

LA AVIACION DE CAZA NACIONAL EN LA GUERRA DE LIBERACION

por JESUS SALAS LARRAZABAL

Comandante del Cuerpo de Ingenieros Aeronáuticos

I. DE LA NADA A LAS PRIMERAS PATRULLAS «NIEUPOINT-52»

Durante los años «treinta» existían en España dos grupos de cazas «Nieuport-52», avión fabricado por La Hispano-Suiza de Guadalajara, bajo licencia francesa, y una escuadrilla independiente. En Getafe (Madrid) residía el Grupo número 11, de 2 escuadrillas, y en el Prat (Barcelona) el Grupo número 13, también de 2 escuadrillas. La escuadrilla independiente estaba destinada en Sevilla.

En el año 1935 se forma en Granada el Grupo de Caza número 12, a base de la escuadrilla de Sevilla y una de las de Barcelona. Este Grupo se disolvió días antes del Alzamiento Nacional, pasando la escuadrilla del capitán Méndez Iriarte a reforzar el Grupo número 11 de Getafe, y desapareciendo la escuadrilla de Pérez y Martínez de la Victoria, cuyos aviones pasaron a la Maestranza Aérea de Tablada (Sevilla), para revisión, excepto una patrulla que quedó en Los Alcázares, y de la que tomó el mando el teniente Villimar.

Al iniciarse el Alzamiento existían, pues, cuatro escuadrillas de caza, tres en Getafe y una en Barcelona, y una patrulla, no existiendo ninguna unidad organizada de este tipo en Zona Nacional. Había, eso sí, de siete a diez aviones «Nieuport-52» desarmados. en la Maestranza de Tablada, y otro «Nieuport-52» accidentado en Granada. En la zona gubernamental tenían tres cazas Hawker «Spanish Fury», asimismo desarmados, que acababan de llegar de Inglaterra a Guadalajara, donde estaba en fabricación el utillaje para una futura serie de este tipo de avión.

En cuanto a pilotos de caza la situación en el bando nacional era

más halagüeña, ya que permanecieron en Granada el capitán Pérez y Martínez de la Victoria y los tenientes Miguel Guerrero, Narciso Bermúdez de Castro y Antonio Peñafiel, y en Sevilla, los tenientes Julio Salvador, Jesús Tudela y el brigada Ramón Senra, todos ellos del disuelto Grupo de Caza, y además el capitán Gancedo. A los que se agregarían: el día 20, el teniente Pablo Benavides, fugado en un «Breguet» de Cuatro Vientos aprovechando el traslado del material volante de este aeródromo a Getafe; el día 26 el teniente Timoteo Valiente, procedente de La Línea de la Concepción, y el día 1 de agosto, el capitán Joaquín García Morato, llegado de Inglaterra, vía Francia.

En Africa se incorporan otros buenos cazadores, los capitanes Luis Rambaud y Manrique Montero, y el teniente Alfredo Arija, que llegó de Cabo Juby a Larache, como 2.º piloto del «Fokker-VII» de Ureña. En Burgos se concentraron el capitán Angel Salas, fugado de Getafe a Pamplona con una patrulla de tres «Breguet-19», el día 18, antes de iniciarse el Alzamiento en la Península, y los tenientes Miguel García Pardo, fugado de Barcelona la madrugada del día 19, y Ramiro Fascual, en convalecencia de un grave accidente de avión sufrido en un concurso de acrobacia en Albacete. El día 10 se pasa a Burgos, desde Getafe, el teniente César Martín Campos.

Los primeros servicios se hacen el día 20, desde Tablada, con los aviones que va armando la Maestranza. Este mismo día el brigada Senra fue designado para llevar a Tetuán el «Nieuport» número 66 y allí le propone el capitán Manrique Montero que se le agregue para intentar formar una escuadrilla de caza, a lo que no puede prestarse por tener orden de volver a su base de Tablada.

La mañana del día 21, el teniente Salvador intercepta un «Breguet-19» con numeración y rumbo de Getafe, aunque su procedencia era más lejana, ya que venía desde Pamplona, con etapa en Burgos, enviado por el General Mola en misión de enlace con el General Franco. El piloto, capitán Salas, tuvo que alargar su viaje hasta Tetuán, lo que le valió la inesperada satisfacción de poder encontrar a Franco más rápidamente de lo que creía, a cambio del riesgo de llegar con el combustible a cero.

Hay que reconocer que la situación en Tablada no estaba para muchas comprobaciones, ya que este aeródromo había sido bombardeado a las once de la noche del día 19 por los «Fokker-VII», y a las seis de la madrugada del día 20 por los «DC-2». Durante la

noche del 19 al 20 se dispuso del 1.^{er} Caza, que se mantuvo en alerta permanente, a pesar de lo cual no tuvo tiempo de despegar ante lo súbito del ataque de los «DC-2». Tres horas después llegaba el 1.^{er} «Fokker-VII» nacional, transportando legionarios, y no fue recibido muy amistosamente, a pesar de traer rumbo de Africa.

Mientras tanto, en Granada, que seguía y seguiría aislada por mucho tiempo, se había recibido el día 21 el notable refuerzo de una patrulla de tres «Nieuport-52» del Grupo de Getafe, que fueron allí destinados sin conocer que el aeródromo había cambiado de manos horas antes. Los tres pilotos, teniente Juan Prieto, sargento Gerardo Martín y cabo Laurentino Lozano, quedaron prisioneros, si bien más adelante prestaron servicios de índole diversa. Con estos aviones el capitán Pérez y Martínez de la Victoria y el teniente Bermúdez de Castro derriban un «Nieuport-52» cada uno, el día 23, el segundo en la estación de Piñar, y Miguel Guerrero consigue el día 25 su primera victoria aérea, al derribar un «Dornier Wal» en el Estrecho de Gibraltar, a la vuelta de un servicio de enlace con Africa. Días después, el 29, derriba en Iznajar un «Vickers Vildebeest»; otro del mismo tipo el día 31 en Iznalloz, y un «Breguet-19» el 1 de agosto. Por estas fechas Bermúdez de Castro es derribado desde tierra en Trasmulas y tiene que escayolársele un brazo. El día 5 de agosto, Miguel Guerrero se desplaza a Sevilla y el 6 a Burgos. Benavides se había incorporado a Granada días antes.

El día 7, el «Nieuport» de alerta en Granada derribó por equivocación un «Breguet-19» de Sevilla, tripulado por el teniente Jesús Lassala Liñán y el cabo Proyecto Ros Alberti. El «Breguet», tripulado por Pérez Cruz y Aristides García López, se libra por puntos del mismo triste fin. Los bombardeos a Granada con aviones del mismo tipo eran frecuentes, lo que unido a la poca visibilidad existente cuando ocurrió el suceso, explica el error.

Ante la eficacia de la caza granadina y la iniciación del puente aéreo Tetuán-Granada-Sevilla, en el que pasaban legionarios de Africa a Granada y a la vuelta se transportaba pólvora y explosivos, el teniente Villimar, que desde San Javier se ha incorporado a Málaga el día 3 de agosto, pide mecánicos y dos cazas más. Posteriormente Villimar pasa a mandar la escuadrilla de Andújar, en la que también vuelan en «Nieuport», el brigada Benito López Trinidad y el sargento Manuel Aguirre López. En Málaga queda una escuadrilla de «Breguets» y tres «Nieuport» al mando del capitán Abelardo Moreno Miró.

Una tercera escuadrilla se instala en Guadix. El día 6 de agosto, desde Tetuán, se da orden de bombardear los dos aeródromos de Guadix, donde dicen hay 20 aviones. El día 7 de agosto se habla de dos «Potez-54» derribados sobre nuestras líneas —de los 5 atacantes— en el sector de Guadix. A mediados de agosto hay en Guadix una escuadrilla con tres «Breguet», tres «Nieuport» y algún «Dewoitine», mandada por el capitán Juan Carmona Rey; el teniente Antonio de Haro volaba en «Dewoitine-371» y con uno de estos aviones cayó sobre su propio campo. Estos «Dew» habían llegado hacia el 16 de agosto, con pilotos franceses, a Barcelona, donde uno se rompe al tomar tierra; otros dos se averían en Santa Cruz de Mudela, y alguno más antes de rendir viaje en Guadix. A esta escuadrilla perteneció el teniente David García.

Después de la marcha de Salvador y Senra a Burgos, operan en Sevilla el capitán Gancedo, los tenientes Arija, Fernández Tudela y Valiente, y el piloto del Aero Club Manolo Camino, que se mató en accidente el 1 de agosto, y en Africa, Rambaud y Manrique Montero. Los cazas de Sevilla actúan a veces desde Córdoba, para evitar los frecuentes bombardeos a esta capital. El día 31 es derribado en Córdoba el teniente Fernández Tudela por un «Douglas» enemigo. El día 2 de agosto opera desde Córdoba el teniente Timoteo Valiente, que es sustituido al día siguiente por el capitán García Morato, recién incorporado.

Hasta el día 7, Morato opera en Córdoba sólo, pero los días 8 y 9 se le une el capitán Gancedo, que actuaba de Jefe de los «Nieuport» de Sevilla. El día 12 derriba Morato su primer avión, un «Vickers Wildebeest», que se oponía al avance del General Valera en Antequera, y el día 14 deja el «Nieuport» al teniente Valiente y se incorpora a la escuadrilla «Heinkel-51» en Sevilla. En la segunda quincena de agosto operan en «Nieuport» desde Córdoba el capitán Montero y el teniente Fernández Tudela, y esporádicamente los capitanes Gancedo y López Cantero; éste era Jefe de la escuadrilla «Breguet» destacada en Córdoba. Valiente sufrió un accidente el día 15 y no vuelve a volar en caza. Nada más ocuparse Antequera, se instala allí un aeródromo de socorro, desde el que también actúan alguna vez los cazas.

El 16 de agosto, el brigada de complemento Alvaro Fernández Matamoros fue enviado a Mérida para apoyar a la columna Tella, que estaba siendo fuertemente contraatacada por fuerzas de tierra y la Aviación de Don Benito, Medellín y Herrera del Duque. Ve-

dos «Breguet» en el suelo, junto al Guadiana, y aterriza creyendo que es el aeródromo de Mérida. Cuando se le acercan las tropas del Tabor de Del Oro y le preguntan su nombre, se limita a contestar ¡¡Matamoros!! Poco después Tella le pregunta al capitán Carlos Vara del Rey ¿Ya no estarán los dos aviones junto al río? No, mi Teniente Coronel, ahora hay tres.

2. LOS CAZAS SUBEN AL NORTE

En la Zona Norte nacional, la ausencia de cazas era absoluta. Eso, unido a la cercanía de los diversos aeródromos de Madrid al frente de la Sierra, hacía que la superioridad aérea gubernamental en este Sector, entonces básico, fuese abrumadora. El General Mola pide insistentemente aviones de caza, que la Zona Sur no le puede suministrar de momento. Ante la falta de caza, el capitán Salas decide añadir a su «Dragón» de transporte (1) una ametralladora fija en el costado, accionable directamente por el piloto y con salida al exterior por un apropiado orificio. De esta forma, este avión civil, que primero se convirtió en un bombardero con la ayuda de su antiguo compañero de Arma, el capitán Del Monte, de la Maestranza de Artillería de Burgos, pasó a ser el primer caza-bombardero que actuase en guerra. El día 27 de julio, sobre Somosierra, mantiene combate con un «Nieuport-52», y recibe dos impactos. (Más tarde, el 10 de agosto, aguanta 15 minutos sobre su objetivo en el sector de Buitrago, a pesar del ataque de un «Fury»; los «Fury» fueron pronto armados en Cuatro Vientos, aunque parece que en julio llegaron a efectuar algunos servicios desarmados).

El día 27 aún no habían llegado a Burgos los dos «Nieuport-52» de Sevilla (los números 43 y 66, pilotados por el teniente Julio Salvador y Díaz-Benjumea, y el sargento Ramón Senra), aunque la petición de estos cazas era antigua. Ya el 21 de julio, Franco le decía a Queipo: «Ruego envíe dos cazas y un «Breguet» a Mola», siguiendo la ruta Sevilla-Cáceres-Zamora-Grajera, punto situado a 4 kms. al

(1) Inicialmente operaron desde Burgos dos «Dragones» uno militar, que llevó a Núñez de Prado a Zaragoza y que pilotaba el capitán Navarro, y este civil, adquirido por D. Juan La Cierva en Inglaterra a la compañía «Airways». Posteriormente llegarían otros «Dragones» y «Fokker-XII», que unidos a los «Fokker-VII» de la escuadrilla de Cabo Juby, formaron el Grupo Mixto «Dragón-Fokker» de Juan Antonio Ansaldo.

Nordeste de Boceguillas, al Sur de Aranda. Queipo contesta el día 22: «Enviaré los dos únicos disponibles». Días después, Franco le dice a Mola: «Envío tres cazas a Arévalo, prepare combustible». Mola contesta: «No llegaron el día 26; siguen preparados los 1.000 litros».

El viaje de estos dos «Nieuport» merece ser contado con detalle, dado lo pintoresco del caso. Salieron de Sevilla el día 27 de julio, acompañados por un «Breguet-19» tripulado por el capitán Carlos Pombo Somoza y el cabo Pedro Alvarez García. Los aviones debían llevar pintados en el fuselaje y las alas los emblemas ordenados por el General Mola, círculos y rayas negras, pero, por error en la transmisión o interpretación, solamente llevaban un círculo negro. La orden de pintar la cola de blanco y encima la cruz de San Andrés la dió Franco el 8 de agosto, que al mismo tiempo ordenó desaparecer las banderas tricolor o bicolor. La primera etapa, según estaba convenido, fue Sevilla-Cáceres, pasando por la vertical de Mérida. Llegan a Cáceres, Salvador con mono *cortado* y sin distintivos, y Senra con una barba de siete días, que conservaría toda la guerra; les preguntan por la situación en Mérida y no saben contestar, aunque habían pasado muy bajos.

Esta declaración aumenta la inicial desconfianza (2) y, ya decididos a retenerlos, les aseguran que el Gobernador Militar quiere hablar con ellos, y les conducen a un Hotel, donde quedan incomunicados. Poco después llegan unos «expertos» que aseguran que ninguno de los 4 tripulantes era Pombo, ni ningún Benjumea de Sevilla. Evidentemente confundían al capitán Pombo Somoza con el piloto civil Juan Ignacio Pombo, que recientemente se había hecho famoso cruzando el Atlántico Sur en avioneta, y creían que Salvador era nombre y no apellido. La situación se empezaba a poner seria, cuando llegó una oportuna notificación de Tablada anunciando la salida hacia Burgos, vía Cáceres, de tres aviones militares. El 28 pudieron continuar viaje hacia Burgos, si bien Senra se vio obligado a volver a Cáceres por fallo de bujías, y luego a tomar tierra el día 30 en Valladolid. Sus compañeros de viaje, después de la experiencia del día anterior, se apresuraron a solicitar del coronel Apolinar Sáez de Buruaga, Jefe de Aviación en el Norte, que enviara urgentemente instrucciones.

(2) En Mérida se había sublevado el capitán de la Guardia Civil, pero su acción fue sofocada por las fuerzas de Asalto.

El «Nieuport» de Salvador, nada más llegar a Burgos, sale de protección a Guadarrama, donde combate con otro «Nieuport», que huye tocado hacia el pantano de Santillana. Salvador, por avería de motor, tiene que aterrizar en Soria. Al día siguiente puede volver el avión a Burgos, pero no quedaría en condiciones de combate hasta el 2 de agosto. El día 31, Senra hace dos servicios con un avión, a Buitrago y Navacerrada, y el mismo avión efectúa una tercera salida con combate, pilotado por Salas.

El día 6 de agosto se incorpora a Burgos, con su avión, el teniente Guerrero, *el derribador de Granada*, y el día 10 se pasa en un «Nieuport» el teniente César Martín Campos, acompañado del «Breguet» de Camacho y Sebastián Rubio. Para ilustrar el estado de ánimo de estos días en Zona Nacional, es interesante relatar la forma en que fue recibido Martín Campos. Sus compañeros le increpaban que hubiera tardado tanto en pasarse y que lo hiciera ahora que estaba ganada la guerra. Había tratado de hacerlo con su hermano Augusto, suboficial piloto, y no les fue posible. Como se defendiera alegando, que a su juicio, la guerra no sólo no estaba ganada, sino que ni siquiera estaba seguro de que se ganara, le atajaron: «Y además rojo».

Este oficial trajo interesantes noticias de zona enemiga. Aclaró el derribo del capitán Méndez Iriarte el día 6, confirmado por nuestras tropas de tierra del Alto del León, y que no quiso atribuirse ninguno de los tres componentes de la patrulla nacional que voló aquel día en ese sector, a pesar de que el Parte Nacional se apuntó dos derribos. Efectivamente, Méndez Iriarte, que había despegado de Barajas, fue derribado en combate, pero por otra patrulla gubernamental del aeródromo de Villalba, que alertada de la presencia de tres «Nieuport-52» nacionales, confundió el enemigo. Asimismo dijo que el «Nieuport» que combatió con Salvador llegó muy averiado y hubo que cambiarle la «cabaña».

De esta forma llega a formarse en Burgos una pequeña escuadrilla que mandó el capitán Chamorro momentáneamente, ya que pronto pasó a tripular el Airspeed «Envoy», en que se mató conduciendo al General Mola. Vuelan también en esta escuadrilla, además de Salvador, Guerrero, Martín Campos y Senra, los tenientes García Pardo y Ramiro Fascual, y esporádicamente el capitán Salas. El día 13 es destacado a Zaragoza el brigada Senra, que al día siguiente derriba en Tardienta un «Nieuport-52» pilotado por Cabré. A este derribo se le dio una gran importancia en Aragón, ya que hasta este

momento la inferioridad aérea en este teatro de operaciones era manifiesta, pues la Aviación de Cataluña, incluida la escuadrilla de «Nieuport», se había instalado en el aeródromo de Sariñena. En este campo actuaban, entre otros, el comandante Alfonso Reyes, el capitán Servando Meana, el teniente Adonis Rodríguez y los sargentos García Hergido, Buyé y Cabré.

En Zaragoza estaban enterados del derribo antes de que el avión de Senra hubiera aterrizado, ya que un motorista, por cierto también con barba, presenció el combate desde Almudévar y dio la noticia. Por la tarde Senra es llevado a Capitanía, donde le entrevistan los periodistas. Al día siguiente se recibe un telegrama de felicitación del Jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte y otro del Presidente de la Diputación de Huesca, que además envía un giro postal de 1.000 pesetas. La Junta Nacional de recaudación de Zaragoza le obsequió con otras 10.000 pesetas.

3. LA EFÍMERA ESCUADRILLA RAMBAUD

El 6 de agosto llegan a Cádiz en el buque «Usaramo», seis aviones de caza «Heinkel-51», que al parecer fueron desembarcados el día 7. Se montan en Tablada y empiezan a operar el día 15. Para pilotarlos se incorporan los capitanes Rambaud, García Morato y los tenientes García Pardo, Salvador y Ramiro Pascual. Aunque este avión no era muy superior al «Nieuport» y al parecer inferior al «Fury», entra con buen pie, ya que Morato puede festejar el enlace del General Varela con los defensores de Granada derribando el día 18 un caza en Loja y un trimotor «Potez-54» en Antequera; el mismo día Salvador derriba en Mérida un «Nieuport» y un «Breguet-19». No fueron tan afortunados los restantes pilotos de la escuadrilla, que accidentaron dos aviones, uno de ellos con la hélice rota. Esto dio pie para que los pilotos alemanes que habían venido acompañando a los aviones (Eberhard, Trautloft, Knüppel, Von Houwald, Klein, Hefter y Strüpell) consiguieran autorización para hacer servicios de guerra, que les fue concedida por Kindelán (3).

Como caso curioso, puede referirse el asombro del Jefe de la ex-

(3) General Jefe de los Servicios del Aire y luego Jefe del Aire por Decretos números 16 y 52 de la Junta de Defensa Nacional, Boletines núms. 3 y 8, de 30 de julio y 18 de agosto de 1936.

pedición alemana, comandante Von Scheele (4), al comprobar que unos mecánicos de Tablada reconstruyeron la hélice rota en muy poco tiempo, sin la complicada maquinaria especial que según él era necesaria, y a plena satisfacción. Pasándose al polo opuesto, el mismo Jefe alemán llegó a proponer el montaje de una fábrica de hélices en Tablada, lo que no fue factible, dado el enorme y variado trabajo que tenía el escaso personal técnico existente.

La escuadrilla de «He-51», con pilotos alemanes, se traslada el día 22 al aeródromo de Escalona, en las cercanías de Cuéllar (Segovia); los pilotos españoles se desplazan en un «Ju-52» hasta el aeródromo de San Fernando (Salamanca). El día 23 se efectúa un servicio de acompañamiento a las tres escuadrillas de «Ju-52», mandadas por Carrillo, Ricardo Guerrero y Gil Mendizábal, para su bombardeo del aeródromo de Getafe. Como había que penetrar en terreno enemigo, se decide que los cuatro «He-51» que había en servicio los vuelen los pilotos españoles. Rambaud, que sale con una tiranta del tren floja, avería su avión y Ramiro Pascual toma tierra corto; los alemanes aprovechan esta oportunidad para lograr de Kindelán volar ellos sólo los «He-51», aunque Morato aún hace tres servicios el día 24. Koltsov, el corresponsal de «Pravda» se hace eco de este bombardeo de Getafe, pero se lo achaca a ocho «Savoia», aunque luego dice que las bombas eran alemanas.

La decisión de Kindelán pronto habría de lamentarla el Grupo Mixto «Dragón-Fokker», que actuaba el día 19 de agosto con base en el nuevo aeródromo de Olmedo, ya que el día 27 al cambiar sus habituales «Nieuport» de acompañamiento (5) por los nuevos «He-51», uno de éstos derriba al «Dragón» de los capitanes José Pous Cabanas y Joaquín Vela de Almazán, sobre Turégano. Según fuentes alemanas, los tenientes Eberhard, Trautloff y Knüppel derribaron seis aviones en estos días, lo que parece confirmado por los partes nacionales de los días 25, 26 y 27.

Al disolverse la escuadrilla española, Rambaud y Morato solicitan pasar a Regulares, y Salvador y Pascual a la Legión. Kindelán no les contesta. Morato y Salvador consiguen volar de nuevo los «He-51» el 2 de septiembre, en los combates ante Talavera de la

(4) En algunos textos se cita a Warlimont como jefe de la expedición alemana (85 en total), cuando en realidad era el enlace con el Mando Nacional. Warlimont llegó a España en septiembre.

(5) En esta época iban pilotados por los tenientes Guerrero y Martín Campos y el piloto civil Francisco Cuesta.

Reina, y el primero logra abatir un «Nieuport». Rambaud se va a los hidros de Cádiz, Ramiro Pascual ingresa en el hospital con una grave enfermedad que le tiene alejado del vuelo el resto de la guerra, y García Pardo vuelve a los «Nieuport» y en septiembre actúa en Aragón, con Guerrero y Senra.

Aunque la disolución de esta fugaz escuadrilla dejó un hondo malestar en sus compañeros, la convivencia de alemanes y españoles fue de importancia para el futuro, ya que, en los frecuentes ejercicios que Morato efectuó con aquéllos, se demostró que tan importante como la maestría individual era el profundo conocimiento del avión y de las técnicas del combate, lo cual sirvió de mucho para conseguir más tarde una unidad modelo.

El mismo día 27 de agosto el capitán Salas llega a Escalona y Olmedo, en un «Nieuport», procedente de Aragón, en cuyo frente había conseguido el día 23 su primera victoria aérea. Como muestra de la anarquía que aún regía por estas fechas, podemos decir que Salas había escrito a Morato una carta desde el hospital de Zaragoza, donde estuvo recluido unos días por agotamiento, después de haber realizado en un mes 50 servicios de guerra y 115 h. 45' de vuelo, y solicitaba en ella ocupar la plaza vacante en la escuadrilla de «He-51». Morato le contestó que lo de los «He-51» se estaba poniendo muy feo, pero que había oído que a Sevilla estaban llegando unos cazas «Fiat» y que mejor sería que se desplazase al Sur para tratar de conseguir uno. Efectivamente, Salas se desplaza a Cáceres, desde donde actúa como ametrallador en la escuadrilla de «Ju-52» de Ricardo Guerrero, y de allí, con Salvador, a Sevilla.

Morato bombardea, de segundo piloto con Haya, el aeródromo de Cuatro Vientos las noches del 27 y 28 de agosto, y la estación de Villalba, donde incendian un polvorín el 28. Esta misma noche, Morato y Von Morau, meten una bomba en el patio del Ministerio de la Guerra, según atestigua Koltsov.

4. LOS «FIAT» ENTRAN EN COMBATE

Los primeros «Fiat CR. 32» llegan a Sevilla a mediados de agosto. El día 21, la patrulla del subteniente Víctor Hugo Ceccherelli («Vaccresse») efectúa el primer servicio desde el aeródromo de Córdoba junto a los tres «Nieuport» de los capitanes Gancedo, Montero y el teniente Fernández Tudela. Según fuentes italianas, este mismo

día «Vacaresse» derribó un «Morane»; según el parte de Córdoba, los «Fiats» derriban un «Nieuport» y, al tomar tierra, un «Fiat» choca con un «Breguet-XIX».

Los primeros derribos confirmados en Mallorca se producen el día 28 de agosto. A las 12 h. 30', el primer caza, pilotado por «Cerruti» (6), ametralla cuatro hidros anclados en Cala Morlanda, inutilizando dos que tienen que ser remolcados. A las 14 h. 15' ataca en la bahía de Punta Amer al hidro «Savoia-62» del capitán Freire, que despegaba con el capitán Bayo a bordo (Jefe de las Fuerzas catalanas desembarcadas); Freire es mortalmente herido y Bayo (7), debe tomar los mandos, viéndose obligado a amarar en Cabo Pera; el «Mar negro» recoge al hidro y lo lleva a Mahón. Según la Historia de la Cruzada, «los dos cazas son descargados en la noche del 27 de agosto, de un barquito pintado de negro» (8). Según otras fuentes de información, los cazas que actuaron fueron tres y no dos. El jefe de la patrulla era «Cirelli» (comandante Gallo).

En los primeros días habían efectuado servicios de reconocimientos tres avionetas, dos del Aero Club y una de Crespí, que pronto fueron destruidas por la aviación gubernamental, que bombardeaba impunemente. En la Aviación de Mallorca prestaron servicios por esta época los capitanes Homar, Carlos Hernández de Córdoba y Jerónimo Florit, los tenientes José Sanchiz y Rafael Mendizábal, el alférez Iván de Bustos, el brigada Federico Pérez Estévez, el cabo Joaquín La Salle y los pilotos civiles Juan Crespí y Salvador Senra.

Con posterioridad, el día 19 de agosto, habían actuado esporádicamente tres hidros, que fueron bombardeados en el puerto de Palma el día 20 por siete aparatos de Barcelona y Mahón. Este mismo día se termina un aeródromo en la zona de desembarco, que permite el aterrizaje de cazas, y los hidros desaparecen. El día 23 se intensifican los bombardeos de Palma, entre cuyos habitantes se reúne el oro suficiente para comprar unos aviones, oro que es enviado urgentemente a Italia. El día 26, las fuerzas de desembarque, en un ataque frontal, ocupan una línea de colinas, cuya posesión permite a

(6) Su verdadero nombre era Carestiato, conocido luego en el mundo aeronáutico por su condición de probador de la «Macchi».

(7) Contra lo que se ha escrito, Bayo era capitán en esta época, aunque ascendió luego a comandante con antigüedad de 18 de julio y enseguida a teniente coronel.

(8) *Historia de la Cruzada Española*: Tomo XVI, pág. 297.

los hidros de Mahón fondear en Punta Amer el día 28. Precisamente en este momento aparece el primer «Fiat», con el éxito ya indicado.

Al contar con el apoyo de la Aviación, las fuerzas de Mallorca se lanzan al contraataque, y el día 4 de septiembre las fuerzas de Bayo deben reembarcar. El Mando de la isla dirige a las Fuerzas Aéreas de Baleares el siguiente telegrama: «Por espíritu de justicia y por impulso de gratitud, quiero hacer resaltar que las acciones de su digno mando han sido el principal artífice de la victoria». A su vez, en honor de la justicia, hay que reconocer que la anterior abrumadura superioridad aérea de las fuerzas de Bayo no les permitieron vencer.

En la Península, los «Fiat» empiezan a actuar desde Cáceres a finales de agosto, no con el mismo éxito. El día 30 Asensio le comunica a Yagüe, éste al Cuartel General y el Cuartel General a la Jefatura del Aire: «Un caza de protección a los trimotores persigue a un avión enemigo y no vuelve; toma tierra en Portugal». Kindelán contesta: «No diga eso sin clave».

El 31 son derribados dos Fiat en combate con los «Dewoitine», «Fury» «Nieuport» de Talavera. Estos aviones eran pilotados por españoles y extranjeros, entre ellos Oloff de Wett. Aparte de esta escuadrilla mixta, que al parecer era mandada por el jefe del Grupo «Nieuport» de Getafe, Manuel Cascón, desde Barajas operaba otra escuadrilla de «Dewoitine» totalmente extranjera y mandada por el capitán Abel Guidez, que actuaba en conexión con la escuadrilla Malraux de bombarderos, aunque los servicios que éste cita en Extremadura lo fueran sin acompañamiento de caza. En Guadix había otra escuadrilla española con «Dewoitine», desde mediados de agosto, mandada por el teniente De Haro, que algo después moriría pilotando su «Dewoitine».

La primera contrastación entre los cazas importados pareció dar supremacía a los «Dewoitine», pero a lo largo de septiembre y octubre, los «Fiat» terminaron por barrerlos, así como a los «Loire» y «Spad» que los reforzaron.

Desde Cáceres, ante los malos comienzos de la patrulla «Fiat», piden con urgencia a Mola pilotos de caza experimentados. Queipo, por su parte, se queja el día 1.º de septiembre de que en Málaga hay 14 aviones y 4 hidros, mientras en Granada sólo tiene un «Nieuport» y otro próximo a terminar la reparación. Franco contesta a Queipo que tiene en su División Orgánica cuatro «Nieuport» y dos «Fiat», y que otros nueve aparatos de este tipo están montándose en

Sevilla. Mola y Queipo atendieron las peticiones de Cáceres, pues, como vimos antes, García Morato y Salvador intervinieron de nuevo con dos «Heinkel-51» en los combates ante Talavera, combates en lo que fueron derribados el «Fiat» del teniente Monico y el «Nieuport» del teniente Fernández Tudela. Este último operaba habitualmente desde Córdoba en la segunda quincena de agosto.

5. LA ESCUADRILLA DEQUAL («LIMONESI»), BASE DEL FUTURO GRUPO GARCÍA MORATO

En los primeros días de septiembre Morato se presenta al coronel italiano y consigue autorización para prestar servicio en los «Fiat». Le pregunta: ¿Quién es el Jefe de la escuadrilla? Dequal, contesta el coronel. Morato, que cree haber sido oído ¿de cuál?, insiste: ¿El Jefe de mi escuadrilla? Idéntica contestación: Dequal.

El capitán Dequal era un magnífico aviador que en España adoptó el nombre de «Limonese». Mientras la escuadrilla «Fiat» estuvo a su mando, el espíritu fue excelente y la cooperación perfecta. Desgraciadamente fue derribado a principios de noviembre, sorprendido por los primeros «Curtiss» llegados a España, y en estas circunstancias tomó el mando el comandante Fagnani (Faroni), con las consecuencias que después veremos.

García Morato se incorpora a Tablada el día 6, se traslada a Cáceres con la escuadrilla y efectúa su primer servicio el día 9. El 11 consigue su primera victoria con «Fiat», al derribar un «Ni-52» en Talavera. Este mismo día se incorporan a Tablada Salas y Salvador, que efectúan sus primeros servicios de guerra los días 15 y 16, respectivamente; Salas protegiendo el bombardeo del aeródromo de Andújar, desde donde se bombardeó por primera vez el «Santuario» este día 15, y Salvador en apoyo de la columna del General Varela hacia Ronda. Los italianos habían estado un poco remisos en aceptarlos en la escuadrilla, pero un «loopin invertido» del capitán Salas, manobra que por lo visto no se había hecho nunca en Italia con este avión, acabó por convencerlos.

En los días que permanecieron Salas y Salvador en Sevilla en entrenamiento cae en el frente de Toledo el teniente Dante Olivero («Boccolari») y otro teniente, en accidente, en Tablada. El día 20 Salas y Salvador se incorporan a Cáceres, desde donde opera la escua-

drilla «Fiat» hasta el día 24, en que se traslada a Talavera, para apoyar el avance del General Varela, que sustituye a Yagüe desde Maqueda a Toledo. Este mismo día 24, Franco redacta en Cáceres la Orden de operaciones para la conquista de Toledo, que debe efectuarse en tres días. Efectivamente, al tercer día de ofensiva se enlazó con el Alcázar, pero hizo falta un cuarto día para limpiar Toledo. El día de la incorporación de Salas y Salvador, Morato derriba un «Fury» en Santa Olalla y cuatro días antes había derribado un «Potez-54» cerca de Navalcarnero.

El día 25 se rompe el frente en Maqueda-Torrijos y se llega al puente sobre el Guadarrama, que aparece cortado. Este día, Salas derriba el famoso «Potez-54», conocido por el «Aquí te espero», marcado en el costado del fuselaje. Este avión, en el que iba de segundo piloto el teniente de la Guardia de Asalto Moreno, uno de los promotores del asesinato de Calvo Sotelo, se había hecho célebre por su bombardeo al «Canarias» y sus acciones en toda España desde Asturias a Málaga.

El día 26 Morato derriba un «Breguet» en Bargas, y se pierde el «Junker-52» de Eustaquio Ruíz de Alda a la vista de los defensores del Alcázar. El día 27 se enlaza por tierra con el Alcázar y el 28 se ocupa Toledo. Este día se produce un combate aéreo sin resultados. El 29, en un duro ametrallamiento al suelo, en Olías del Rey, se hierre mortalmente al conocido comandante Ristori.

Por estas fechas llegan seis nuevos «Heinkel-51» y los alemanes ceden los tres antiguos que quedaban en vuelo, aviones que son pilotados unos cuantos días, alternativamente con los «Fiat», por Morato, Salas y Salvador. García Pardo, que como Guerrero había pasado a Zaragoza a principios de septiembre, formando con el brigada Senra la patrulla «Nieuport» del frente de Aragón, se incorpora a los «Fiat». En Olmedo continuó Francisco Cuesta, que el día 12 de septiembre murió en Segovia, derribado por fuego antiaéreo. La escuadrilla alemana de «He-51» se desplaza a León el 24 de septiembre, pues las columnas que avanzan hacia Oviedo carecían totalmente de caza. Mola dicta el día 25 una Directiva para acelerar la marcha de estas columnas.

El 2 de octubre el teniente Salvador protege el viaje del General Mola a Toledo, en su primera visita a las fuerzas de Varela, que Franco, al hacerse cargo del Mando Supremo, mandó agregar al Ejército del Norte. El día 3, Mola dicta su primera Directiva para

el avance hacia Madrid. Su principal objetivo es mejorar el enlace con las fuerzas de Avila, ya que la cuña hasta Toledo tenía totalmente al aire el flanco izquierdo. El 6 de octubre se rompe el frente en Torrijos y se lleva a Santa Cruz de Retamar, y el 8, avanzando hacia el Norte, se ha llegado a San Martín de Valdeiglesias. Este fulminante avance no encuentra seria resistencia aérea. El enlace con las cuatro columnas de Avila (Merlo, Rada, Santa Pau y Nevado), se completa el día 12. El 7 Mola lanza se segunda Directiva. Las tropas que avazaron hacia el Norte, se vuelven al Este, hacia Madrid, y alcanzan el día 16 la línea Hoyo de Pinares-Robledo de Chavela-Chapinería-Aldea del Fresno-Méntrida-Valmojado Amiel de Toledo.

Este día el ala derecha rompe el frente en Bargas hacia Ollas del Rey, tomando como eje la carretera Toledo-Madrid, y Morato derriba un «Loire» en Valmojado. Este mismo día 16, Salas, con una patrulla de «Fiats» se desplaza a León para proteger a tres «Savoia-81», que se envían de refuerzo a las columnas de Oviedo. El 18 Morato abate dos «Breguet» en Illescas, punto más avanzado de la línea, y Salvador combate en Mocejón con un «Potez» y un «Spad».

El día 20, Franco ordena que se formen tres nuevas columnas con fuerzas de Asturias (9), Marruecos y Canarias, cuya organización se completa el día 28. Hay que acelerar el avance, cuya velocidad de marcha ha disminuido mucho por la ampliación del frente, sin apenas aumento de las cinco columnas que operan desde mediados de septiembre, ya que hay noticias seguras de los grandes refuerzos de Aviación, tanques, etc., que están llegando de Rusia a los puertos de Levante, especialmente Cartagena.

Ha ido desapareciendo por derribos y desgaste el material francés de que se venía sirviendo preferentemente la Aviación gubernamental en agosto y septiembre (sobre todo cazas «Dewoitine», «Spad», «Nieuport-Loire» y bombarderos «Portez-54» y «Marcel Bloch»), además de los «Nieuport-52», «Fury», «Breguet», «Dragón» y «Fokker-VII» de anteguerra.

En octubre la oposición aérea ha decrecido notoriamente, pero la llegada del material ruso puede variar por completo la situación. Para impedir los desembarcos y montajes se proyecta el bombardeo del puerto de Cartagena y de los aeródromos de la región, si bien, por escasez de medios, todo se reduce a un bombardeo del aeródromo

(9) Oviedo está liberado del cerco desde el día 17.

mo de Cieza, el día 19, por la escuadrilla de «Junkers-52» del capitán Carrillo, y otro la madrugada del 21 del puerto de Cartagena, que se repite el día 28. Posteriormente se atacan Albacete, Hellín y el nudo ferroviario de Alcázar de San Juan.

El día 23 de octubre, Morato y Salas comprueban la existencia de dos globos cautivos, con forma de dirigible en la Casa de Campo. En un servicio posterior se consigue incendiarlos, apuntándose Salvador uno de ellos.

Desde el día 21, que se consiguió la cuña de Navalcarnero, la actividad mayor se despliega en el ala derecha, hacia Esquivias y Seseña. El día 27 se alcanza la línea Griñón-Torrejón de Velasco-Torrejón de la Calzada-Cuesta de la Reina.

El día 28 el Jefe del Gobierno y Ministro del Ejército, Largo Caballero, dirige una alocución a las tropas, en las que dice: «...En este momento tenemos ya en nuestras manos un formidable armamento mecanizado, tenemos tanques y una Aviación poderosa... Mañana, 29 de octubre, al amanecer, ...». Es poco frecuente anunciar los ataques con un día de antelación, pero la realidad es que el día 29 se produjo el anunciado contraataque. En él participaron por vez primera los tanques rusos y los rapidísimos bimotores de bombardeo «Katiuskas» (los «Martín Bomber» en el parte nacional y «Sophía» en las Memorias de Morato), que aventajaban en velocidad al «Fiat CR. 32». A pesar de ello, Salas, que está de vigilancia con su patrulla en Valdemoro, 26 km. al S. de Madrid, consigue dominar mucho en altura a cuatro «Katiuskas» y tirarles tres veces, hasta agotar los cartuchos, dejando a uno separado de los otros y más bajo. Desde tierra le vieron caer incendiado. El parte nacional del 30 registra el derribo, pero por error le cataloga como «Potez». El día 30, Morato y Salvador ametrallan en el suelo a un «Potez-54» (también citado en el mismo parte), que tuvo que tomar tierra en sus líneas el día anterior, entre Alcorcón y Getafe.

El 3 de noviembre se ven los primeros «Chatos» («Curtiss» según el parte nacional), que sorprenden y derriban a la pareja formada por el capitán Dequal («Limonessi») y el subalterno Meyer («Mainetti»). Dos «Chatos» pilotados por aviadores rusos se despistan y toman tierra en Segovia. El día 4 los cazas obligan a tomar tierra en Esquivias a un «Junquers-52 español» de la escuadrilla de Luis Pardo, con el capitán observador Aguirre mortalmente herido.

Estos días, para acercarse al teatro principal de operaciones, los

«Fiat» se trasladan al aeródromo de Torrijos. El día 5 se produce el primer gran combate aéreo de la guerra, Sobre Madrid, nueve «Fiat», entre ellos Morato, Salas y Salvador, lucharon contra 12 ó 15 «Chatos». La superior calidad de los «Fiat» compensa la inferioridad numérica. Morato derriba un «Chato», y obliga a tomar tierra a un «Potez» con un motor parado; Salas derriba un «Chato» que se incendia al choque, cinco kilómetros al SE. de Barajas, ametralla a dos y es atacado por otros dos, logrando salir picando a la vertical; Salvador persigue a un «Chato» hasta Barajas y ametralla a dos «Potez». El parte nacional se apuntó siete cazas y un «Potez» derribados, y admite la pérdida de un «Fiat» («Pecori»). El parte de Madrid anuncia el derribo del «Fiat» núm. 348 (piloto Picoli y otros cuatro aviones.

El día 6, cinco «Fiat» mandados por Salas atacan a siete «Chatos». Salas derriba probablemente al punto izquierdo de una patrulla de tres, que huye por derecho echando humo blanco y se pierde en una nube. El parte nacional se apunta dos derribos y el gubernamental dice que abatieron dos «Heinkel» y tuvieron un piloto herido. En otra salida, una patrulla de «Fiat» abandona a los «Junkers», siendo acribillado el avión del capitán Larrauri, que logra llegar a Talavera con un motor parado y otro a bajo régimen.

Este mismo día 6, el Gobierno de Madrid decide trasladarse a Valencia y crea la Junta de Defensa de Madrid, presidida por el General Miaja.

6. APARECEN LOS PRIMEROS GRUPOS DE CAZA

Para contrarrestar los grandes envíos de aviones rusos que hacían problemática la entrada en Madrid, el Generalísimo gestionó el incremento de la Aviación Nacional. Los italianos transformaron su escuadrilla de caza en un grupo de tres escuadrillas de nueve aviones, del que asume el mando el Comandante Fagnani («Faroni»), ayudado por los capitanes Morato, Salas y los italianos Mosca («Masa») y Nobili («Notabili»). Eran los días en que se iniciaba el asalto frontal a Madrid.

Por otra parte se llega a un acuerdo con Alemania, que se compromete a mantener en España permanentemente 100 aviones, la famosa Legión Cóndor, que se compuso de un grupo de caza de 3 ó 4 escuadrillas, según las épocas, un grupo de bombardeo, una escuadrilla de

reconocimiento y una escuadrilla de hidros. La Legión Cóndor comienza a actuar a mediados de noviembre con acciones sobre Madrid y Cartagena.

El Grupo «Fiat» y el Grupo de caza de la Legión Cóndor no son suficientes para hacer frente al número creciente de cazas enemigos, que en poco tiempo llegan a formar seis escuadrillas de «Chatos» y otras tantas de «Ratas» (llamados «Boeing» en el parte nacional y «Moscas» en zona gubernamental).

La inferioridad numérica viene agravada por la desventaja en calidad. En efecto, de todos estos cazas, los «Ratas» eran los más rápidos y de mayor techo; los «Chatos» los más maniobreros, y los «Fiat» los más robustos y con mejores características en picado. Los «Heinkel-51» eran netamente inferiores a los otros tres. Con los «He-51» que habían llegado antes de formarse la Legión Cóndor y otros tres que se compraron con una suscripción hecha en Aragón, y que designaron «Zaragoza», «Huesca» y «Teruel», se formaron dos patrullas españolas, con el pomposo nombre de escuadrillas, mandadas por Manrique Montero Mera y César Martín Campos. Otros componentes de estas patrullas, que operaron en el Norte y Aragón, fueron Arija, Serna y el portugués Krug.

El día 8 era la fecha para el asalto a Madrid. Por un azar de la guerra, la orden de operaciones cayó en poder del Estado Mayor de Madrid la víspera del ataque. De este modo pudieron concentrar sus mejores fuerzas en la Casa de Campo, sabiendo que los ataques por Carabanchel y hacia Usera eran secundarios. El día 7, según la nota de Miaja, Madrid contaba para su defensa con ocho columnas —Barceló, Clairac, Galán, Escobar, Mena, Líster y Bueno— contra otras tantas atacantes, aunque sólo intervinieron las cinco iniciales —Asensio, Barrón, Delgado Serrano, Castejón-Bartomeu y Tella—; las columnas octava y novena, en formación, quedaron en los flancos, la sexta (Siro Alonso) no intervino hasta el día 10 y la séptima (Bartomeu) se fundió con la cuarta.

El 9 de noviembre, en un breve combate sobre Madrid, Morato derriba un «Chato». El día 11, una escuadrilla de pilotos italianos nuevos se pierde entre las nubes y Morato tiene que despegar para guiarlos a su base. Este riesgo no era innecesario, ya que a finales de octubre una escuadrilla había tomado tierra en Alcalá de Henares, aunque la mayor parte lograron escapar en el último momento.

El día 13 se intenta forzar el Manzanares. Miaja repartió una

alocución que empezaba así: «Combatientes: Cincuenta mil hombres vais a aplastar hoy...». Sobre el paseo de Rosales (Madrid), 14 «Fiat» libran contra 13 «Chatos» el mayor combate aéreo de 1936. Morato derriba uno, Salas ametralla a tres, y Salvador derriba otro. A la vuelta encuentran cinco «Katiuskas» que bombardean a 5.000 metros Getafe y Cuatro Vientos; Salas derriba uno, que pierde un plano y la tripulación se lanza en paracaídas, y Morato ametralla a tres.

El parte nacional se apunta seis cazas y un bombardero ruso y admite una pérdida. El gubernamental reclama cinco «Heinkel» y un «Fiat», y admite la pérdida de un «Breguet» y otros dos pilotos heridos. Un piloto ruso que cayó sobre Madrid fue maltratado por creerle alemán; Koltsov identifica a ese piloto como el Capitán Antonio, jefe de una escuadrilla de «Chatos» y afirma que murió días después. Por la tarde, en otro combate, cayeron 4×0 , según los nacionales y 4×2 , según los enemigos.

El día 14, el General Miaja ordenó publicar la siguiente nota: «El aviador que se lanza de su aparato utilizando el paracaídas está fuera de combate, y, por ello, ordeno a todas las fuerzas de defensa de Madrid, que no disparen, en ningún caso, sobre paracaidistas que pueden ser propios, por la dificultad de identificación y que, en el caso de ser enemigos, proporcionan interesantes informaciones, de gran utilidad para las operaciones».

El día 15, fecha en que el teniente coronel Asensio lograba cruzar el Manzanares, una escuadrilla «Fiat», en la que va Morato, combate por vez primera con 4 «Ratas» que acompañan a 9 «Chatos», sobre la Ciudad Universitaria. El parte nacional anuncia el derribo de dos cazas en Pozuelo; el parte gubernamental se apunta cinco victorias y admite la pérdida de un avión. El día 17, Salas, al frente de siete «Fiat» ataca a dos «Ratas» que intentaron obstaculizar el bombardeo de los «Ju-52». Ambos aparatos fueron derribados, aunque el parte enemigo sólo admite la pérdida de uno. Probablemente éstos son los primeros «Ratas» derribados.

El 19 toda la Aviación Nacional se concentra sobre Madrid: nueve «He-51» y 16 «Fiat» combaten contra muchos «Ratas» y «Chatos». Salas dispara casi todos los cartuchos contra un «Rata» que sigue en picado hacia el interior de sus líneas. El parte nacional dice que se derribaron cuatro cazas. El Ministerio de Marina y Aire admite que perdieron dos cazas, pero se apuntan tres «Junkers» y tres cazas. Este fue el último gran combate aéreo de 1936.

No se insistió en el ataque a Madrid, ya que el día 18 Italia y

Alemania habían reconocido al General Franco, sin la condición anterior de que se ocupase la capital. Las posibilidades de entrar en Madrid, aunque con las tres columnas de Asensio, Barrón y Delgado Serrano (luego Losas) en la Ciudad Universitaria, eran nulas, dado el enorme crecimiento de las fuerzas defensoras, en los que ahora figuraban seis Brigadas Españolas y dos Internacionales perfectamente organizadas, aparte de las ocho columnas iniciales y otras muchas llegadas de la Sierra, Aragón, etc. Con todas estas fuerzas se organizaron hasta ocho divisiones (números 4 a 11) encuadradas en el Cuerpo de Ejército de Madrid (luego II y VI Cuerpos de Ejército). Las tres primeras Divisiones formaron el I Cuerpo de Ejército, que defendía la Sierra. Cuando la batalla del Jarama, se creó el III Cuerpo de Ejército, con la División 11 y las que luego se llamarían 13, 15 y 16, de nueva creación. En el sector de Guadalajara, se organizan las Divisiones 12 y 14, que con la que más adelante se llamó 17, forman en marzo el IV Cuerpo de Ejército.

El día 24 de noviembre, las fuerzas gubernamentales lanzan una maniobra de diversión contra Talavera desde la orilla izquierda del Tajo, y llegan a cañoner el aeródromo de Prada del Arco, antiguo campo gubernamental y que utilizó antes la caza, donde ahora están los aviones de bombardeo y reconocimiento. Los aviones tienen que despegar y trasladarse al antiguo campo de Talavera (Gamonal) para evitar ser destruidos en tierra, y hubo que pedir ayuda a los «Fiat» de Torrijos y a los «Junkers-52» de Navalморal. El General Mola parece que no encajó bien el que un pequeño ataque de diversión privase de la ayuda de la Aviación al frente principal de Madrid.

El día 25, seis «Katiuskas» bombardean el campo de Gamonal (Talavera), donde se habían refugiado los aviones de bombardeo y reconocimiento, y en días sucesivos atacan en vuelo nocturno el aeródromo de Prada del Arco, ahora empantanado. A últimos de mes, por fin, se reconquista la colina desde la que la artillería enemiga dominaba este aeródromo.

La iniciativa va pasando claramente a la Aviación Gubernamental. El día 2 de diciembre, los «Rasantes» atacan al aeródromo de Talavera, el día 4 el campo de la caza en Torrijos, y el de los «Ju-52» en Navalморal, y el día 5 los «Katiuskas» bombardean el aeródromo de Tablada (Sevilla). Son bombardeadas asimismo Salamanca, Burgos, Sevilla, Granada, Córdoba y Talavera. El día 7 los «Rasantes» atacan el nuevo campo de la caza en Torrijos, recién inaugurado, y los «Katiuskas» el de Sevilla. Se preparan los nuevos aeródromos

de Arenas de San Pedro y Veladas, que son buscados insistentemente por los «Natachas».

Todos estos hechos van minando la moral del Comandante de los «Fiat». El brillante capitán Dequal había regresado a Italia. El capitán Mosca, herido, fue trasladado al hospital de Sevilla, y a punto de reincorporarse, muere en accidente en Tablada. Los capitanes españoles Morato y Salas tratan de imponerse al Comandante, pero la situación cada día es más tensa. Se da orden de no penetrar sobre territorio enemigo. Salas, que ha salido al frente de una patrulla, ignora la orden. Fagnani intenta arrestarlo, pero Morato interviene violentamente, y asegura que en España no se arresta a nadie por tener valor. Morato y Salas deliberan y deciden intentar formar sus propias escuadrillas independientes.

El día 20 se da la orden de no salir a combate menos de 15 «Fiat». El 22 Morato, se va en avioneta a Sevilla y el 23 comienza a operar desde Córdoba, en apoyo del avance hacia Porcuna y Lopera. Salvador comienza a operar desde Córdoba el día 24, y Bermúdez de Castro se les une inmediatamente.

Salas y García Pardo aún siguen en el Grupo italiano durante las operaciones de Las Rozas, pero a mediados de enero se dirigen igualmente al Sur. En uno de sus últimos servicios, el 3 de enero, Salas no puede impedir que los «Ratas» derriben en Las Rozas el «Savoia-81» de Tasso, uno de sus compañeros de fuga de Getafe, que se había separado del resto de la formación, aunque ametralla a uno de los atacantes hasta 8 kilómetros dentro de sus líneas.

7. LAS PRIMERAS ESCUADRILLAS ESPAÑOLAS DE CAZA

Ya hemos visto que el mes de noviembre se forman dos escuadrillas españolas de «Heinkel-51» que en realidad son patrullas mandadas por Manrique y Martín Campos (10). Estas escuadrillas participan en las operaciones de Teruel de fin de año, donde derriban un bombardero y muere en combate el capitán Arija, ascendido días antes. Los cinco aparatos restantes tuvieron triste fin, ya que uno capotó y otros cuatro fueron ametrallados en el aeródromo de Concul, muy próximo al frente y sin AA, por seis «Chatos» y rematados por un bombardero. Hubo que desmantelarlos y enviarlos por ferrocarril a Sevilla.

(10) Había ascendido a capitán el 22 de octubre de 1936.

El Generalísimo dirigió el siguiente telegrama al General Jefe del Ejército del Norte: «Sirvase comunicar V. E. al Jefe 5.^a División que es imprescindible tome medidas necesarias en evitación de casos como el de Teruel, en que seguramente, por falta de medidas de previsión, pudo el enemigo ametrallar en tierra cinco aparatos de caza, inutilizándolos. Debe tener muy en cuenta, que no existiendo en nuestro territorio fábricas de aviones, tenemos que defender mucho el material que poseemos, muy difícilmente reemplazable» (Gomá, página 173).

El día 23 de diciembre empieza a actuar desde Córdoba la Patrulla Azul, formada a base de Morato y Salvador, a los que se une Bermúdez de Castro. El 3 de enero se apuntan un gran éxito al derribar Morato dos «Katiuskas» que intentaron bombardear Córdoba. Algo después se incorporan Salas y García Pardo. Salas había abandonado el Grupo italiano a mediados de enero con el encargo de formar una escuadrilla de caza, con unos viejos aviones «P. W. S.» comprados en Polonia. Estos demuestran pronto su ineptitud para el combate, pero dieron cierto juego como aparatos de entrenamiento.

Por estas fechas, la Legión Cóndor ya había comprobado que el «Heinkel-51» no podía competir con la caza gubernamental, y que debía ser sustituido por el «Messerschmitt-109», dos de cuyos prototipos, todavía con hélice de madera, habían sido ensayados en combate a finales de 1936. La segunda escuadrilla de caza se equipa con «Me-109-B» en marzo y se disuelve la cuarta escuadrilla. Con el material de estas unidades y los «Heinkel-51» reconstruidos, se formaron tres escuadrillas de siete aviones, mandadas por Manrique Montero, Salas y Martín Campos. Estas escuadrillas empiezan a actuar en febrero y marzo en Aragón, Asturias y Pozoblanco.

Durante la ofensiva a Málaga, la Patrulla Azul opera junto a parte del Grupo «Fiat» que se ha trasladado al Sur, pero no regresa con ellos al aeródromo de Torrijos al cerrarse el ciclo de operaciones.

Al endurecerse la batalla del Jarama, las fuerzas de tierra precisan el apoyo de la aviación. El día 13 de febrero se produce un duro combate aéreo en Arganda, en el que la Caza Legionaria pierde al capitán Luigi Lodi («Marcelli»). Aquel mismo día salen de nuevo los 24 «Fiat» disponibles, al frente de los capitanes Nobili («Notabili») y Degli Incerti («Tocci»), consiguiendo éste su primera victoria aérea. La Legión Cóndor, por su parte, perdió dos «He-51». El parte nacional silencia estos combates. Los partes de Valencia

se apuntan dos derribos el día 12, cuatro el día 13 y dos «Heinkel» el día 14.

El comandante Fagnani («Faroni») confirma la orden de no penetrar en terreno enemigo, limitándose a patrullar por encima de las líneas propias. El día 15, los «Junkers-52» no pueden bombardear, al ser abandonados por los «Fiat», ante la caza enemiga. Esta noche el Jefe accidental del tercer Grupo de «Ju-52», el capitán José Calderón Gaztelu, pronunció la famosa frase: «Mañana mi Grupo bombardeará caiga quien caiga», que supo cumplir muriendo frente a 15 cazas rusas. El honor de la Aviación quedó a salvo. Pero no era suficiente, había que batir a la caza enemiga.

El mismo día 16 es llamada urgentemente la patrulla Morato, que abandona la protección de los abastecimientos al Santuario de la Virgen de la Cabeza y se traslada en vuelo directo a Veladas. Se reúnen todos los jefes españoles de escuadrilla y deciden repetir el bombardeo el día 18. Morato garantiza que la caza no fallará. El día 17, se traslada en «Dragón» a Salamanca, para obtener en la Jefatura del Aire autorización expresa de su plan.

El 18 de febrero, de madrugada, la operación estaba preparada; salen en vanguardia los «Romeos-37», detrás los «Junkers-52», y la Patrulla Azul formando con el grupo italiano. Al llegar sobre las líneas, los «Fiat» viran para situarse paralelamente al frente, mientras los «Chatos» esperan al otro lado. Los «Romeos» y los «Junkers» se adentran en territorio enemigo y son atacados. Súbitamente, Morato rompe la formación y, seguido de Salvador y Bermúdez de Castro, se lanzan al combate. Vacilación de los italianos, hasta que el veterano y bravo capitán Nobili, que manda una escuadrilla, rompe a su vez la formación en ayuda de sus compañeros. Finalmente, todo el grupo participa en el combate, con tanto éxito, que se derriban tres «Chatos», uno de ellos por Morato, con una sola pérdida. Este combate fue sostenido por la escuadrilla de «Chatos» de La Calle —la primera que se formó con personal español, aunque una de las patrullas era norteamericana—, y la escuadrilla rusa del capitán José, hasta que llegaron los «Ratas». Tinker reconoce que fueron derribados Ben Lieder, Jim Allison y Harold Dahl, los tres de la escuadrilla La Calle, y otros dos aviones de las otras escuadrillas.

Por la tarde, en nuevo combate, se derriban dos «Ratas», uno de ellos por Salvador. Por esta acción fue recompensado el capitán García Morato con la Laureada individual. Este día 18 comienzan los duros combates por el Pingarrón.

Franco aprovechó los hechos relatados para dirigirse al representante italiano en España en estos términos: «... mientras el enemigo dispone de aviación, nosotros no podemos llevar a cabo los servicios más necesarios de bombardeo..., ya que se carece de aviones (cazas «Fiat») españoles, por no haberse entregado los veinte prometidos...». Kindelán, por su parte, solicita 40 aviones o mejor 80 (11). Poco después, Fagnani vuelve a Italia. Sus sucesores, especialmente Zotti, Casero y Remondino, borrarían su mal recuerdo.

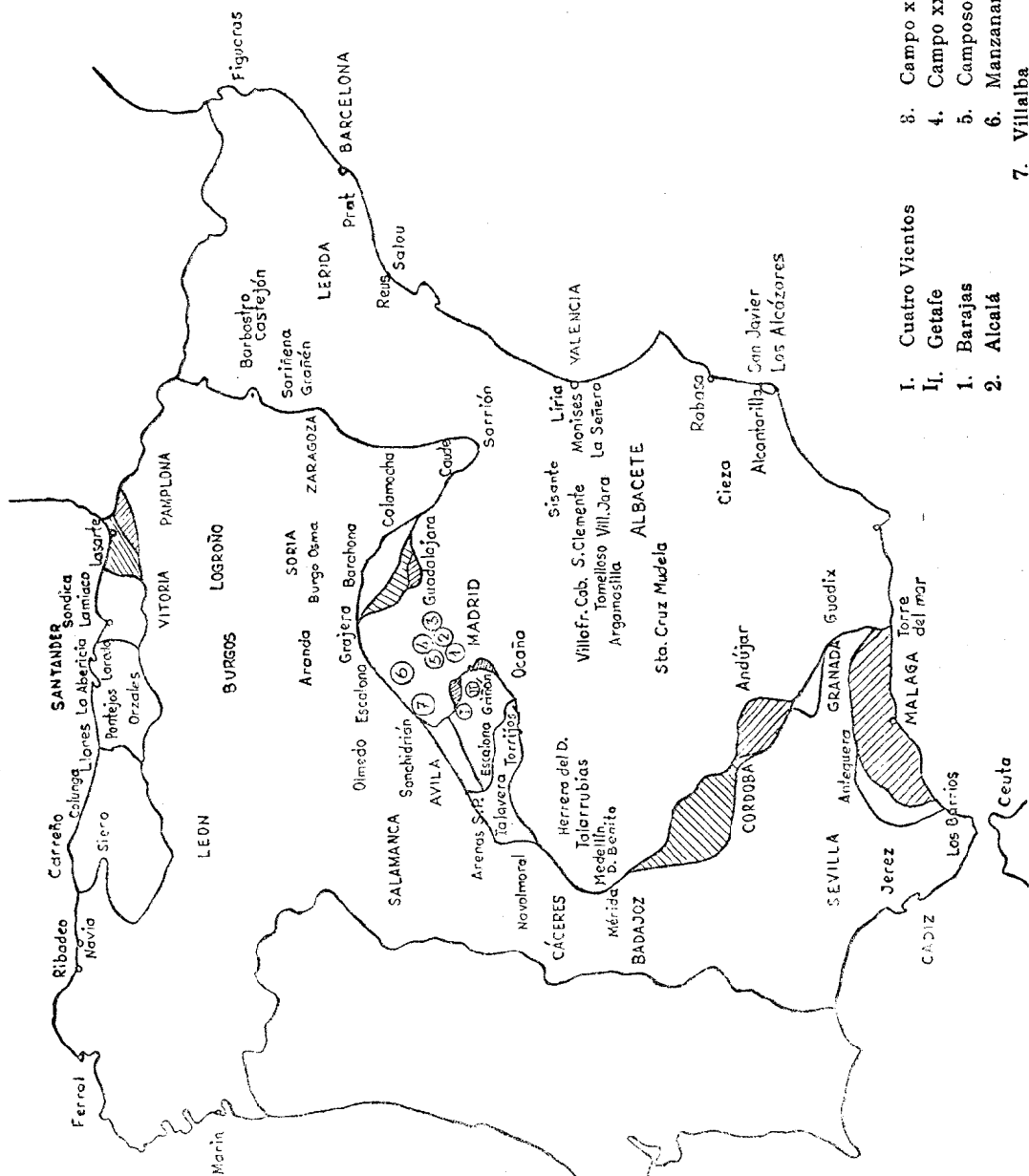
Mientras tanto, el día 16 de febrero, había llegado a Zaragoza la primera escuadrilla de «He-51», que seguía su mala racha. En un servicio de acompañamiento, chocan Francisco Bofill y el portugués Krug, muriendo el primero y quedando gravemente herido el segundo. La segunda escuadrilla de «He-51» era la de Salas, que brevemente usó el anticuado «P. W. S.». Sale para León, vía Cáceres, el 5 de marzo, desde donde opera hasta mediados de mes, en que pasa a Navia. El 20 de abril se traslada a Zaragoza, con escala en Burgos.

La tercera escuadrilla de «He-51» (Martín Campos), que se forma en Sevilla a mediados de marzo, es destinada a Córdoba, ante las insistentes quejas del General Queipo por la marcha de la segunda escuadrilla a Asturias. Empiezan a actuar el día 26 en apoyo del ataque a Pozoblanco. A esta escuadrilla se incorpora el teniente Guerrero, que ha estado volando unos meses en los «Romeo-37» de reconocimiento, si bien por poco tiempo, ya que a finales de mes, al entregar los italianos otros tres «Fiat CR-32», pasa a formar parte de la primera escuadrilla Morato.

Los pilotos que formaban en estas tres escuadrillas por esta época eran: capitanes, Montero, Salas Martín Campos, Murcia y Guerrero —también procedente de los «Romeo»—, tenientes Atienza y Carlos Serra— hasta ahora pilotos de «Ju-52»—, y alféreces Senra, Jesús Rubio, Aristides García López, Ferreras, Palmero, Henricourt, Ernesto Nihuisen, Mariano Ruiz de Alda, Jurado, Vázquez Sagastizábal, Allende, Joaquín Ansaldo, Muntadas y Mazarredo. El capitán Corsoni, también, asimismo del Grupo Romeo, sustituye a Guerrero cuando éste pasa a los «Fiat». Poco después se incorporan Prieto, Careaga, Varona y Santamaría y, en mayo, Rafael Simón y Comas.

Los aviones son los cedidos por la Legión Cóndor y los viejos

(11) Gomá, pág. 192, y Kindelán, pág. 76.



- 1. Cuatro Vientos
- II. Getafe
- 1. Barajas
- 2. Alcalá
- 3. Campo x (Azuqueca)
- 4. Campo xx (Camporreal)
- 5. Camposoto
- 6. Manzanares el Real
- 7. Villalba

Despliegue de aerodromos de ambos bandos en la primera fase de la guerra (aproximadamente en 1.º de Abril de 1937)

«Huesca», «Zaragoza» y «Teruel» reconstruidos (12). Contrariamente a lo que se hizo con los «Fiat», cuya numeración empezó en el 3-51, los seis primeros «Heinkel-51» se numeraron del «2-1» al «2-6», y los siguientes se designaron correlativamente; la razón inicial probablemente fuera que los alemanes siguieron la misma numeración española y no había dificultad en registrar sucesivamente todos los aviones, mientras que los italianos numeraban sus aparatos dentro de cada escuadrilla, teniendo asignada cada una de ellas un color diferente (decían, avión 3 rojo, 3 verde, etc.). Posteriormente, se adoptó la costumbre de empezar la numeración de cada tipo de avión en una cifra diferente. Según se dice, era para despistar al enemigo.

La primera escuadrilla «Fiat» denominada «1-E-3», por ser el 3 el número de designación de este tipo de avión, como continuación del 2, asignado al «He-51» y al 1 que se asignó a los «Nieuport-52» durante la guerra (13), estaba formada por seis aviones que se numeraron 3-51, 3-52 y 3-53 los de la primera patrulla y 3-61, 3-62 y 3-63 los de la segunda. Los pilotos eran los cuatro veteranos (Morato, Salvador, Bermúdez de Castro y García Pardo) y los incorporados Guerrero y Vázquez Sagastizábal. Guerrero, como hemos visto al principio, ya tenía cuatro aviones derribados y Vázquez Sagastizábal tenía un magnífico historial como piloto movilizado del Aero Club de Sevilla, y luego como miembro de la «2-E-2» de Salas. Esta escuadrilla actuó desde Córdoba todo el mes de abril hostigando a las Divisiones gubernamentales 19 y 20, recién creadas, especialmente a la primera en el Sector de Pozoblanco. El día 16 de abril atacan al aeródromo de Andújar, desde donde partían los ataques finales al Santuario de la Cabeza (14). En Andújar residía el C. G. de la División 20 atacante.

Las operaciones de Aragón exigieron la concentración de las tres escuadrillas de «He-51» en Zaragoza. El día 7 había actuado la «1-E-2» brillantemente en El Carrascal, en la carretera de Ayerbe a Huesca, pero fue necesario llamar a las otras dos escuadrillas para defender las posiciones al Sur de Huesca.

El día 12 de abril, estas escuadrillas participan en las operacio-

(12) Estos tres últimos, que tenían los números de matrícula más altos, eran los 2-54, 2-55 y 2-56.

(13) Antes de la guerra a éste avión le correspondía el número 3.

(14) Lugar Nuevo se había evacuado el día 12.

nes de Carrascal y la ermita de Santa Quiteria, cayendo un «He-51» en nuestras líneas. El día 13 se obtiene un éxito sin precedentes en Santa Quiteria, posición clave que es reconquistada después de duros servicios de ametrallamiento de las tres escuadrillas, más otra de «He-46» quedando abandonados en las trincheras 400 cadáveres, la mayor parte por fuego aéreo. Con oficio número 327, el Jefe de las Fuerzas Aéreas del Frente de Aragón transmite la felicitación del Generalísimo Franco. Las Ordenes de las Fuerzas Aéreas de Aragón de los días 12, 13 y 15, expresan las felicitaciones del comandante Galera (Jefe de la Mehala de Tetuán), del Jefe de la columna de Almodóvar (comandante Amado) y del Generalísimo. La Orden General del 5.º Cuerpo de Ejército del día 15, elogia la actuación de la aviación los días 7 y 13, citando especialmente el Grupo 2. Hasta este día se habían hecho muchos ametrallamientos al suelo, pero no se había ensayado en combate el procedimiento que luego se llamaría en «cadena», consistente en atacar toda la escuadrilla uno detrás de otro, colocándose el jefe de la formación después de la primera pasada a continuación del último aparato, y repitiendo el ciclo hasta agotar la munición (15). El apoyo fue tan próximo, que se ametrallaba metros por delante del legionario que avanzaba, en cabeza portando la bandera nacional. La posibilidad de la operación fue expuesta por el capitán Salas, después de un reconocimiento en que observó una posición propia cercana y gran cantidad de fuerzas enemigas en trincheras rectas, muy fáciles de batir. En un primer servicio sale la escuadrilla «2-E-2», protegiendo a ocho «He-46», permaneciendo en el aire dos horas y ocho minutos, hasta agotar la munición, y una vez terminada ésta, dando pasadas y finalmente «doo-pings», sobre las trincheras. A continuación ametralla las otras dos escuadrillas de «He-51». En un segundo servicio de una hora y tres cuartos, la escuadrilla «2-E-2» ametralla al enemigo y a los camiones que huyen, hasta volver a agotar la munición.

A mediados de mes, el centro de gravedad de los combates se desplaza del frente de Huesca al de Teruel. El día 16, en Teruel, las escuadrillas de Salas y Montero persiguen a un bimotor de ala baja y puntiaguda al que no pueden alcanzar por estar más alto. Al volver Salas con otros dos «He-51» hacia el aeródromo de Zaragoza, ven

(15) Tres meses después este procedimiento fue normalizado, a propuesta de Morato, por la Jefatura del Aire (norma núm. 33. de la 3.ª Sección de E. M., de 25 de julio de 1937).

siete «Chatos» un poco más altos, a los que ataca. Uno pica y es perseguido por Salas hasta cerca del suelo, cayendo al poco tiempo incendiado. Tinker dice que el piloto derribado fue Tuya, recientemente incorporado a la escuadrilla rusa de Kosekov, procedente de La Calle (ahora mandada por Jiménez). Este día el alférez Arístides García López derriba un «Katiuska».

El día 17 salen las dos escuadrillas, en total 17 aviones. Los cinco aparatos de la segunda escuadrilla persiguen a un bombardero, sin alcanzarlo. Estamos a 4.000 metros con un sexto «He-51» que se les une, pilotado por el alférez Palmero, descubren 10 «Chatos» más altos que pican hacia ellos y les aguantan el ataque de frente y en subida, hasta salir casi chocando; de hecho, Palmero choca con un «Chato» en la primera pasada. Posteriormente, se incorporan al combate otros 10 «Chatos» y luego una tercera escuadrilla de caza.

El relato que de este combate hace Tinker es muy confuso y está lleno de contradicciones y errores. Es evidente que le da una gran importancia y admite que fue muy duro, pero luego habla de una abrumadora victoria y de que, al parecer, los nacionales eran novatos, mientras ellos eran todos veteranos. Esto podría tener lógica si hubiera habido una gran desproporción numérica a favor de los nacionales. Según la estimación de Tinker, había tres escuadrillas de «He-51», con un total de 21 aparatos; en realidad, ninguna de las tres escuadrillas estaban completas, ya que la primera y tercera salieron con seis aviones y la segunda con cinco, haciendo un total de 17 aviones. Tinker debiera estar mejor informado del número de «Chatos» participantes, pero aquí tampoco está claro; primero habla de tres escuadrillas de seis aviones; después reconoce que su escuadrilla, que es la tercera en entrar en combate, opera con sólo seis aparatos, por avería en el avión del jefe de la primera patrulla; finalmente dice que la segunda escuadrilla que entra en combate, probablemente la de Kosokov, que operaba desde su mismo aeródromo, dispone de tres patrullas de tres aviones. Esto coincide sensiblemente con los relatos de los pilotos nacionales, pero no que el combate iniciado por una patrulla de tres aviones, ya que Salas y sus pilotos dicen que atacaron de frente y en subida a 10 «Chatos», y pueden equivocarse en un avión, pero no en siete; además, la formación normal de combate de los «Chatos» era de nueve, quedando la cuarta patrulla de alerta en el aeródromo y para proteger las salidas y los regresos.

Tinker admite que la mayor parte de los aviones cayeron en sus

líneas, luego el combate se llevó a cabo sobre zona gubernamental, y esto tampoco favorece la opinión de Tinker, de que algo raro debió ocurrir entre los pilotos nacionales. Sin embargo, algo raro efectivamente ocurrió. Pero no fue lo raro que dos de las escuadrillas no participasen en el combate, limitándose a continuar patrullando sobre las líneas y retirándose al terminar su misión; lo asombroso fue que seis «Heinkel-51» atacaran a 10 «Chatos» que volaban más altos y sobre su territorio, y luego aguantaran el combate con otras dos escuadrillas que vinieron en apoyo de la primera. Hay que tener en cuenta que dada la desventaja manifiesta de los «He-51», ya no se les consideraba como aviones de caza (16). De los cinco pilotos de la segunda escuadrilla de «He-51», el capitán Salas llegó a Calamocha con 18 impactos y la gasolina prácticamente agotada, después de haber ametrallado a un «Chato» de frente y a otros tres en cola y haber permanecido sobre Teruel hasta que desaparecieron todos los cazas gubernamentales, y allí encuentra a Muntadas, Mazarredo y Joaquín Ansaido, con sus aviones también acribillados a balazos, excepto el del último; Allende se vio forzado a tomar tierra cerca del frente, en líneas propias. El alférez Palmero, que se les había agregado, murió en choque con el «Chato» de Calvo, en la primera pasada; Palmero era relativamente moderno en caza, pero había efectuado muchos servicios en los «Breguet» de Córdoba.

Las otras escuadrillas de «He-51» no intervinieron ni tuvieron baja alguna, de forma que si es cierta la afirmación de Tinker de que cayeron cinco aparatos en sus líneas, tuvieron que ser «Chatos». Los observadores de tierra nacionales también señalaron siete aviones derribados, y si descontamos los dos «He-51» de Palmero y Allende, se deduce que fueron cinco los «Chatos» derribados; el parte nacional se apuntó siete. Tinker se refiere a este combate como el más reñido de los que había intervenido su escuadrilla hasta la fecha; para los pilotos de Salas fue sin duda el combate más duro de toda la guerra.

La misma noche del 17, Salas recibe un caluroso telegrama de felicitación de García Morato. La Orden General del quinto Cuerpo de Ejército del día 19 destaca la actuación, el día 17, de las tres escuadrillas «E-2», en el frente de Teruel, que, en combate con mayor número de aparatos los ahuyentaron y consiguieron derribar siete.

(16) De hecho, los pilotos alemanes habían relegado al «He-51» al ataque al suelo y sólo combatían si iban acompañados de «Me-109».

La Jefatura de las Fuerzas Aéreas de Aragón destaca como muy distinguidos al capitán Salas y alférez Palmero.

El día 18, Tinker no refleja actividad de su escuadrilla. Este mismo día, salen Salas y Muntadas agregados a otra escuadrilla de protección de seis «He-51» a Celadas. Ven caza enemiga, pero no se atacan. Al volver al campo, Muntadas reconoció ingenuamente: «Qué miedo he pasado, creía que luchábamos nosotros dos solos». El día 19 se efectúan tres servicios a Celadas y Teruel. El día 20 ya tiene la «2-E-2» cuatro aviones en vuelo, y el 21 los entrega al Jefe de la primera escuadrilla. Los pilotos se van a Sevilla el día 22 en el antiguo «DC-2» de Haya, ahora pilotado por Navarro. El día 26 comienzan las clases de acrobacia con «Jungmeister», y el 30 reciben aviones «Fiat», pasando a ser la segunda escuadrilla de este tipo de aparatos, con la designación «2-E-3».

En Aragón, el día 26, de nuevo se distinguen las escuadrillas de «He-51», en las operaciones de Celadas y Santa Bárbara, siendo citadas en la Orden de operaciones del quinto Cuerpo de Ejército, así como los «He-51», «Ju-52» y unos «Fiat» italianos que acaban de llegar a este frente.

8. RESUMEN DE LA ACTUACIÓN DE LA CAZA HASTA LA FORMACIÓN DEL GRUPO MORATO

Inicialmente, la caza nacional se basó en los tres «Nieuport-52» capturados en Granada y en los que había en revisión en el Parque Regional del Sur (actual Maestranza de Tablada). Con este material se consiguieron al menos 10 derribos, de los cuales cuatro los logró Miguel Guerrero, y uno cada uno de los siguientes, por orden cronológico: Pérez y Martínez de la Victoria, Bermúdez de Castro, García Pardo, García Morato, Senra y Salas. El «Norte de Castilla» publicó el derribo de un avión por el capitán Chamorro, pero parece ser que fue una broma de sus compañeros. En combate, Fernández Tudela fue derribado dos veces, salvándose en ambos casos en paracaídas. Cuesta murió derribado por fuego antiaéreo y Camino en accidente. Bermúdez de Castro fue derribado desde tierra y levemente herido.

Con los «Heinkel-51» se consiguieron 15 victorias, 5 en agosto-septiembre de 1936 (3 Morato y 2 Salvador), una en diciembre (escuadrilla Manrique Montero) y 9 en abril de 1937 (2 Salas, 1 Aris-

tides García López, Allende, Mazarredo, Muntadas, Ansaldo, Palmero y escuadrilla Martín Campos). Murieron en combate aéreo Arija y Palmero, y en choque Bofill: quedó herido grave en choque, Krung.

Con los «Fiat» se derribaron al menos 22 aviones y un globo (Morato 14, Salas 4, Salvador 3 y el globo, y Bermúdez de Castro 1. No se perdió ningún avión.

Hasta esa fecha, los pilotos de caza españoles habían derribado, pues, al menos 47 aviones y un globo, destacando Morato con 18 victorias, Salas con 7, Salvador con 5 y un globo, y Guerrero con 4.

La marca que en estas fechas detentaba García Morato no fue alcanzada en toda la guerra por ningún piloto alemán, italiano o enemigo. El piloto alemán más destacado en esta primera época fue el suboficial Ihlefeld; el teniente Harder y el alférez Bondden alcanzaron siete victorias cada uno, casi todas en el verano de 1937, y su récord sólo fue superado por Oesau, Schellman y Mölders en el verano de 1938. Mölders obtuvo el récord absoluto de la Legión Cóndor, con 14 derribos confirmados.

El teniente Degli Incerti («Tocci»), que alcanzó su octava y última victoria en octubre de 1937, según él mismo escribió en «Duellii Aerei», no consiguió su segundo derribo hasta julio. Los pilotos italianos más destacados con anterioridad, fueron el teniente Mantelli («Arrighi») en 1936, y en 1937 el suboficial Guido Fresel, muerto en combate en Vizcaya el día 4 de junio.

Por parte gubernamental, Felipe del Río, que murió asimismo en combate en Vizcaya, había ascendido a capitán con antigüedad de 13 de abril de 1937, por tener seis aviones derribados (17). Según Tinker, su primer capitán, Andrés García de La Calle, tenía 11 aviones derribados en febrero de 1937. La Calle había ascendido a alférez por derribar un «Fiat» en el frente de Talavera (18), luego permanece en Rusia desde la primavera de 1937 a fin de año con la segunda promoción de pilotos; al final de la guerra mandaba la Escuadra de Caza. Manuel Aguirre López, primer jefe español del Grupo «Rata», también llegó a derribar 10 aviones.

El escritor ruso Koltsov asigna al francés Abel Guidez 10 derribos, seis cazas y 4 bombarderos, y al también francés Rayneau se le atribuyen cinco victorias aéreas.

(17) *Gaceta de la República*, núm. 110, de 20 de abril de 1937.

(18) *Gaceta de Madrid*, núm. 247, de 3 de septiembre de 1936.

Según el historiador norteamericano, Raimond F. Toliver, los pilotos de su misma nacionalidad Frank G. Tinker y Albert G. Baumber derribaron ocho aviones cada uno, pero esta marca no la completaron hasta julio de 1937; concretamente, Tinker derriba su quinto avión el 16 de junio y el octavo el 18 de julio. A Harold Dhal se le han asignado cinco derribos, pero no debe ser cierto, puesto que Toliver no lo cita entre los ases de su país.

De los pilotos rusos no se conocen muchos datos, aunque el «Pravda» del 1 y 2 de enero de 1937, publicó una lista de 17 pilotos de caza «Héroes de la URSS» (H. G. Dahms, pág. 213). Al turco-ruso Ahmed Amba se le achacan ocho derribos y seis al comandante Tarrasov, que fue felicitado por los Generales Miaja y Pozas. Serow y Yakushin, conocidos en España por Carlos Castejón y Rodrigo Mateo, consiguieron un derribo nocturno cada uno. Dahms cita como pilotos rusos destacados a Bjew, Cosjainow y Tescherkassov, además de a Serow.

BIBLIOGRAFÍA

Citamos solamente la Bibliografía específica de la Aviación o la muy relacionada con ella; (para Bibliografía General sobre la Guerra pueden verse los libros de la Universidad de Zaragoza, de Hugh Thomas, de H. G. Dahms, etc.):

- ANSALDO, J. A.: *¿Para qué?* («Memories de un manorquiste espagnol»), Buenos Aires, 1951 y Mónaco, 1953.
- BEUMELBOUR G. W.: *Kamp un Spanien: Die Geschichte der Legion Condor*, Berlín, 1939.
- BLEY, W.: *Das der Spanienflieger*, Leipzig, 1939.
- BONOMI, R.: *Memorias* («L'Ala d'Italia», 1939 a 1940).
- COT, P.: *The triumph of Treason*, New York, 1954.
- EVERARD, C.: *Luftkampf über Spanien*, Berlín, 1937.
- GALLAND, A.: *Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt*, Paris, 1957.
- GARCÍA MORATO, J.: *Guerra en el Aire*, Madrid, 1940.
- GOMÁ, J.: *La Guerra en el Aire*, Barcelona, 1950.
- GUTIÉRREZ RAVÉ, J.: *Partes Oficiales de Guerra. Nacionales y Rojos*, Madrid, 1942.
- HIDALGO DE CISNEROS, I.: *Cambio de Rumbo* (Memorias), Bucarest, 1961 y París, 1964.
- HOYOS, M. G.: *Pedros y Pablos*, Múnich, 1939.
- KEDING, K.: *Feldgeistlicher bei Legion Condor*, Berlín, 1938.
- KINDELÁN, A.: *Mis cuadernos de Guerra*, Madrid, 1945.
- KOLTSOV, M.: *Diario de la Guerra de España*, París, 1963.
- KROPP, A.: *So Kämpfen deutsche Soldaten*, Berlín, 1939.
- LARIOS, J.: *Combat over Spain*, New York, 1966 (Madrid, 1966).

- ÜLNT, A.: *Wir Kampfien für Spanien*, Berlín, 1939.
- MALRAUX, A.: *L'Espoir*, Paris, 1937.
- MATTIOLI, G.: *L'Aviazione Legionaria is Spagna*, Roma, 1938.
- MÖLDERS, W.: *Memorias* («Adler», 1941).
- ORLOVIUS, H.: *Schwert am Himmel*, Berlín, 1940.
- PRÍETO, I.: *Yo y Moscú*, Madrid, 1960.
- REY STOLLE, A.: *Laureado de Sangre*, Madrid, 1954.
- SALAS LARRAZÁBAL, J.: *Cincuenta Años de Aviación Española*, (Diario de Cádiz, junio-agosto, 1961).
- SALAS LARRAZÁBAL, J.: *La Aviación de caza española* (sin publicar).
- SANCHÍS M.: *Alas rojas sobre España*, Madrid, 1956.
- TARAZONA, F.: *Sangre en el Cielo*, Méjico, 1958.
- TINKER, F. G.: *Some still live*, New York y Londres, 1938.
- TOCCI V. (Degli Incerti): *Duelli Aerei*, Roma, 1939.
- VÁZQUEZ SAGASTIZÁBAL, M.: *Relatos personales* (sin publicar).
- Sin autor: *Dentsche Kämpfen in Spanien*, Berlín, 1939.
- Sin autor: *La Legión Cóndor se despide*, Santander, 1939.
- Sin autor: *Les Archives secrètes de la Wilhelmstrasse*, Paris, 1952.
- Sin autor: *Spanien —20 Jahre danach...—* Paderborn, 1959.