

La Aviación en la Guerra Española 1936-1939

Guerra de caballeros, guerra de enemigos

DAVID CORRAL HERNANDEZ
Fotos: JORGE IRANZO

Estas Jornadas han mostrado de nuevo que, pese al tiempo pasado y los cada vez más exhaustivos y amplios estudios sobre la Aviación en la Guerra Civil Española, existen todavía dudas sobre las contribuciones al esfuerzo bélico, son continuas las disparidades en los números y las estadísticas y abundantes las distintas apreciaciones sobre la preparación de la 2ª Guerra Mundial en España, pero que no hubo clamorosas desigualdades, sí distintos materiales y distinta formación y, por ambos bandos, altísimas muestras de valor han sido conclusiones evidentes.

Las Quintas Jornadas de Historia Militar, celebradas en el paraninfo del CESEDEN del 16 al 18 de noviembre, fueron inauguradas por el Jefe del Estado Mayor de la Defensa, general del Aire Santiago Valderas Cañestro. En sus palabras de presentación el vicealmirante José Antonio Balbás, director del CESEDEN y presidente de la Comisión Española de Historia Militar (CEHISMI), destacó la Historia breve pero intensa de la Aviación y su presencia en la Guerra Civil y recordó que Kindelán escribió sus "Cuadernos de Guerra" en 1959, que es de 1969 el primer intento de obra recopilatoria histórica de la Aviación en la Guerra Civil y que es en la actualidad cuando comienzan a abrirse realmente los archivos, facilitando la investigación y el acceso a informaciones fundamentales como

los factores, organización, personal y material de cada bando.

HASTA 1936, ANTECEDENTES

1913 supuso el inicio de nuestra Aviación Militar. Pocos años después del fin de las guerras en Marruecos, en 1927, la Aviación Española era un arma moderna y surtida. Apenas una década después, en 1936, las condiciones eran lamentables, la Fuerza Aérea Española era pequeña, obsoleta y poco preparada para el combate,

caen los presupuestos y la calidad del material por la aplicación del Artículo 6 de la Constitución de la República, en el que se renunciaba a la guerra como método o medio; pero la paz no es eterna. Hasta el 18 de julio de 1936 la aviación se repartía en ocho grupos, cinco escuadrones militares (África, Servicios e Instrucción) con los centros principales en Madrid, Sevilla y Barcelona respectivamente, la Aeronáutica Naval (Instrucción, Torpederos, etc.), y la Aviación Civil, principalmente la LAPE, here-



El Jefe de Estado Mayor de la Defensa, general Valderas, presidió la Jornada de Apertura.



Presentación de los conferenciantes, general Jesús Salas Larrazábal (izda.) y coronel Emilio Herrera Alonso (dcha.).

dera de Iberia, y los numerosos aeroclubes.

El 18 de julio de 1936 los republicanos tenían 188 aviones, 200 de segunda línea, y los nacionales 95, 50 de segunda línea, una proporción de dos a uno para la República. Los republicanos concentran la aviación en un ministerio y los nacionales en una jefatura, ambos influenciados en exceso por extranjeros en su funcionamiento. La Aviación Republicana unió la Militar, Naval y Civil en el Ministerio de Defensa Nacional, además envió los parques regionales fuera de Madrid como CASA a SAF, de Getafe a Cataluña o Hispano Nieuport que se manda a Rabasa (Alicante), en los que en total revisaron una media de 350 aviones y 550 motores por año. Los nacionales estaban divididos en tres núcleos aeronáuticos, Mola en el Norte, Queipo en el Sur y Franco en África. Kindelán, al unificarse y crearse la Aviación Nacional, obtuvo la jefatura sobre todas las fuerzas, incluyendo el mando técnico

y administrativo, pero no táctico, sobre alemanes e italianos.

DE 1936 A 1939, 896 DIAS DE GUERRA CIVIL

De julio a septiembre de 1936 se duplicó la cantidad de material presente en ambas aviaciones, fueron casi cien aparatos nuevos para la República y más de cien para los nacionales. Desde el comienzo de la contienda la Aviación Republicana estuvo sobrepasada por las peticiones de apoyo de las columnas y milicias, actuando más por caso particular que por planificación, factor al que se deben sumar dos errores claves, la concentración de sus fuerzas en Madrid para evitar su toma, hecho que además favoreció el paso del Estrecho y el avance nacional en las zonas con poca presencia. La Aviación Militar Republicana tenía cuatro escuadrillas de Nieuport operativas en julio del 36 y una estacionada en Getafe y el Prat, de todos ellos fue-

ron destruidos doce aparatos en el primer mes de combate. El 4 de noviembre de 1936 aparecen los Chatos, dos de los cuales aterrizan por error en Segovia (zona Nacional); un revulsivo para la moral republicana y un duro e inesperado contrincante para los Chirris nacionales, como se demostró en Guadalajara, cénit de la Aviación Republicana. Sin embargo, esta superioridad en cantidad y calidad de material y pilotos acabó en el Frente del Norte, letal para la aviación republicana, pierden la hegemonía en el aire por la orografía, la geografía estrecha, la climatología mala y por los pocos sitios para hacer campos. En este frente caen el cuarenta por ciento de los de chatos y moscas y con ellos una alta cantidad de pilotos muy cualificados. Uno de los motivos para explicar esta pérdida masiva, además de los anteriores, es que los aviones iban en poca cantidad desde Madrid y no en masa, por el temor de desgarnecer la capital, facilitando su derribo y el avance

total de las tropas en tierra de los nacionales. Otro frente problemático fue el Ebro, fin del mejor ejército republicano y donde caen 124 aviones en ocho meses; lejos quedaban ya batallas como el Jarama o Guadalajara, donde con los moscas desequilibran la balanza ante los nacionales. Una tesis propuesta en las jornadas fue que los republicanos tenían complejo de inferioridad, eran más defensivos que ofensivos y en las escasas ofensivas realizadas, como Villa real, Ebro, etc., las derrotas fueron importantes y frecuentes.

En el bando nacional el primer avión extranjero que entró en el conflicto fue un Junkers 52 de la Luftwaffe, que fue requisado y voló el 26 de julio a Berlín con un mensaje de Franco pidiendo ayuda a Hitler. A su vuelta dos días después, con la ayuda "bajo el brazo", participa ya en el puente aéreo. Ante el problema que suponía el traslado de las tropas acantonadas en África a la Península por mar, por la presencia de buques de guerra republicanos en la zona del Estrecho, el capitán Francisco Arranz propone en Tetuán efectuar el puente aéreo, el primero de la historia, en el que fueron transportados entre 14000 y 25000 hombres (según autores), con dotaciones y material. Este puente aéreo, vislumbrado con anterioridad por Kindelán, habría sido imposible sin la ayuda de los Junkers 52 suministrados por Alemania y por el esfuerzo de aviones como los Dornier, que transportaron en cada viaje a trece regulares hasta Algeciras, o de algunos osados que con sus avionetas llevaban en cada salto a un sólo soldado. Poco tiempo después el traslado de tropas y material se completó con el "Convoy de la Victoria", que supuso el paso del Estrecho en barcos protegidos por formaciones de aviones nacionales. Esta decidida y novedosa acción aérea fue clave para la victoria final de los nacionales y un error de cálculo clamoroso de la República, que no quiso enviar aviones al Sur por no desproteger Madrid.

Hasta mediados de agosto, cuando llegan los Fiat a Baleares y Melilla, hay superioridad aérea republicana. El Devoitine republicano no obtuvo grandes éxitos ante los aviones ita-

lianos pese a ser más potente y con mejor carga alar que los Fiat y por estar aquellos divididos en múltiples grupos pequeños a lo ancho y largo del país, lo que les convertía en presa fácil de las formaciones más numerosas de cazas nacionales. A finales de 1936 de los veintinueve Devoitine republicanos nueve se perdieron en combate, siete permanecían en vuelo y cinco en reparación. El balance de pérdidas, pocos meses después del inicio de las hostilidades, era de nueve Fiat caídos por once Devoitine, cifra que demuestra claramente que no fue tan excesiva la diferencia de cantidad de material perdido por derribo (la diferencia de cantidad de material volante la produjo con posterioridad el material repuesto o adquirido por los contendientes, superior en el bando nacional gracias al apoyo italo-alemán). En octubre del 36 los Fiat se hacen los amos de los cielos españoles por la llegada de una tercera remesa y porque al aumentar el calibre de sus armas de 77 a 127 mm. mejoraron su eficacia y lograron la superioridad en combate. En el 37 se agrupan los Fiat en dos unidades de caza bajo mando italiano, ambas con una particularidad, no cubrían más allá de sus líneas. Los pilotos españoles que estaban bajo mando alemán o italiano, como los de Chirri o los Heinkel, pidieron el paso a la Legión al perder la soberanía de "sus aviones", hecho al que se negó el propio Franco. Los italianos después de Guadalajara dudan entre retirarse o aumentar su presencia, optando finalmente por lo segundo. El mejor piloto de Chirri fue indudablemente el laureado García Morato, creador de la doctrina de combate de los Fiat, en la que se recoge que la acometividad no está reñida con la prudencia, que no se debía combatir a los Chato a menos de 1500 metros de altura, en combates largos, sólo en picado y por detrás; de diferente manera era con los Rata, menos maniobreros. Para Morato era fundamental la norma del derribo, pues el celo en ésta afectaba a la credibilidad del piloto y, por extensión, a la de la unidad. La superioridad aérea definitiva se logró con la aparición

del Me 109, del que llegaron 110 unidades de los primeros modelos a España.

Los bombarderos nacionales se empleaban libremente sin caza enemiga; en formación cerrada con presencia mínima y con escolta, con elevada presencia de cazas enemigos. Hubo más bombardeos estratégicos que masivos, ya que no se quiso masacrar la población civil y sí que se quería preservar todo lo posible para facilitar la reconstrucción. Los sitios más castigados fueron Barcelona, Valencia, los puertos en general por ser entrada de suministros y Madrid. Al final de la guerra fueron encontrados doscientos buques hundidos en los puertos republicanos por efecto de los bombardeos. Madrid fue muy castigada por tener en el centro ubicados puntos militares, neurálgicos, políticos, de comunicaciones, etc. En un sólo bombardeo la mayor cantidad de víctimas se produjo, por orden, en Barcelona, Durango y Guernica, donde murieron unas 120 personas (cifra del ponente). En esta acción, desconocida por Kindelán y Franco, al ser aviones alemanes e italianos los implicados y, por tanto, bajo su propio mandato, se empleó armamento de precisión e incendiario y, como dijo el ponente, "cayeron más personas en otros puntos pero no había allí un Picasso". En venganza a este bombardeo Leocadio Mendiola atacó el buque alemán Deutschland. Un tipo de ataque o bombardeo típico de los nacionales fueron las cadenas, la lucha "al nivel de la infantería", cuyo antecedente encontramos de nuevo en África y cuya aplicación fue utilizada por la Blitzkrieg alemana en la 2ª Guerra Mundial. El avance se realizaba con apoyo aéreo por la falta de carros de combate y como resultado práctico apareció el Junkers 87, muy efectivo en ataque al suelo pero un error alemán al ser demasiado vulnerable a los cazas, como comprobó en el conflicto europeo.

Otro aspecto destacable de la Aviación Nacional fue el abastecimiento, del que España era precursora al haberlo utilizado en Marruecos, donde se lanzaban las provisiones a diez metros de altura sobre las posiciones.



Vista panorámica del Paraninfo del CESEDEN.

En la Guerra Civil se realizó especialmente en Toledo y en Andújar, en la ermita de Santa María de la Cabeza. Un personaje fundamental fue Carlos de Haya con su DC 2, con el que realizó 86 misiones de un total de 200 a la ermita. Unos grandes desconocidos son los hidroaviones, utilizados con poca lógica por los republicanos al no apoyar a su flota, vigilar las rutas de suministro marítimas nacionales o atacar a las Baleares con ellos. Quizá no estuvieron presentes en el bando republicano porque la URSS no los tenía ni fabricaba. Los nacionales aumentaron a lo largo de la guerra su número, modelos y calidad. Los hidros de largo alcance fueron fundamentales para la observación, el ataque a barcos de suministro (casi el 100% del material bélico de ambos bandos vino por mar) y el bombardeo desde Mallorca a emplazamientos republicanos. En uno de estos ataques desapareció el comandante Ramón Franco, héroe del Plus Ultra. La ventaja estratégica de las Baleares propició gran cantidad de

acciones marítimas, aunque la presencia internacional impidió grandes batallas navales.

La Aviación Nacional estuvo muy bien organizada, apoyó ofensivas a largo plazo y no sólo a objetivos puntuales, como sucedió en general a los republicanos, sin que por ello dejaran de ser excelentes pilotos. La dependencia de material, con el paso del tiempo, hizo superiores a los nacionales por el elevado apoyo italoalemán frente a los republicanos, que perdieron de manera constante fuentes de suministro exteriores (pasaron de ser puntuales a soviéticas y a casi ninguna en 1939).

MATERIAL

En la Guerra Civil participaron en total 3300 aviones, de once países y 287 modelos diferentes. En la reunión final de Barajas se juntaron 850 aviones pertenecientes a ambos bandos de los que 450 desfilaron en formación sobre Madrid el Día de la Victoria.

Los principales aviones presentes al comienzo de la contienda española fueron el Nieuport 52, un caza elegido en el 27, de los que 26 fueron para los republicanos y 13 para los nacionales. Breguet 19, 47 para los republicanos y 64 los nacionales. Tres o cuatro DC 2 sirvieron con la República, todos menos el que voló Haya, aparato que fue atacado e inutilizado en Tablada por el laureado Vara del Rey. Los "Dragones" eran de la LAPE, dos fueron para los republicanos y un ejemplar para los nacionales. De los cuatro Fokker, uno en manos de los republicanos y los tres restantes con los nacionales. Los primeros cazas de importación fueron trece Devoitine republicanos, que aterrizaron directamente en El Prat, los seis Heinkel 51 nacionales, que llegaron en barco a Cádiz por la Operación Fuego Mágico, y los FIAT Cr 32 "Chirri", que empiezan a recibirse en noviembre del 36. Los primeros bombarderos llegados desde el extranjero fueron los italianos Savoia 81, para los nacionales, que llegaron

a Nador el 30 de julio, de los doce ejemplares previstos llegaron sólo nueve. Los franceses Potez 540, nunca hubo más de 16 operativos, y Bloch 200 y 220 fueron la aportación francesa para la República.

Los aviones rusos más destacados en el conflicto fueron el Rasante, que llegó en noviembre de 1936, al igual que el Katiuska. Quedó desfasado rápidamente y era muy vulnerable. Fueron en total 31 aviones normales y 31 con ametralladoras para pasadas rasantes, táctica empleada luego por los rusos en la 2ª Guerra Mundial. En julio del 37 forman una escuadrilla nocturna y logran un gran éxito en Guadalajara. Los Natacha llegaron en febrero de 1937. Vuelan sólo con pilotos españoles, son muy vulnerables y necesitan protección de cazas, aunque se protegían excepcionalmente bien de los FIAT por la cadencia y potencia de sus ametralladoras realizando fuego cruzado. En un año llegaron a realizar 2300 misiones. El Katiuska, Sofía o Martín Bomber, bimotor metálico cuyo principal defecto era que ardía fácilmente, era muy rápido con sus 420 Km/h de velocidad punta, más que los cazas nacionales, pero cargaba poco. Los cazas fueron el Mosca y Supermosca, que trepaba más alto, y el Chato o Cangrejo, que era superior en combate caza a caza contra el Chirri, excepto desde arriba. Fueron construidos unos 273 Chatos en Reus, Rubí, etc.

LOS PROTAGONISTAS

En este enfrentamiento un hecho apenas conocido es el compañerismo y respeto existente dentro del arma de Aviación. La juventud de la Aviación Española, la familiaridad de sus componentes y los amplios logros obtenidos en conjunto como los grandes raids o la participación en Marruecos hicieron de la Guerra Civil una guerra de caballeros, una guerra de enemigos. Claro ejemplo fue Alfredo T. Pérez Seoane, dos veces Grande de España, que luchó con la República y que salvó a sus compañeros de los aeródromos de Madrid al entregarlos a las autoridades militares republicanas. Del total de laureados en España once de los diecisiete fue-



El general Sánchez Méndez durante su alocución.

ron en Marruecos y seis en la Guerra Civil, en la que además los 1500 pilotos presentes obtuvieron 102 medallas militares y sufrieron 201 pérdidas.

En ambos bandos el número de militares profesionales de Tierra era similar, no fue así en Aire donde la mayoría de la oficialidad, desde tenientes y capitanes luchó con los nacionales, quienes ascendieron rápidamente hasta el generalato y cuyo papel en la contienda fue clave al organizar de manera muy eficaz el arma de Aviación. El 18 de julio de 1936 tres cuartas partes de la oficialidad de Aire se unió a los sublevados al contrario que la mayoría de la tropa y suboficiales, fieles a la República. En estos días más de cien pilotos de la aviación militar y naval cayeron asesinados tanto por nacionales como por republicanos, mejor suerte corrieron los que pudieron permanecer ocultos o pasaron más allá de nuestras fronteras. La formación de nuevos pilotos nacionales se realizaba en el Aeroclub de Sevilla, Tablada y El Copero, además 81 se formaron en Alemania y 41 en Italia. Para ser aceptado era necesario el título de Bachiller. En total fueron 1009 alféreces de complemento, 551 pilotos y uno de ellos Laureado. Los republicanos realizaban los entrenamientos

en San Javier, Francia y Rusia tras superar un examen de cultura general. Estos pilotos lograron ascensos hasta comandante por méritos de guerra. Los pilotos activos al comienzo de la guerra eran para la República 162, 53 de la Aviación Naval; para los Nacionales 160 y 14 de la Aviación Naval. Con la suma de los pilotos de aeroclub las cifras suben respectivamente hasta 315 y 260. Con la llegada de los rusos la República suma 478 y 402 los nacionales con italianos y alemanes. En el 37 hay 705 pilotos republicanos y 563 nacionales. A finales del 38 son 450 los republicanos sin brigadistas ni rusos, los nacionales suman 500 con la Legión Cóndor y los italianos. Dentro de los nacionales destacaron los quince pilotos portugueses que obtuvieron dos medallas militares y sufrieron dos bajas en combate. Una mención aparte merecen los pilotos de la Aeronáutica naval, cuya formación era la más rigurosa de todas; fueron excelentes pilotos, observadores muy cualificados y navegantes excepcionales. Al comienzo del conflicto eran algo menos de doscientos pilotos repartidos en diez escuadrillas (San Javier, Mahón y Barcelona).

De los nacionales destacaron el capitán Calderón, jefe del grupo Junkers 2G22, quien después de haber

realizado un bombardeo y sabiendo que no contaba con apoyo de cazas dijo "mañana mi grupo bombardeará caiga quien caiga". Calderón cruzó a la mañana siguiente las líneas sin cobertura de cazas, fue atacado por 30 cazas republicanos y artillería antiaérea y cayó finalmente entre cuatro cazas después de realizar dos bombardeos. Tardaron once años en otorgarle la Laureada porque no regresó con el avión a la base. En 1937 el capitán García Morato, el capitán Bermúdez de Castro y el teniente Salvador entraron en una escuadrilla de doce Chirri junto a nueve italianos. En una acción pasaron los tres las líneas, estaba prohibido en el bando nacional, y se enfrentaron contra treinta cazas republicanos. Finalmente los italianos pasaron las líneas y apoyaron a los españoles en el enfrentamiento. Morato ganó la Laureada siendo el único que la disfrutó en vida al recibirla en agosto de 1938.

En el Santuario de Santa María de la Cabeza un destacamento de guardias civiles aguantó hasta mayo de

1937. En nueve meses la aviación nacional realizó 121 misiones de avituallamiento, en las que transportaron 80 toneladas de víveres, municiones, morteros, materiales para fortificaciones, etc. Para lanzar las medicinas el capitán Haya las ataba a la espalda de pavos con la punta de las alas cortada y luego, en vuelo, se lanzaban para que cayeran aleteando y planeando pero sin capacidad para volar. Estos vuelos de suministro realizaban los abastecimientos con escolta o durante la noche por los ataques que sufrían desde Andújar. Haya, que fue inventor de varios instrumentos, entre ellos uno de navegación, cayó en el frente de Teruel al colisionar con un caza republicano para salvar a un compañero. Le concedieron la Medalla Militar, La Medalla de Oro Italiana y La Laureada de San Fernando.

En la primavera de 1937 se suceden las ofensivas republicanas en Aragón y los nacionales mantienen superioridad aérea sólo en el norte. El Capitán Salas, con las escuadrillas

1E2, 2E2 y 3E2, después de las victorias de la división internacional Carlos Marx, comienza a utilizar la "cadena", la guerrilla de la aviación, los aviones entraban uno detrás de otro y de cuatro a siete veces por ataque, hasta agotar municiones, obligando a desalojar las posiciones o causando altas pérdidas humanas y materiales. Para estas operaciones se utilizaban los Heinkel 51, Heinkel 45 "Pavo", que fueron inmejorables y claves en Asturias, y el Romeo 37. Estas escuadrillas recibieron la Medalla al Mérito Militar Colectiva por su labor en la bolsa de Bielsa y el capitán José María Ugarte la Laureada. En 1939, en un ataque de hidros, el alférez Gonzalo Hevia sufre el acoso de tres cazas que logran herir a su mecánico y tocan a la nave, consigue amerizar y despegar para poner a salvo a su compañero. Llegó a Formentera y recibió la Medalla Militar. En total las tripulaciones de hidros sumaron once medallas militares.

Entre los republicanos los mejores pilotos fueron Felipe del Río, presen-



Parte de los asistentes a las V Jornadas de Historia Militar.



Mesa Presidencial de la Jornada de Clausura. De izda. a dcha., el Director del CESEDEN, vicealmirante Balbas, el JEMA, Juan Antonio Lombo, el Director del Instituto de Historia Naval, contraalmirante Ignacio González-Aller y el Jefe del SHYCEA, general Sánchez Méndez.

te en el Frente del Norte y que realizó vuelos de reconocimiento y bombardeos con Breguet antes de entrar en los cazas rusos. Fue teniente por méritos de guerra, estuvo al mando de una escuadrilla y ascendió hasta capitán pero, cinco días después y sumando 6 victorias, fue abatido por el que se supone es el primer derribo en combate realizado por un Me 109. Eduardo C. Moncada, perteneció a la primera promoción de pilotos formados en Rusia, fue sargento en una escuadrilla de Ratas, ascendió a teniente y a capitán por méritos de guerra, obtuvo el mando de una escuadrilla y estuvo presente en la Batalla de Teruel, en Aragón, Cataluña y Levante. Fue derribado por la escuadrilla de Morato. Manuel Z. Clavero, fue sargento en Chato, estuvo con los Ratas en Guadalajara, mandó la escuadrilla de Caludín Moncada y obtuvo doce derribos seguros. En la 2ª Guerra Mundial fue coronel de la URSS, donde murió en un accidente aéreo en 1942. Leocadio Mendiola era en 1936 brigada piloto, observador ametrallador y mecánico. Atacó Getafe, fue teniente con los primeros Katiuskas, mandó el grupo de bombarderos Katiuskas después de Guadalajara, ascendió hasta teniente coronel y fue propuesto para la Laurea de Madrid, que no llegó a ser oficial por el final de la guerra.

CONCLUSIONES

Desde Roland Garros en la 1ª Guerra Mundial, primer As de la Aviación con más de cinco derribos, pasando por la aportación fundamental de los aviones en Abisinia y el Chacó, hasta la determinante influencia de la aviación en la contienda española, fueron muchas las teorías sobre el uso del arma de Aviación que quedaron en el olvido en apenas veinte años. A la Guerra se llegó con la experiencia marroquí, escenario que proporcionó el bombardeo estratégico, reveló la importancia del transporte aéreo y en el que se comenzó la práctica del aprovisionamiento

desde el aire. Fundamental fue el primer transporte masivo de tropas, el paso del Estrecho, como importantes fueron sorpresas tecnológicas como los Moscas y el Me 109. Que la Guerra Civil fue antesala de la Segunda Guerra Mundial es difícil de aseverar, que fue campo de prueba y ensayo de armas y tácticas es imposible de negar. Con ella quedaron la enseñanza del transporte aéreo con el paso del Estrecho, aunque no hubo paracaidismo; el abastecimiento aéreo y el cambio en las doctrinas de combate en el aire, completamente diferentes a las obtenidas con posterioridad a la Primera Guerra Mundial, e impensables con anterioridad por el mejor armamento, mayor capacidad y posibilidades de los aviones. También se pasó de la patrulla de tres aviones a las parejas separadas por doscientos metros o al grupo de cuatro aviones (el finger tip norteamericano). Errores también hubo, como los sufridos por los alemanes con el Stuka al considerarlo un arma casi definitiva, pero que resultó muy vulnerable como se comprobó, y por creer que los bombardeos masivos harían que las masas demandasen la paz a sus gobernantes, logrando que Madrid se convirtiera con el "No pasarán" en un ejemplo de resistencia y un mito y no en una ciudad rendida en poco tiempo. ■

CONFERENCIAS

"Perspectiva general del enfrentamiento aéreo" de Rafael Marteles López.

"La aviación de bombardeo republicana" de Rafael de Madariaga Fernández.

"Héroes de la guerra aérea" de Emilio Herrera Alonso.

"La aviación de caza republicana" de Jesús Salas Larrazábal.

"Batallas aéreas de la guerra" de Juan Manuel Riesgo.

"El pensamiento aeronáutico de la aviación nacional en la guerra" de José Sánchez Méndez.