

50 aniversario de la Escuadrilla Azul

JORGE FERNANDEZ COPPEL

Hace 50 años, el día 2 de octubre de 1941, entraba en combate por primera vez una unidad aérea española, que con el nombre de "Escuadrilla Azul" acudió a Rusia para tomar parte en la campaña alemana contra la URSS en el frente del Este. Este artículo presenta un pequeño resumen de su actuación, poniendo especial énfasis en recordar a modo de homenaje los combates en los que encontraron la muerte o desaparecieron aquellos de sus componentes que quedaron en aquella tierra para siempre.

En el mes de julio de 1941, el gobierno español ordenó la formación de una Escuadrilla de Aviación que debía representar al Ejército del Aire en la campaña de Rusia.

Se designaron sucesivamente cinco escuadrillas, compuestas todas ellas por voluntarios. Entre ellos se mezclaban veteranos de la Guerra de España junto a jóvenes pilotos con una poca experiencia en vuelo. De los más de 80 pilotos que formaron las cinco escuadrillas, 19 de ellos no regresarían jamás a España; 10 murieron en combate o accidente y 9 desaparecieron en acción de guerra.

El 26 de septiembre de 1941, terminado su entrenamiento en Werneuchen (Berlín), la primera escuadrilla mandada por el famoso Comandante Angel Salas Larrazábal, recibió orden de poner rumbo al frente, incorporándose al aeródromo de Moschna donde queda adscrita al 27 Grupo de Asalto, con denominación de 15ª Escuadrilla bajo el mando del Comandante Weiss.

Sin ninguna demora comienzan a efectuar sus servicios de guerra, con la mala fortuna de su-

frir la primera baja el primer día de operaciones. En su segundo servicio, el 2 de octubre de 1941, despegaba el Teniente Alcocer acompañando al Comandante Salas, Capitán Allende y Teniente Ruibal. Su misión la protección de HS.123, sobre el Sector que unía la carretera de Petschitschino a Komary.



El Teniente Enrique Ruibal Sabio que desaparecería el 27 de octubre, recibiendo instrucción en la escuela de caza de Werneuchen

Una vez finalizada la misión regresaban hacia el aeródromo cuando divisaron a la artillería antiaérea propia disparando sobre aviones rusos. Los pilotos españoles ganando altura pusieron rumbo hacia la formación enemiga compuesta por I-18, I-16 Y DB.3. Al finalizar el combate aterrizaron Salas, Allende y Ruibal,



El comandante Angel Salas Larrazabal es felicitado por el Capitán Aristides García López-Rengel que desapareció el 27 de noviembre de 1991

Dos Messerschmitt 8f-109 de la 3ª Escuadrilla se disponen a despegar del Aeródromo de Seschtschinskaja



que el Comandante Salas, como él mismo describe en su Parte de Guerra: "Vi venir 6 P-2 y me fui para ellos acortando el camino; al encontrarme debajo disparé desde 150 metros con las máquinas pequeñas y más cerca con los cañones, viendo saltar pedazos de aparato a la segunda ráfaga, saltando su tripulante en paracaídas. Después sigo hacia Cholm y al reunirme con el Grupo veo una "Rata", atacándole en su viaje; al ir a tirar huye con un rápido tonel que le rompe el ala derecha y se estrella cerca de la confluencia del Dnieper y Wjasna. Después ataco dos veces a Ratas sin resultado".

El 27 de octubre sufre la Primera Escuadrilla su segunda baja, el Teniente Alfonso Ruibal Sabio. Ese mismo día llegaba el citado Teniente acompañado del Teniente Kindelán con dos Me-109 que fueron a recoger a Polonia. A las 12.30 despegó la patrulla, formada por Salas, Muñoz, Bayo, Ruibal y Kindelán, para ametrallar el aeródromo de Klin situado a unos 70 Km. de su base. Una vez sobre el objetivo comprobaron la presencia de aviones enemigos pese a los cual se aprestaron al ametrallamiento al ver un gran número de I-18 listos para despegar. La artillería antiaérea alcanzó al avión de Ruibal, comunicando éste a Salas que se le paraba el motor y que se encontraba a 100 metros de altura a la izquierda del ferrocarril que en dirección Noroeste se dirige a Kalinin, es decir, a unos 50 Km. dentro de líneas enemigas. Asimismo añadió que tenía a la vista el DB-3 que Salas acababa de derribar. Nunca más se tuvo noticias del Teniente Ruibal, aunque años después se dijo que había sobrevivido a la toma de tierra, quedando prisionero hasta que contrajo matrimonio con una ciudadana soviética, fijando su residencia al sur de Moscú.

notando la ausencia de Alcocer. AL cabo de unos minutos se supo que su Me-109 número 1390 se había visto obligado a tomar tierra por falta de combustible fuera de campo con el tren desplegado, capotando y destrozándose la cabeza contra el colimador. El Teniente Luis Alcocer Moreno-Abella, vencedor de cinco

combates aéreos durante la Guerra Civil, había muerto víctima de un estúpido accidente. Era la primera baja española en los cielos de Rusia. Sus restos fueron enterrados en el Cementerio de Héroes de Werneuchen.

El día 4 de octubre de 1941 se consiguieron las primeras victorias, su protagonista no fue otro



El Alférez Vicente Aldecoa se prepara para una misión en su FW-190 nº 4



El Capitán José Llaca frente a su FW-190. Durante su permanencia en Rusia logró derribar 4 aparatos enemigos

Noviembre un duro mes para la escuadrilla. Los servicios eran ordenados sin interrupción al Noroeste de Klin y al Sureste de los Lagos del Volga. El 27 despegaron del aeródromo de Rusa los Comandantes Salas y Muñoz, los Capitanes Allende y García López-Rengel y los Tenientes Mendoza, Ibarreche y Kindelán. Sus objetivos eran diferentes, puesto que la patrulla de Salas debía proteger a los Ju-87 en el sector de Jessipowo mientras que la de Muñoz haría lo propio con los He-126 en el sector de Duchani-

no. El Me-109 de Muñoz había despegado con bombas, puesto que tenía la sospecha de que, ocultas en un bosque, se encontraban tropas enemigas. Una vez sobre el objetivo, la temida artillería rusa alcanzó el avión del Comandante español, teniendo que lanzarse éste. El Teniente Kindelán que se encontraba en los alrededores, observó como el paracaidas no se habría por com-

pleto, debido a la baja altura desde la que tuvo que dar el salto. De esta forma desaparecía Jose Muñoz Jiménez, célebre jefe de las cadenas durante la Guerra Civil, con más de 2000 horas de vuelo.

Cuando aún no se había dado la noticia de la desaparición del Comandante Muñoz, Kindelán lo comunicó a García López-Rengel, que se disponía a efectuar una pasada en el lugar donde suponía había caído su jefe; sin poder apercibirse de nada puesto

que todo lo llenaban los matorrales, únicamente notó la presencia de carros soviéticos en las proximidades. Tras ganar altura de nuevo quiso ponerse en contacto una vez más con García López-Rengel, pero él y su Me-109 habían desaparecido sin que nadie hubiese notado su ausencia. Sus 17 victorias aéreas durante la Guerra Civil le situaban en un lugar relevante entre los ases de caza.

El 4 de diciembre despegaron el Capitán Allende junto con los Tenientes Bartolomé y Mendoza para efectuar caza libre sobre el canal de Moscú. Cuando se encontraban volando sobre la zona, Mendoza advirtió aparatos enemigos, ordenándoles el Capitán a sus dos puntos que se lanzasen en picado sobre el enemigo. Cuando se encontraban efectuando esta maniobra, Mendoza pudo ver como Bartolomé volvía a ganar altura, echando humo por los tubos de escape y dejando tras de sí una estela que supuso debida a la

ASES ESPAÑOLES EN RUSIA

Capitán Gonzalo Hevia Alvarez-Quiñonez	12
Comandante Mariano Cuadra Medina	10
Capitán J. Ramón Gavilán Ponce de Leon	9
Teniente Fernando Sánchez Arjona	9
Teniente Dámaso Arango Lopez	7
Alférez Vicente Aldecoa Lecanda	7
Comandante Angel Salas Larrazábal	6
Teniente Francisco Valiente Zárraga	6
Teniente Lucas Fernández Peña	6
Teniente Manuel Sanchez Tabernero	6
Teniente Luis Azqueta Brunet	6

condensación. Inmediatamente le advirtió por radio que no continuara subiendo y que le siguiese, sin obtener respuesta. Al efectuar un viraje a la derecha, observó Mendoza un paracaídas en el aire, teniendo la seguridad de que era su compañero. Nunca fue encontrado a pesar de que el descenso se produjo cerca de las líneas alemanas.

Esta primera escuadrilla, tras haber sufrido el invierno más duro del siglo, con temperaturas de 50 grados bajo cero, recibe el 6 de enero la orden de repatriación trasladándose al aeródromo de Vitebsk. Había efectuado más de 460 servicios de guerra, siendo los pilotos Salas e Ibarreche los que más servicios efectuaron, con 70 y 50 respectivamente.

El día 28 de febrero de 1942 parte hacia Rusia la segunda escuadrilla expedicionaria bajo el mando del Comandante Julio Salvador Díaz de Benjumea, "as" de la caza española con 24 derribos durante la Guerra Civil. Esta escuadrilla fue la que menos victorias obtuvo, ya que le tocó la oscura labor de actuar en el frente central durante el verano de 1942, cuando todas las fuerzas alemanas y soviéticas se concentraban en Estalingrado y el Cáucaso.

El 4 de marzo de 1942 llegan a la Escuela de Caza en Werneuchen. Tres meses y medio después, el 14 de junio, sale el escalón de tierra al mando del Capitán Frutos con destino al frente. EL día 23 del mismo mes llegan a su sector los aviones de la escuadrilla, denominándose 15/JG 51 "Mölders". Al contingente español se le asigna una línea formada por las poblaciones de: Shisdra, Bolchow, Mzens y Nowossil.

El 26 de junio se entabla el primer combate con el enemigo. Al divisar la pareja formada por el Comandante Salvador y el Teniente Garret una formación

enemiga compuesta por Sb-3 e Il-2 combaten con ellos sin resultado.

El mes de julio comienza trágicamente para la expedición española. El día 1 del citado mes se encontraba la pareja de alarma formada para entrar en combate, la componían el Capitán Noriega y el Teniente Robles. El control notificó la presencia de aviones enemigos, despegando la pareja formada por los pilotos españoles. El Teniente Robles en su afán de encontrarse en el aire lo antes posible, mete el tren muy deprisa

Robles notó un ruido apreciando que el Me-109 del Alférez Navarro se había enganchado contra el suyo. Tras realizar una brusca maniobra consiguió separarlo viendo como caía su compañero en barrena y sin cola estrellándose a unos 100 metros al Sureste de la línea de ferrocarril que une Orel con Mzensk; era la segunda y última baja de la escuadrilla.

El 11 de noviembre consiguió el Teniente Luis Medrano de Pedro la última victoria al conseguir derribar un Pe-2. Los pilotos de la segunda escuadrilla habían



El Comandante Inspector de la 4ª Escuadrilla Mariano Cuadra junto al Coronel Trautloft, Jefe de la caza del Este

y toca con la hélice en el suelo cayendo a tierra. El Capitán Noriega es alcanzado antes de que pueda ganar altura siendo derribado a 8 Km. al Noroeste de Mzensk. El encargado de ocupar su puesto como Capitán de la escuadrilla es Manuel Bengochea.

Un mes tardaría la escuadrilla en tener que lamentar otra pérdida. El 7 de agosto un Fockler Wulf 189 deespegaba del aeródromo de Kusnezy llevando orden de explorar el río Oka. Se asigna al Teniente Robles y al Alférez Navarro su protección, pero a unos 15 Km. de Mzensk, el Teniente

conseguido durante su estancia en el frente ruso 13 victorias.

Mientras tanto y con el fin de que no se produjera un vacío durante los relevos de las escuadrillas, el mando español ordenó que se hicieran éstos de manera escalonada con el fin de asegurar una completa actuación. Asimismo quedan agregados varios pilotos de la segunda, como los Tenientes Barañano, Garret, Urquiola y Pérez Galdos y los Alféreces Bengoa y Beriain.

La tercera escuadrilla sería la primera en cambiar de destino para su entrenamiento, ya que és-

te se realizó en la Escuela de Caza de San Juan d'Angely (Francia). El día 1 de diciembre se produce el relevo oficial tomando el mando el Comandante inspector Carlos Ferrándiz.

Al igual que la segunda escuadrilla, la tercera perdería su Capitán Jefe, Andres Asensi, en su segunda misión de guerra. El 1 de diciembre, trece días después de la llegada de la escuadrilla al Aeródromo de Orel, dos Me-109 pilotados por los Capitanes Asensi y Bengochea despegaban para reconocer el frente. El día era cla-

como prisionero de guerra hasta su repatriación el 2 de abril de 1954. En marzo de 1943 se dotó a la escuadrilla con el nuevo avión Focker Wulf-190 siendo la primera de las españolas en actuar con este nuevo modelo.

El día 21 de abril en un servicio de caza libre, sobre la zona de Spass-Demensk, es derribado el Capitán Menéndez-Conde por aviones Lagg-5, su cadáver es localizado en el pueblo de Prive-tok, siendo recuperado y enterrado en el cementerio del aeródromo. Los servicios conti-

se éste al desplegarse, muriendo el citado oficial al impactar contra el suelo (había realizado 48 servicios, obteniendo una victoria); el Teniente Pérez González fué derribado por un Lagg-5, logró saltar en paracaídas aunque con la mala fortuna de chocar contra el timón de su avión, muriendo de forma instantánea. Fue la última baja de la tercera escuadrilla, que en total había realizado 1.176 servicios con 112 combates y 63 victorias.

Mientras tanto, la primera patrulla de la cuarta escuadrilla, al mando del Capitán Galarza y una vez finalizado el entrenamiento en el aeródromo de Toulouse, se incorpora al frente el 14 de junio de 1943.

La actuación de esta escuadrilla, fue la más destacada de las cinco que acudieron, ya que le tocó vivir una de las ofensivas alemanas más importantes, la de Kursk, último intento alemán de frenar el avance soviético. Esta acción le permitió a la escuadrilla española obtener 74 victorias, pero por ello tuvo que pagar un alto precio. Cuatro pilotos murieron, tres desaparecieron y dos fueron heridos graves.

La actuación de esta escuadrilla por coincidir su llegada con el comienzo de tan importante ofensiva, se inicia de inmediato, sin ningún descanso e incluso sin el normal periodo de reconocimiento del frente.

El 14 de julio despegó el Comandante Cuadra formando pareja con el Alférez García Amigo en la patrulla formada por el Teniente Tabernero y el Alférez Aldecoa, que había quedado agregado de la tercera escuadrilla. Su misión era proteger 14 He-111 que efectuarían una misión de bombardeo sobre las líneas enemigas. Cuando se encontraban a unos 15 kilómetros internados en líneas soviéticas observaron como aviones enemigos atacaban a los bombarderos, iniciándose de

RELACION DE LOS OFICIALES MUERTOS Y DESAPARECIDOS EN RUSIA

MUERTOS	FECHA
Teniente Don Luis Alcocer Moreno Abella	2-10-41
Capitán Don Antonio Noriega Labat	1-07-42
Alférez Don Antonio Navarro Pérez	7-08-42
Capitán Don Antonio García Menéndez Conde	21-03-43
Teniente Don Narciso García García	18-03-43
Teniente Don Juan Rosselló Simonet	5-06-43
Teniente Don Alejandro Pérez González	8-06-43
Teniente Don Enrique Pareja Nuñez	21-10-43
Teniente Don Fernando Sánchez Arjona	19-11-43
Teniente Don Estanislao Segurola Guerrea	17-02-44
DESAPARECIDOS	
Teniente Don Alfonso Ruibal Sabio	27-10-41
Comandante Don José Muñoz Jiménez	27-11-41
Capitán Don Aristides García López Rengel	27-11-41
Teniente Don Ricardo Bartolomé Chavarria	4-12-41
Alférez Don Eduardo García Amigo	14-07-43
Alférez Don Luis Chicharro Lamamié de Clairac	21-08-43
Capitán Don Alvaro Borrás Marimón	31-08-43
Alférez Don Luis Estébanez Vela	18-09-43
Teniente Don José Cavanilles Bereterra	10-01-44

Cuadro del autor publicado anteriormente en la Revista Defensa.

ro y despejado pero la topografía del terreno totalmente llana, sin más referencia que la línea de ferrocarril que conducía a Moscú y a la nieve que encubría totalmente el suelo dificultaba la navegación y más para el Capitán Asensi debido a su poca experiencia en el frente. Al surgir un combate la pareja española se separó, notificando el Capitán Asensi que tenía avería en el motor, que unido a sus problemas con la radio le hicieron perderse y tomar tierra en líneas enemigas. Su mala suerte le costó doce años de penurias

nuan con el nuevo caza Fw-190 y con la mejora del material también aumentan las victorias. Los Capitanes Hevia y Gavilán se pondrían a la cabeza con doce y nueve derribos respectivamente, pero tendrían que lamentar la pérdida de tres pilotos; el Teniente Narciso García García mientras realizaba un vuelo de prueba se estrelló en el mismo aeródromo; el Teniente Roselló Simonet probando un Fw-190 saltó en paracaídas por causas desconocidas, tirando muy pronto del mando de apertura, desgarrando-

inmediato el combate. Tras finalizar éste y habiendo obtenido el Comandante Cuadra y el Teniente Tabernero una victoria cada uno, oyó Cuadra como García Amigo decía algo referente a la gasolina, pero no lo pudo precisar con exactitud por el defectuoso funcionamiento de la emisora del Alférez. El Comandante le ordenó poner rumbo Suroeste, no recibiendo contestación. Nunca se supo más del Alférez Amigo, siendo dado por desaparecido.

El 21 de agosto, el oficial más joven de la escuadrilla, el Alférez Luis Chicharro y Lammamié de Clairac despegó tripulando el Fockler Wulf 190 número 5 formando pareja con el Comandante inspector Mariano Cuadra. Cinco minutos después partía la pareja formada por el Capitán Borrás Marimón y el Teniente Dámaso Arango para prestar otro servicio de caza libre en el mismo sector que la pareja mandada por el Comandante Cuadra. Encontrándose la primera patrulla sobre el sector de Spass-Demensk entabló combate con la caza enemiga, Cuadra observó como Chicharro entraba en barrera pudiendo recuperar el avión por debajo de la capa de nubes, perdiéndolo de vista. Teniendo en cuenta que era el primer combate del Alférez, le ordenó por radio que regresara al aeródromo, pero el citado oficial no le debió entender por la comunicación defectuosa, o bien llevado por su espíritu se resistió a abandonar el combate. Cuadra se encontraba en una situación crítica ya que estaba siendo acosado por cazas soviéticos, había sido alcanzado y una de las patas del tren de aterrizaje había sido desbloqueada. En ese mismo momento apareció la pareja formada por Borrás y Arango, logrando librar a su jefe del acoso. Al regresar a la base recibieron un despacho procedente de un Capitán alemán adscrito a la 18 división

antiaérea que decía: "A las 15.25 horas se ha observado, por el personal de una batería, un choque entre un avión Fockler Wulf y un Lagg-5, sin percibirse lanzamiento en paracaídas, observando como se estrellaban ambos a 10 Km. de las líneas enemigas". De esta forma moría el Alférez de Aviación Luis Chicharro. Le fue concedida la Cruz de Hierro de segunda clase póstuma.

A pesar de las numerosas victorias que se estaban obteniendo, la cuarta escuadrilla seguía pagando un alto precio. El 31 de



Relevo de la 4ª Escuadrilla del comandante Murcia (izqda), jefe de la 5ª junto al comandante Cuadra

agosto es derribado el Capitán Alvaro Borrás Marimón por un Lagg-5. El 18 de septiembre el Alférez Estebán Vela desapareció en combate. El 21 de octubre fue derribado el Teniente Enrique Pareja, a unos 15 Km. al Noroeste de Orscha. El 19 de noviembre una formación de hielo hizo precipitarse al avión del Teniente Sánchez Arjona, vencedor de 9 combates aéreos. Se estrelló a 6 Km. del aeródromo. El 10 de enero de 1944 le tocó el turno al Teniente Cavanillas, al ser derribado sobre territorio enemigo al Sureste de Dawidowitsci.

El 23 de febrero de 1944 efectuó la transmisión de mando el Comandante Cuadra al también Comandante Javier Murcia. Tras el periodo de entrenamiento en la Escuela de Berguerac recibió la quinta escuadrilla los Me-109 G6 que venían a sustituir a los Fockler Wulf-190. Cuatro días después despegó del aeródromo de Bobruisk la primera patrulla mandada por el Comandante Murcia y la segunda con el Teniente Seguro y el Alférez Tassara. Una vez llegados al frente, se separaron los dos grupos y tras finalizar la protección regresaron a la vertical de Paritxhi, en donde oyeron como la estación de tierra daba una alarma de aparatos enemigos en vuelo rasante. En ese momento el aparato radio del Alférez dejó de funcionar, aunque no fue obstáculo para que se lanzaran en picado junto a Seguro, desde 4.500 m. sobre dos Il-2 enemigos. Por una falsa maniobra del Alférez dejó de ver al Teniente, esperando encontrarlo en el tirón. Se elevó un poco sin volver a dar con él, a pesar de haber dado unos virajes en el lugar donde creía lo había perdido. Posteriormente a la entrada de un bosque situado al sur de la aldea de Moisejewka fueron hallados los restos de un avión y un piloto muerto que fue identificado como el Teniente Seguro, aunque por el estado de calcinación y escasez de los mismos eran insuficientes para una identificación segura. Pero los restos del aparato no dejaban lugar a dudas, era el Me-109 G6 del Teniente español Estanislao Seguro Greca.

En el mes de mayo recibió la orden de repatriación la quinta escuadrilla expedicionaria, dándose así por finalizada la participación del Ejército del Aire en la campaña de Rusia. Detrás dejaba 170 victorias, 10 muertos, 9 desaparecidos y 1 prisionero. ■