar el avance de nuestras fuerzas, evitando en lo posible las destrucciones en caminos al verse amenazado el enemigo por la retaguardia."

El abastecimiento por los alemanes de sus aeródromos en el frente del Este por vía aérea, y que desarrollan actualmente los veteranos *Junkers 52*, tanto de bombas como de gasolina, es una idea que nació en nuestra guerra de España.

La actuación de la Aviación en la guerra, en fin, ha sido gloriosa y brillante, como la de sus hermanos de Tierra y Mar. El Ejército del Aire, nacido en ella, está consciente de la alta responsabilidad que como sombra le sigue en su sublime y grandiosa tarea, ya que el Caudillo espera de las alas españolas más, mucho más, como dejó dicho en Barajas: "Cuando sin nada, sin medios, casi con la desconfianza del Mundo, se forjó esta máquina acerada, ¿qué va a ser mañana, cuando las actividades de un país, sus fábricas y sus cerebros estén ya forjados y lleven por delante la insignia de la Patria?"



Una escuadrilla de caza nacional, durante la Cruzada.