

LOS «CHATOS» EN ESPAÑA

I

ESTANISLAO ABELLAN AGIUS,
Capitán de Aviación

ANTECEDENTES

A principios de 1933, el conocido proyectista de aviones soviético, ya desaparecido, Nikolai Nikolaiev Polikarpov, a la sazón jefe de la Oficina de Proyectos del Instituto Central de Aerodinámica (ZAG-1) de Moscú, desarrolló un avión de caza destinado a sustituir en la Fuerza Aérea soviética el también Polikarpov I-5 de los años 20.

El programa nació bajo la denominación de TsKB-3, finalmente conocido como I-15 «Chatka», e hizo su primera aparición en vuelo en octubre del mismo año 1933, sobre Moscú, durante la ya clásica parada militar conmemorativa de la revolución soviética, llevando a los mandos al piloto de pruebas V.P. Tchkalon.

La producción en serie del Polikarpov I-15, un biplano monoplaza de construcción mixta y tren de aterrizaje fijo, se inició a principios de 1934 y entró en servicio a finales del mismo año propulsado por un motor Wright Cyclone de 712 HP, construido bajo licencia con la denominación soviética de M-25. Los primeros aviones montaban una hélice bipala de madera que, poco después, fue sustituida por otra metálica AV-1, también bipala, de paso variable ajustable en tierra que, a 3.000 metros de altura y con la potencia del M-25 mejorada, daba una velocidad punta de 360 km/h., muy notable para aquellos tiempos, a cuya importante característica había que añadir su extraordinaria maniobrabilidad y la peculiaridad de este aparato de su reducido radio de viraje, producto de su pequeña carga alar, que le hacían un temible adversario en combate.

El I-15 se caracterizaba además por la gran visibilidad frontal que le proporcionaba su plano superior en forma de gaviota que, sin embargo, dificultaba la visión oblicua en los puntos de unión al fuselaje, cuyo armazón principal estaba constituido por tubos de

acero, y el de las alas -de pura fórmula sesquiplana- lo formaban dos largueros de madera. El tren de aterrizaje principal lo constituían dos fuertes y aerodinámicas patas independientes, con ruedas sin carenado.

El armamento del I-15 estaba integrado por cuatro ametralladoras SHKAS PV-1, de 7,62 mm. y 1.500 disparos por minuto y arma, instaladas por parejas y sincronizadas con la hélice, en el carenado del motor. Posteriormente, en 1938, fueron cambiadas por otras de igual calibre pero de mayor cadencia de tiro -1.800 disparos por minuto y arma-. Además, bajo el plano inferior, llevaba instalados cuatro lanzabombas para otros tantos artefactos antipersonal de 12 ó 25 kg., con los que eran armados en misiones de ataque al suelo.

Entre un blindaje eficaz del puesto de pilotaje y una batería que le proporcionara un arranque autónomo, el ZAG-1 optó por la segunda fórmula. No obstante, en España, durante la guerra de 1936/39, la batería fue eliminada y, entre otras mejoras, se adoptó el «muñeco-blindaje», lo que dio lugar al empleo de aquellas puestas en marcha montadas en camionetas, de estrafalaria óptica hoy, para el arranque del motor.

Es de destacar el record de altura establecido por Vladimir K. Kokkinaki a los mandos de un I-15 limpio de equipos, el 26 de noviembre de 1935, con el que se elevó a 14.575 metros de altura, superando en 142 metros el del italiano Renato Donati, alcanzado a bordo de un Caproni Ca-113. Este record soviético nunca fue reconocido por la Federación Aeronáutica Internacional (FAI), ya que la URSS no pertenecía por entonces a la misma.

El Polikarpov I-15 «Chato» fue un robusto avión de caza, de extraordinaria maniobrabilidad, cuya peculiar característica se basaba en su reducido radio de viraje y en su armamento, que le hacían temible adversario en el combate.



LLEGADA A ESPAÑA DE LOS «CHATOS»

POCOS meses después de iniciarse la guerra de 1936/39 y más exactamente en octubre de 1936, llegaron a España (zona gubernamental) los primeros I-15 «Chatka» (gaviota), que bien pronto fueron rebautizados con el sobrenombre de «Chato» (1), quizá debido a su rechoncha figura.

El orden de llegada, los puertos de arribada y las cantidades de cada remesa, parece fueron los que a continuación se indican, aunque existen ciertos desacuerdos en la fuentes consultadas:

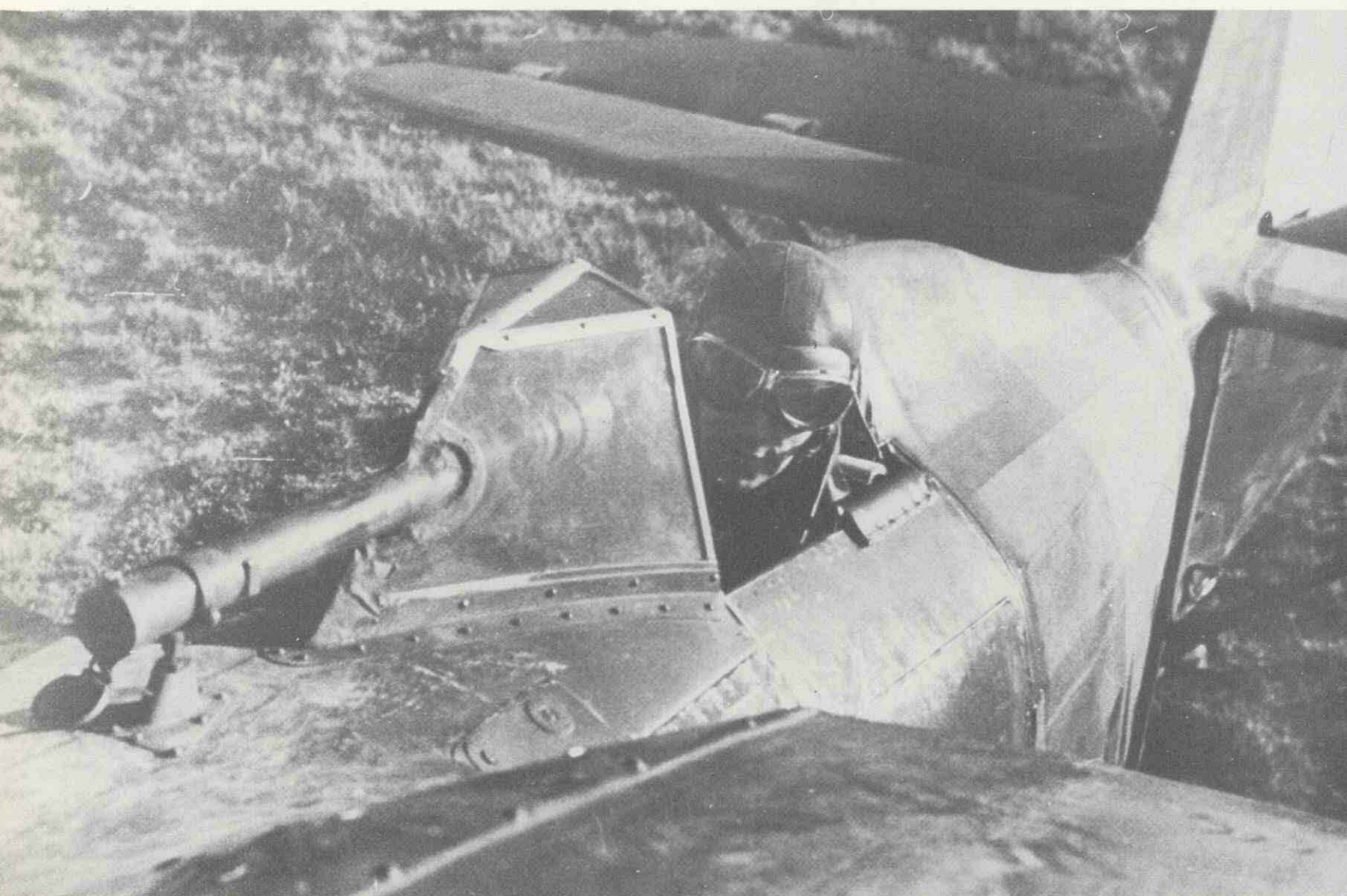
-13 de octubre, fueron desembarcados en el puerto de Cartagena 13 aviones I-15, transportados por el buque soviético «Bolshevik».

-16 de octubre, el «Lavamendi» transbordó en alta mar a otros buques de menor tonelaje otros 12 aparatos I-15 que, posteriormente, serían también desembarcados en Cartagena.

CUADRO 1

CARACTERÍSTICAS Y PERFORMANCES DEL I-15

- Envergadura	9,10 metros
- Largo	6,30 metros
- Altura	2,19 metros
- Superficie alar	20,80 m ²
- Peso en vacío	1.180 kg
- Peso máximo sin armamento lanzable	1.425 kg
- Peso/potencia	2 kg/HP
- Velocidad máxima	360 km/h
- Velocidad de crucero	290 km/h
- Velocidad de aterrizaje	105 km/h
- Techo teórico	9.000 metros
- Alcance	725 km



Detalle del parabrisas y visor del «Chato».

Otras fuentes están de acuerdo con las fechas y los medios de transporte, pero no en el número que componían las remesas, cifrándolas en 18 y 7 aviones respectivamente. Como fuere, el caso es que los 25 aparatos -que venían embalados en grandes cajas- fueron trasladados seguidamente por ferrocarril al aeródromo de Los Alcázares (Murcia) -entonces conocido por el nombre de «Burguete» en memoria del laureado aviador militar Ricardo Burguete Reparaz- con el tiempo justo de eludir el bombardeo a que fue sometido el puerto de Cartagena el día 18 siguiente, por tres aviones Savoia Marchetti SM-81 «Pipistrello», que perseguían impedir el desembarco del abundante material de guerra llegado al mismo procedente de la Unión Soviética.

Con estos 25 aviones, montados en el citado aeródromo que contaba ya con amplios medios trasladados de los talleres antes ubicados en la zona periférica de Madrid, y técnicos soviéticos llegados también a Cartagena se organizaron las dos primeras Es-

cuadrillas de «Chatos», las cuales fueron conocidas, inicialmente, por los nombres de sus respectivos jefes, los soviéticos Pavel Vassilievich Richagov («Pablo Palancar») (2), y Sergei Tarkhov («Antonio») (3).

El día 1 de noviembre, las Fuerzas Aéreas republicanas (FARE) recibieron más aviones I-15, esta vez en el puerto de Bilbao, donde el transporte «A. Andreu» desembarcó otros 15 aparatos, que fueron montados en el aeródromo de Lamiaco, y con los

(1) En la llamada zona nacional, y posteriormente en el Ejército del Aire, fue conocido con el nombre de «Curtiss» debido, precisamente, a su parecido con un caza de esta firma que la USAAF tenía en servicio por aquellas fechas.

2) Richagov o «Pablo Palancar», fue derribado en combate aéreo sobre Madrid el 16 de noviembre de 1936, siendo posteriormente repatriado. En noviembre de 1937 marchó a China al mando de un Grupo de Caza dotado con aviones I-152, combatiendo contra los japoneses. Ascendido a General, parece fue fusilado en 1941 como responsable de los fracasos de la aviación de caza soviética ante la Luftwaffe. En España entregó la Escuadrilla a su compatriota Ivan Kopets («José»), que la cedería al español Andrés García Lacalle en enero de 1937. En España se le reconocieron a Pavel Richagov 15 victorias aéreas.

(3) Sergei Tarkhov fue derribado en el frente de Madrid el 9 de noviembre, resultando mortalmente herido cuando descendía en paracaídas, heridas que le fueron producidas por los disparos que, desde tierra, le hicieron los milicianos. Le sucedió en el mando de la Escuadrilla su compatriota Boris Kosakov.

SAVOIA-MARCHETTI SM-81 «PIPISTRELLO»

AVION de bombardeo italiano, cuyo prototipo, desarrollo del también Savoia-Marchetti SM-73, realizó las pruebas en vuelo y entró en servicio en la Regia Aeronautica Militare en 1935. Monoplano de ala baja cantilever y tren de aterrizaje fijo, el SM-81 fue propulsado por tres motores Piaggio P-IX o P-X, de 680 y 750 HP, con los que alcanzaba los 340 km/h. de velocidad máxima (290 de crucero), su techo de servicio frisaba los 7.000 metros y la autonomía teórica de unos 1.500 km. Iba armado con seis ametralladoras de 7,7 mm. y podía transportar una carga de bombas de hasta 2.000 kg., aunque en detrimento de la autonomía.



La Regia Aeronautica utilizó el SM-81 durante la guerra de Abisinia como avión de bombardeo, reconocimiento y transporte. Después, en el conflicto hispano, sería el primer avión que llegó a España como ayuda italiana al bando nacional. Doce de estos aparatos despegaron del aeródromo sardo de Elmas (Cagliari) la noche del 27 de julio de 1936, perdiéndose en el vuelo hasta Melilla tres aviones. Estos nueve aviones intervinieron seguidamente en el puente aéreo organizado para el transporte a la península de tropas y pertrechos desde África, así como en ataques a objetivos de la retaguardia enemiga y escuadra nacional. Posteriormente llegarían otros 60 «Pipistrelli», que serían encuadrados en las unidades de la *Aviazione Legionaria*, formándose después los Grupos 15-G-21, 16-G-21, 17-G-21 en la Aviación nacional, que operaron a lo largo de la guerra en todos los frentes y retaguardia gubernamental. En enero de 1938, uno de estos aparatos se vio obligado a aterrizar en un aeródromo catalán, siendo capturado y destinado en la 2.ª Escuadrilla del Grupo 72 de las FARE. Al término de la guerra, los que quedaron en servicio, lo prestaron en el recién creado Ejército del Aire, que los mantuvo hasta finales de la década de los años 40, en que fue decretada su baja.

que se formó la que se conoció como Escuadrilla «Vasca», cuyo primer jefe fue el soviético Boris Maranchov, aunque otras fuentes señalan como tal a su compatriota Boris Turchanski.

El 28 de noviembre fueron desembarcados en el puerto de Alicante, transportados por el «Georgi Dimitrov», otros seis aviones que, con los veinticinco llegados a Carta-

PoliKarpov I-15bis o I-152 que en España, según el bando contendiente, fue conocido como «Superchato» o «Supercurtiss» Llegaron tarde, finalizando la campaña de Cataluña, y pronto debieron refugiarse en Francia, hasta su recuperación por el recién creado Ejército del Aire, acabada la guerra.

gena los días 13 y 16 de octubre anterior, completaban los 31 aparatos con que los soviéticos conformaban cada envío. El destino dado a estos seis aparatos fue la reposición de los al menos siete «Chatos» perdidos por las Escuadrillas «Palancar» y «Tarkhov» durante su actuación en la defensa de Madrid.

En enero de 1937, debieron arribar al puerto de Balbao los otros 16 «Chatos» que completaban los 31 destinados a la Escuadrilla «Vasca», y al de Cartagena un nuevo lote de 31 aparatos, con los que se reorganizó en Albacete y repusieron pérdidas de la ya Escuadrilla «Lacalle» y de la del soviético Boris Kosakov (antigua de Tarkhov), formándose asimismo dos medias escuadrillas que mandaron el piloto español Roberto Alonso Santamaría y el soviético Anton Kovalenski («Casimiro»). otros pocos aparatos fueron dedicados a la defensa de costas bajo la dirección del voluntario francés William Lebusiers, que desplegó, en principio, en el aeródromo de El Carmoli, para pasar posteriormente al de Santiago de la Ribera, donde, desde septiembre de 1936, se instaló la «Academia del Aire», creada por Decreto de la Subsecretaría del Aire.

CUADRO 2

«CHATOS» I-15 RECIBIDOS DE LA URSS

- 13 aviones desembarcados en Cartagena el 13-10-1936.
- 12 aviones desembarcados en Cartagena el 16-10-1936.
- 15 aviones desembarcados en Bilbao el 1-11-1936.
- 6 aviones desembarcados en Alicante el 28-11-1936.
- 16 aviones desembarcados en Bilbao en enero de 1937.
- 31 aviones desembarcados en Cartagena en enero de 1937.
- 62 aviones recibidos en 1.º trimestre de 1937.
- 31 aviones recibidos en julio de 1937.
- 186 aviones recibidos por las FARE.

Con otras dos nuevas remesas (62 aviones I-15) llegadas antes de finalizar el primer trimestre de 1937, se creó la que, en la reorganización de las Fuerzas Aéreas republicanas de mayo, sería la 1.ª Escuadrilla de «Chatos», que empezó mandando el soviético Ivan Eryomenko «Ramón»; se reforzó la de Boris Kosakov, que en mayo pasaría a ser la 3.ª Escuadrilla (ambas integradas en el Grupo 26); unos pocos pasaron al SAF-3/16 de Reus y Sabadell, donde sirvieron de modelo para su posterior reproducción, y el resto quedó en el aeródromo de Santiago de la Ribera para adiestramiento de los nuevos pilotos de caza y reentrenamiento de los que, por diversas causas, permanecieron algún tiempo sin volar en este material.

Finalmente, en julio de este mismo año 1937, la URSS envió una última remesa de 31 aviones I-15, que sirvieron para reponer bajas en las diferentes escuadrillas, crear la



de caza nocturna y trasladar cuatro de ellos a la zona cántabra, traslado que tuvo lugar en agosto siguiente, mandados por Juan Comas.

A la vista de todos estos datos se deduce que el total de aviones I-15 recibidos por la Fuerza Aérea republicana procedentes de la URSS, fueron 186 aparatos, a los que hay que añadir otros 30 de una versión mejorada, denominada I-15bis, o I-152, que se conoció en España como «Super Chato» o «Super Curtiss», según la zona contendiente.

Efectivamente, la Unión Soviética trató de hacer llegar a la Fuerza Aérea republicana en el verano-otoño de 1938, a través de Francia, tres lotes de aviones I-152-93 aparatos en total- pero dada la condición del país vecino de miembro del Comité de No Intervención y tener representantes de otros países en el área pirenaica, tuvo dificultades para que este material- con «Super Katiuskas» y «Super Moscas»- llegase a la zona gubernamental. No obstante y pese a todo, unos 30 aparatos pasaron la frontera por ferrocarril durante la ofensiva nacional sobre Cataluña, en diciembre de 1938, con bastante más retraso de lo esperado y sin casi tiempo de intervenir en la debacle que se produciría al final de dicha campaña. Parece ser que, tras su montaje en el SAF-3/16 de Sabadell, se formó un Grupo con tres escuadrillas sin numeración, al mando de Emilio Galera Macías, el cual, por falta de tiempo y del oportuno entrenamiento de sus tripulaciones, no fue empleado en combate, regresando a Francia en vuelo, el 6 de febrero de 1939, por orden del entonces Jefe de la Aviación de Caza, el Mayor Andrés García Lacalle, vuelo que emprendieron poco antes de que el aeródromo de Vilajuiga fuese arrasado por la Aviación nacional.

CUADRO 3

CARACTERÍSTICAS Y PERFORMANCES DEL I-152

- Envergadura	10,18 metros
- Largo	6,30 metros
- Altura	2,19 metros
- Superficie alar	22,53 m ²
- Carga alar	84,30 kg/m ²
- Peso en vacío	1.306 kg
- Peso máximo	1.900 kg
- Peso/potencia	2,53 kg/HP
- Velocidad máxima	370 km/h
- Velocidad de crucero	280 km/h
- Velocidad de aterrizaje	105 km/h
- Techo teórico	7.800 metros
- Alcance	780 km

Otras fuentes aseguran que estos «Super Chatos», tras su montaje, fueron encuadrados en las 2.^a y 3.^a Escuadrillas del Grupo 26, operando ya en el frente de Aragón, antes de dar inicio la ofensiva sobre Cataluña.

Como fuere, lo cierto es que veintinueve de los treinta I-152 recibidos, uno se predió en accidente durante los entrenamientos, permanecieron internados en el país vecino hasta que, acabada la guerra y tras los acuerdos hispano-franceses firmados por los ministros Jordana y Bernard, veinte de ellos fueron devueltos al Ejército del Aire español junto a otro diverso material aéreo retenido.

El Polikarpov I-152 «Super Chato» iba propulsado por un motor radial M-25B mejorado, de 750 HP, armado también con cuatro ametralladoras sincronizadas con la hélice y podía transportar bajo el plano inferior dos bombas de 50 kg. o cuatro de 25, sustituibles por dos depósitos auxiliares de combustible de 100 litros de capacidad. El plano superior había perdido su característica forma de gaviota y el tren de aterrizaje principal tenía las ruedas carenadas.

CONSTRUCCION EN ESPAÑA DEL I-15.

A PARTE de los aviones I-15 recibidos de la URSS, España puso en producción en Cataluña, a lo largo del conflicto, nueve lotes que, en total, sumaron 300 aparatos, de los que llegaron a entregarse a la Fuerza Aérea republicana 231 aviones, el primero de los cuales, con nomenclatura CA-001, quedó terminado el 21 de julio de 1937 en el Servicio de Aviación y Fabricación de Reus (SAF-3), posteriormente ampliado y unificado con el SAF-16 de Sabadell, cuya resultante fue el SAF-3/16 con cadenas de montaje en Villafranca del Panadés, Castellar (alas), Rubi (trenes de aterrizaje) y Molins, aunque en Rubi y Vich también cooperaron e incluso montaron algunos aviones.

El SAF-3/16 se constituyó con las instalaciones de Construcciones Aeronáuticas, S.A. (CASA), de Getafe, y las de la empresa CASTAN (Construcciones de Aviones y Servicios Técnicos Aeronavales), de Barcelona. A éstas se unirían las de la Hispano Suiza y de Elizalde, ambas dedicadas a la producción y reparación de motores, que formaron el SAF-9.

Las pruebas oficiales de recepción de los «Chatos» españoles las llevó a cabo, por lo menos hasta su muerte en accidente en una de ellas, el Capitán Santiago Sampil Fernández.

CUADRO 4

SECUENCIA DE LAS ENTREGAS DE AVIONES I-15 POR EL SAF-3/16

	R	S	M	VP	Av.E.	
LOTE 1.º						LOTE 4.º
Agosto 37	3	—	—	—	3	Julio — 1 — — 1
Septbre	6	—	—	—	6	Agosto — 10 — — 10
Octubre	3	—	—	—	3	Septbre — 4 2 3 9
Novbre	10	—	—	—	10	TOTALES — 15 2 3 20 (2)
Dicbre	11	2	—	—	13	LOTE 5.º
Enero 38	11	3	—	—	14	Agosto — — 10 — 10
Febrero	4	—	—	—	4	Septbre — 2 2 1 5
Marzo	8	4	—	—	12	Octubre — 3 — — 3
Abril	3	1	5	—	9	Noviembre — — 7 — 7
Mayo	1	—	—	—	1	TOTALES — 5 19 1 25 avos.
TOTALES	60	10	5	—	75 avos.	LOTE 6.º
LOTE 2.º						Novbre — 5 — — 5
Abril	—	3	1	—	4	Dicbre — 4 — — 4
Mayo	—	11	7	—	18	Enero 39 — 7 — — 7
Junio	—	9	2	—	11	TOTALES — 16 — — 16 (3)
Julio	—	8	2	—	10	LOTE 7.º
Agosto	—	3	—	3	6	Novbre — — — 1 1
Septbre	—	—	—	1	1	Dicbre — — 5 4 9
TOTALES	—	34	10	6	50 avos.	Enero 39 — — 6 5 9
LOTE 3.º						TOTALES — — 11 10 21 (4)
Junio	—	—	8	—	8	
Julio	—	—	11	—	11	
Agosto	—	3	1	1	5	
TOTALES	—	3	20	1	24 (1)	

(1) El CA-145, accidentado, capturado en Villafranca.

(2) Los CA-171, 172, 173, 174 y 175, tocados en bombardeos. Capturados en Molins.

(3) Nueve aviones capturados en Sabadell.

(4) Cuatro aviones capturados en Molins y Villafranca.

- (1) El CA-145, accidentado, capturado en Villafranca.
- (2) Los CA-171, 172, 173, 174 y 175, tocados en bombardeos. Capturados en Molins.
- (3) Nueve aviones capturados en Sabadell.
- (4) Cuatro aviones capturados en Molins y Villafranca.

Reus construyó las células de los 75 aviones del primer lote y montó 60 de ellos; el resto lo sería por Sabadell (10) y Molins (5).

En diciembre de 1937, al inicio de las operaciones gubernamentales sobre Teruel, ya habían sido recepcionados por las FARE 35 de los «Chatos» construidos en España, número que, como puede observarse en los cuadros, fue aumentado progresivamente. Así, en mayo de 1938, cuando Reus entregó el último de los 75 aviones del primer lote, ya eran 97 los que habían entrado en servicio, y en agosto siguiente, durante la batalla del Ebro y cuando se cumplía un año de la entrega de los tres primeros, el número de aviones salidos de las distintas cadenas de montaje se elevaba a 169 aviones. Todo ello a pesar de las frecuentes incursiones llevadas a cabo por los bombarderos nacionales sobre las mismas que, a la postre, casi colapsaron la producción y, por ende, las entregas que, en el último mes del año, se redujeron a 13 aparatos, y en enero de 1939, la proximidad del frente obligó a trasladar en vuelo a un aeródromo más al norte, los últimos 18 aviones montados sin realizarles las pruebas oficiales de recepción.

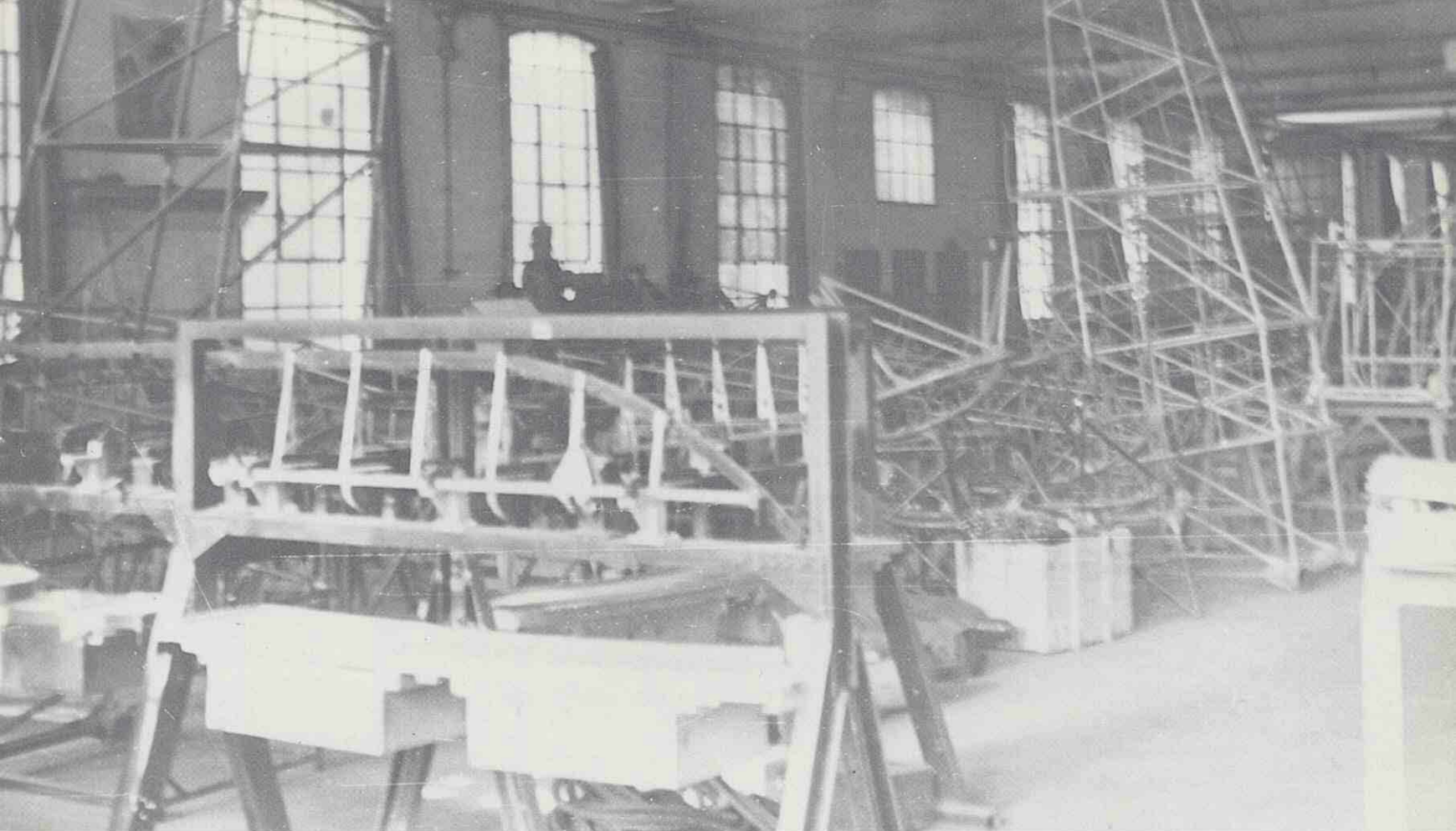
En su avance por tierras catalanas, las tropas nacionales capturaron un total de 69 aviones, todos ellos en avanzada fase de montaje, aunque algunos de ellos afectados por los bombardeos nacionales, y de los que, acabada la guerra, el Parque Eventual de

CUADRO 5

AVIONES PROGRAMADOS Y ENTREGADOS POR EL SAF-3/16

	SAF-3/16					
Avos. Progrm.		Reus	Sabadell	Molins	Villafranca	AVIONES Entregados
Lote 1.º	75	60	10	5	—	75
Lote 2.º	50	—	34	10	6	50
Lote 3.º	25	—	3	20	1	24 (1)
Lote 4.º	25	—	15	2	3	20 (2)
Lote 5.º	25	—	5	19	1	25
Lote 6.º	25	—	16	—	—	16 (3)
Lote 7.º	25	—	—	11	10	21 (4)
Lote 8.º	25	—	—	—	—	— (5)
Lote 9.º	25	—	—	—	—	— (6)
TOTALES	300	60	83	67	21	231

- (1) El CA-145 capturado. Roto en accidente.
- (2) Los CA-171, 172, 173, 174 y 175, capturados con roturas por ataques aéreos.
- (3) Nueve aparatos que Sabadell no pudo terminar antes de ser ocupado por las tropas nacionales.
- (4) Lo mismo ocurrió en las cadenas de Molins y Villafranca con los CA-247, 248, 249 y 250.
- (5) Lote completo en estado bastante avanzado de montaje, aunque algunos con daños por efecto de bombardeos.
- (6) Igual al anterior lote, aunque bastante menos avanzado su montaje.



Numerosas dificultades tuvo que vencer el SAF-3/15 para producir el I-15 en España. La principal, si se exceptúan las instalaciones de la Base Aérea de Reus, fue la falta de la adecuada infraestructura en Sabadell y la dispersión de sus factorías en Villafranca, Molins, Rubí, Vich, y Castellar (alas). No obstante, desde la entrega del primer "Chato" (julio 1937) hasta el fin de la campaña catalana, la producción se elevó a 231 aviones terminados, de los 300 previstos.

Sabadell como fue denominado el anterior SAF-3/16, terminaría un buen número de ellos que, con los recuperados en el extranjero, el Ejército del Aire organizaría los Regimientos de Asalto núms. 32 (La Rabasa-Alicante) y 33 (Villanubla-Valladolid).

LAS TRES PRIMERAS ESCUADRILLAS DE «CHATOS».

COMO ya queda reseñado, con los aviones Polikarpov I-15 llegados al puerto de Cartagena en octubre de 1936 y al de Bilbao el 1.º de noviembre siguiente, se organizaron las tres primeras Escuadrillas de «Chatos» de que dispuso la Fuerza Aérea republicana. Las dos primeras, mandadas como también se ha señalado por Pavel Vassilievich Richagov («Pablo Palancar») y Sergei Tarkhov («Antonio»), pasaron a la zona centro con el tiempo justo de intervenir en la defensa de Madrid, que se encontraba some-

tida a un fuerte acoso por las fuerzas nacionales. La tercera, que se conoció bajo el nombre de «Vasca», fue creada en el aeródromo de Lamiaco y tardaría algo más en entrar en combate, también bajo mando soviético pero con mayor número de pilotos españoles que las otras dos.

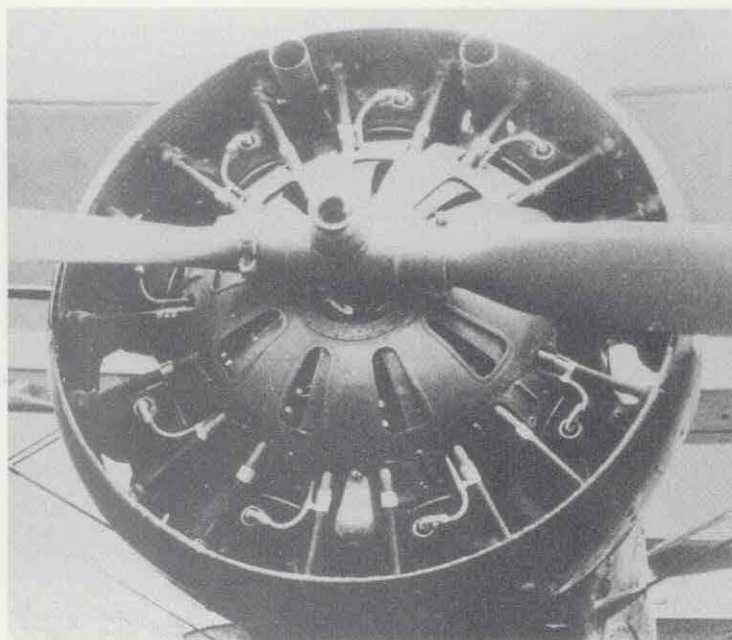
ESCUADRILLA «PALANCAR» (DESPUES «LACALLE»).

ESTA escuadrilla, ante la crítica situación por la que atravesaba Madrid, presionada por las tropas nacionales y atacada casi impunemente por su aviación, se trasladó a principios de noviembre a los aeródromos de Azuqueca y El Soto (4) sin el

(4) Aeródromo improvisado en una finca de este nombre sita en las proximidades de Algete, que también fue conocido como el aeródromo XX.

CUADRO 6		
AVIONES I-15 QUE QUEDARON EN EL SAF-3/16		
Prácticamente acabados	En diversas fases de montaje	
CA-145	1 Lote 3.º	CA-283, 284, 285, 286
CA-171, 172, 173, 174 y 175 (1)	5 Lote 4.º	287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300. 18 Lote 9.º
CA-217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224 y 225	9 Lote 6.º	
CA-247, 248, 249 y 250	4 Lote 7.º	
CA-251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269 y 270	25 Lote 8.º	
CA-276, 277, 278, 279, 280, 281 y 282	7 Lote 9.º	
TOTALES	51	18

(1) Aviones accidentados o alcanzados en bombardeos a las instalaciones.



Versión M-25 soviética del motor Wright Cyclone que propulsó a los «Chatos» construidos por el SAF-3/15 de Reus-Sabadell.

adecuado entrenamiento de sus hombres, soviéticos en su mayor parte, aunque también figuró en ella algún piloto español como Andrés García Lacalle, Fernando Roig Villalba y Jesús García Herguido, así como el voluntario francés Jean Darry (5), entrando en combate el 4 de noviembre junto a la otra escuadrilla del también soviético Sergei Tarkhov («Antonio»).

Su debut no pudo ser más afortunado, ya que, sorprendiendo a las formaciones nacionales de bombardeo y caza, derribaron el Junkers Ju-52 del teniente alemán Oskar Kolbitz y obligaron a otro, de la escuadrilla del Capitán Luis Pardo Prieto, a tomar tierra en las proximidades de Esquivias, tocado el aparato y con heridos graves a bordo. Asimismo alcanzaron un Romeo Ro-37, hiriendo a su observador el Teniente Fernando Alfaro del Pueyo, y derribaron los FIAT CR-32 «Chirri» (6) del Capitán italiano Vincenzo Dequal («Paride Limonesi») que, herido, tuvo que lanzarse en paracaídas, y el del Sargento Giovanni Magistrini («Mainetti»), que murió días después en el hospital. Dos «Chatos» de la Escuadrilla de Tarkhov, cuyos pilotos soviéticos desconocedores del terreno que sobrevolaban, tras el combate se desorientaron y aterrizaron en las cercanías de Segovia, siendo hechos prisioneros.

JUNKERS JU-52/3m

FAMOSO y robusto avión de transporte y bombardeo alemán puesto en construcción a partir de 1934 como desarrollo del monomotor de la misma firma Ju-34. Monoplano también de ala baja cantilever, construcción totalmente metálica con revestimiento en chapa de duraluminio ondulada y tren de aterrizaje fijo y carenado, fue propulsado por tres motores BMW-132, de 660 HP cada uno, versión germana del Pratt and Whitney «Hornet», con los que desarrollaba los 290 km/h. de velocidad máxima (250 de crucero); su techo práctico era de 6.300 metros y la autonomía frisaba los 1.280 km. El Ju-52/3m iba armado con dos ametralladoras MG-15, de 7,9 mm, ubicadas en sendas torretas dorsal y ventral, esta última retráctil.



Al iniciarse la guerra de España, la Aviación nacional dispuso bien pronto de uno de estos aparatos -el 20 de julio de 1936- al que siguieron otros tres más y, el 5 de agosto siguiente, de otra decena que llegó a Cádiz embarcada en el «Usarano», además de otros nueve que llegaron en vuelo directo desde la base alemana de Dessau el 8 de agosto; el décimo, puesto en aviso cuando iba a aterrizar en el aeropuerto de Barajas, siguió hasta Azuaga donde, sin combustible, aterrizó, siendo capturado. Inicialmente, fueron utilizados en el primer puente aéreo de la historia que transportó a la península desde Marruecos tropas y pertrechos. Después apoyaron el avance nacional hacia Madrid, formándose en noviembre el Grupo 1-G-22 y, con la llegada de nuevos aparatos, el 2-G-22, que a mediados de 1937 pasaron a operar en misiones nocturnas contra la retaguardia gubernamental, estando presentes, además, en todos los escenarios bélicos a lo largo del conflicto. En uno de estos aviones se pasó a Barajas Ananías Sanjuan, y otro se vio obligado a aterrizar en Alcocer (Guadalajara) por averías, siendo capturado. Al término de la guerra, CASA adquirió la licencia y construyó 170 aparatos bajo designación C-352, que operaron en las unidades del Ejército del Aire propulsados por motores «Beta», de la empresa Elizalde.

El 5 siguiente, nueve CR-32 mandados por el Capitán Carlo Maccagno, dieron protección a los bombarderos nacionales que atacaron este día Boadilla del Monte y el aeródromo de Cuatro Vientos, combatiendo contra los «Chatos» gubernamentales, los cuales abatieron el FIAT del Capitán Maccagno, haciéndolo prisionero tras saltar en paracaídas. Posteriormente sería canjeado por un piloto soviético.

En este combate también fue derribado el suboficial Piccoli, que cayó en paracaídas en las proximidades de Vallecas, donde por poco no fue linchado por la muchedumbre.

El 6 de noviembre, la Escuadrilla «Palancar» sufrió sus dos primeras bajas en combate, al serle derribados sendos «Chatos» sobre Madrid y Villalba, aunque la unidad parece se anotó el de un FIAT CR-32 y el Ju-52 del alemán Rudolf von Moreau, que se vio obligado a tomar tierra fuera de campo.

(5) Jean Darry («Renant») no fue bien visto en la Escuadrilla por los soviéticos, que lo apartaron pronto de la misma. Parece que alcanzó 5 victorias aéreas.

(6) Contracción del nombre, en italiano, de las letras C=chi y R en plural=erri, de las siglas CR con que era designado.

ROMEO RO-37

BPLAZA de caza, reconocimiento y bombardeo ligero construido por «Industrie Meccaniche e Aerodinamiche Meridionali» (IMAM) como sucesora de «Officine Ferroviarie Meridionali Aeroplani Romeo», cuyo prototipo realizó las pruebas en vuelo en 1934 propulsado por un motor FIAT A-30 RA-V-12, de 550 HP, sustituido posteriormente en el Ro-37bis por un radial Piaggio P-IX RC-40, de 560 HP, con el que desarrollaba una velocidad máxima de 330 km/h; su techo de servicio frisaba los 7.200 metros y la autonomía era de 1.120 km. Iba armado con dos ametralladoras Breda-SAFAT, de 7,7 mm. y podía transportar doce bombas de 12 ó 15 kg. bajo el plano inferior.

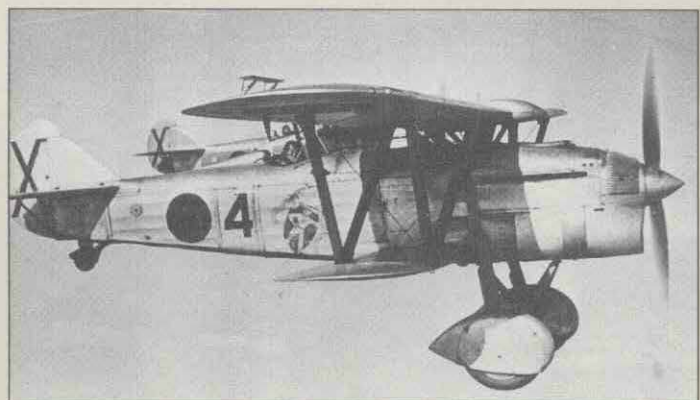


De configuración biplana con alas desiguales y tren de aterrizaje fijo y carenado, los diez primeros Ro-37bis llegaron a la Aviación nacional en septiembre de 1936, al principio de la guerra de España, empezaron a operar en octubre siguiente en Andalucía mandados por el comandante italiano Raffaello Colacicchi y el capitán español José Muñoz Jiménez, y en noviembre, durante la ofensiva nacional sobre Madrid. Con la llegada de nuevos aviones Ro-37bis, la *Aviazione Legionaria* organizó el Grupo XXII «Linci», y la Aviación nacional el 4-G-12, los cuales operaron a lo largo del conflicto sobre todos los frentes, utilizando los aviones en misiones de cooperación aeroterrestre, con un notable rendimiento pese a las numerosas bajas sufridas.

Otro I-15 fue abatido pocos días después, el 9, por el Comandante Joaquín García Morato, y el 10 siguiente le tocó el turno al tripulado por el español Fernando Roig Villalba, al ser alcanzado por las ametralladoras de uno de los Ju-52 que, ese día, bombardearon los accesos a Madrid por la carretera de Extremadura. Esta misma jornada caerían abatidos los CR-32 de Goliardo Mosca (murió en accidente el 19 de diciembre siguiente) y Luigi Mariotti, que aterrizaron violentamente en Getafe, así como los Heinkel He-51 tripulados por los alemanes Kraft Eberhard y Oskar Henrici. Asimismo se pasaría a la zona gubernamental el piloto Ananías Sanjuan Alonso (7).

(7) Piloto de la Aviación Militar española que, el 10 de noviembre de 1936, estando destinado en el aeródromo nacional de Escalona, recibió la orden de situar el Ju-52 en que volaba, en el foso destinado a la carga de bombas. Encontrándose solo en el avión, con los motores en marcha, despegó volando bajo hasta el aeródromo de Alcalá de Henares, en el que aterrizó. («La aviación de caza en la guerra española», de Andrés García Lacalle. Página 193). Ananías Sanjuan pasó después a los SB-2 «Katiuskas», en uno de los cuales fue derribado sobre Andújar el día 2 de enero de 1937 por el Comandante García Morato.

FIAT CR-32 «CHIRRI»



MAGNIFICO avión de caza italiano que, junto al Messerschmitt Bf-109 alemán, representó la espina dorsal de las Escuadrillas de Caza de la «Aviazione Legionaria» y de la Aviación nacional durante la guerra de España. De configuración biplana y tren de aterrizaje principal fijo y carenado, el CR-32 fue propulsado por un motor A.30 RA bis, también FIAT, de 600 HP, con el que alcanzaba los 354 km/h. (316 de crucero); su techo era de unos 7.700 metros y el alcance frisaba los 780 km. Iba armado con dos ametralladoras de 12,7 mm., aún cuando también lo fue por una de éstas y otra de 7,7 mm. Parece ser que, a lo largo del conflicto, llegaron a España unos 380 aviones CR-32, de los que, los doce primeros, serían desembarcados en Melilla pocos días después de iniciarse la guerra, generalizada la cual, este caza equipó a los Grupos italianos «Cucaracha», «Gamba di ferro» y «Asso di bastoni», así como los españoles 2-G-3 y 3-G-3 creados bajo el mando de los comandantes y ases de la Aviación nacional Joaquín García Morato y Ángel Salas Larrazábal. También se reconstruyeron unos 50 de estos aparatos por la Hispano-Suiza (después Hispano-Aviación) de Sevilla que, acabado el conflicto, produjo otros cien más, todos los cuales, menos las bajas (unos 180), fueron encuadrados en cuatro Grupos y un Regimiento por el recién creado Ejército del Aire, en el que permanecieron hasta la primera mitad de los años 50 en que fueron baja.



Andrés García Lacalle con Ramón Castañeda Pardo "Chato de Carabanchel" (a su derecha), Harold Dald y demás pilotos de su Escuadrilla, a principios de 1937.

HEINKEL HE-51

AVION de caza y asalto alemán, cuyo prototipo D-ILGY inició las pruebas en vuelo en 1933. De configuración biplana y tren de aterrizaje fijo, fue propulsado por un motor BMW VI.7.3Z, de 750 HP, con el que desarrollaba una velocidad máxima de 330 km/h. (280 de crucero), su techo frisaba los 7.700 metros y la autonomía era de 740 km. Iba armado con dos ametralladoras MG-17, de 7,92 mm. sincronizadas con la hélice y podía transportar, en misiones de apoyo, hasta seis bombas de fragmentación de 10 kg. cada una, o cuatro de 50 kg.



El He-51 fue el primer caza alemán llegado a la Aviación nacional al principio de la guerra de España, el 5 de agosto de 1936, embarcado en el «Usarano». Poco después llegarían otros 36 más para la Legión Cóndor, formándose con ellos las tres escuadrillas del Grupo J/88. A los mandos de uno de ellos, el «as» de la Aviación nacional, comandante García Morato, obtuvo su primera victoria aérea el 18 de agosto, al derribar sobre Loja un Nieuport Ni-52 republicano. Con otros envíos posteriores, la Aviación nacional organizó los Grupos 1-G-2 y 4-G-2, que fueron empleados en un cometido mucho más apropiado que el de caza, o sea, el de apoyo a las fuerzas de tierra, naciendo así las célebres «cadenas».

Al final de la guerra, con los He-51 supervivientes, el recién creado Ejército del Aire los reagrupó en el Regimiento de Asalto n.º 31, basado en Getafe, donde permanecieron hasta su baja definitiva decretada a finales de los años 40.

El día 13 de noviembre, en otro gran combate sobre Madrid contra los CR-32 y He-51, la Escuadrilla «Palancar» llevó la parte del león al abatir tres de los cazas alemanes, y un FIAT, pero días después, el 16, sería derribado el «Chato» del propio Pavel V. Richagov, jefe de la escuadrilla, que se vio obligado a lanzarse en paracaídas sobre el madrileño Paseo de la Castellana, salvando la vida, con toda seguridad, gracias a las órdenes dadas por el general Miaja días antes, cuando, en las mismas circunstancias, fue herido de muerte el también soviético Sergei Tarkhov («Antonio») -jefe de la otra escuadrilla de «Chatos»- por los disparos hechos desde tierra por los milicianos, cuando descendía en paracaídas. No obstante, antes de ser derribado, Richagov se había anotado dos victorias sobre otros tantos FIAT italianos, uno de ellos tripulado por el Teniente Giovanni Barreta que, pese a resultar herido, llegó a sus líneas, y el otro, con Enrico Lorenzo a los mandos, cayó en tierra envuelto en llamas.

ANDRÉS GARCÍA LA CALLE (LACALLE)



PILOTO de la Aviación Militar española desde 1930 en que, al término del curso realizado en la Escuela de Vuelos y Combate de Alcalá de Henares, cuyo aeródromo estaba dedicado a los héroes del «Cuatro Vientos», Barberán y Collar, fue destinado al aeródromo de Tablada y, en 1933, al Grupo de Caza n.º 11, 2.ª Escuadrilla de Nieuport Ni-52, en Getafe, donde se sorprendió la guerra de España, empezando ya a operar el mismo día 18 de julio contra el cuartel de Artillería, cuyas piezas batían el aeródromo, y la sierra de Madrid. En septiembre siguiente, Lacalle fue ascendido al empleo de Alférez por méritos de guerra y, en octubre, pasó destinado a la Escuadrilla de «Chatos» que empezó mandando el soviético Pavel Vassiliev Richagov («Palancar»), con la que combatió en la defensa de Madrid a partir del 4 de noviembre de 1936. A finales de enero siguiente, tras haber sido derribado el Jefe de la Escuadrilla y pasar ésta por el por el mando de su compatriota Ivan Kopets («Antonio»), la unidad fue puesta bajo la dirección de Andrés García Lacalle, al frente de la cual combatió en las batallas del Jarama y Guadalajara. Ascendido a capitán, también por méritos de guerra, a finales de abril entregó la Escuadrilla a su compañero Jiménez Brugué, para intentar su paso al frente del norte; posteriormente marcharía a la Unión Soviética al frente de los 200 alumnos integrantes de la 2.ª Promoción, que realizarían los cursos en la Escuela de Kirovabad. A su regreso a España, mandó el Grupo de Asalto n.º 28 integrado por dos Escuadrillas de aviones Grumman GE-23 «Delfín», pasando después a la Subsecretaría de Aviación y, más tarde, a la Jefatura del Estado Mayor de la Escuadra de Caza. El 30 de noviembre de 1938 fue ascendido a mayor por méritos de guerra y, al final del conflicto, durante el que había alcanzado 11 victorias aéreas, se exilió en Francia y, posteriormente, en México, donde fijó su residencia y falleció.

POLIKARPOV I-16 «MOSCA»

MODERNO caza soviético para la época, suministrado a las Fuerzas Aéreas republicanas por la URSS a partir de finales de 1936 y que, en principio, los aviadores del bando nacional bautizaron como «Boeing» para, después, generalizarlo con el nombre de «Rata».

Monoplano de ala baja cantilever y tren de aterrizaje principal retráctil, su prototipo realizó su primer vuelo el 31 de diciembre de 1933 propulsado por su motor radial M-25A de 750 HP, con el que desarrollaba una velocidad máxima de 480 Km/h; su techo era de unos 6.000 metros y la autonomía frisaba los 800 Km. Estas características fueron superadas al montarse en España el motor Wright Cyclone de 775 HP, 24 de los cuales fueron adquiridos por el gobierno republicano a finales del verano de 1938 en Norteamérica.



Los primeros Polikarpov I-16 llegados a España fueron desembarcados en el puerto de Cartagena en octubre de 1936, formándose dos escuadrillas que fueron mandadas inicialmente por los soviéticos Alexander Minaiev y Pleschenkov, unidades que fueron ampliadas a siete a lo largo del conflicto. Fue con el también Polikarpov I-15 «Chato», la espina dorsal de la Fuerza Aérea republicana, y con ellos destacaron aviadores como Eduardo Caludín Moncada, Manuel Zarauza Clavero, José María Bravo, Antonio Arias Arias y un largo etc. de pilotos españoles, que secundaron, y en algunos casos superaron, a sus compañeros soviéticos.

Pavel V. Richagov, que resultó herido en el combate, fue repatriado en diciembre de 1936, sustituyéndole en el mando de la unidad su compatriota Ivan Kopets («José») (8), que estuvo al frente de la misma hasta mediados de enero de 1937, perdiendo el día 6 al ya Alférez Jesús García Herguido cuando perseguía a muy poca altura a un He-51 en las cercanías de Barajas (9).

(8) Ivan Kopets voló inicialmente en la Escuadrilla «Palancar» como jefe de patrulla. Cuando la entregó a Andrés García Lacalle, pasó a organizar el Grupo 26 y en abril fue repatriado y sustituido por su compatriota Evgeni Plukhin. En la URSS recibió la Orden de Lenin y nombrado diputado del Soviet Supremo, mandando la Aviación de Caza de Leningrado durante la II G.M.

(9) Piloto de la Aviación Militar española que, el 18 de julio de 1936, se presentó en el aeródromo de El Prat, desde el que operó contra los sublevados de la Ciudad Condal. Después combatió en el frente de Aragón con la Escuadrilla «Alas Rojas», alcanzando una notable fama, por la que fue conocido como «el diablo rojo». El cuatro de agosto derribó el Breguet 19 del capitán Eduardo Prado y ametralló en Zaragoza una columna de tropas. Más tarde, a la llegada de los nuevos cazas soviéticos Polikarpov I-15 «Chato», se encuadró en una de las primeras Escuadrillas de «Chatos», combatiendo en la batalla de Madrid hasta diciembre, en que resultó herido. El 6 de enero de 1937 combatió y persiguió a un He51, que derribó en las proximidades de Barajas, pereciendo García Herguido también al no poder recuperar su «Chato».

Ivan Kopets tras entregar la escuadrilla al español José García Lacalle, que había sido ascendido a capitán, pasó a la jefatura del Grupo de Caza n.º 26 -en organización que agruparía todas las Escuadrillas de «Chatos» a partir de mayo de 1937.

A finales de enero, la escuadrilla estuvo en el aeródromo de Los Llanos reorganizándose bajo la dirección de Lacalle, incorporándose al aeródromo de Azuqueca en los primeros días de febrero para prestar su apoyo a las fuerzas de superficie republicanas que se vieron sorprendidas, el 6 de febrero, por la ofensiva nacional sobre el Jarama, en cuyo sector empezó a operar este mismo día, ametrallando reiteradamente a las tropas nacionales que atacaban, y finalmente ocuparon, la fábrica de productos químicos de La Marañosa, en uno de cuyos servicios resultó herido leve en una pierna el piloto voluntario norteamericano Jim Allison.

El 10 de febrero, la unidad sufrió su primera baja al ser derribado por las defensas antiaéreas nacionales, sobre el puente de Pindoque, el «Chato tripulado por José Calderón Sánchez, antiguo mecánico de hidros en la base de Los Alcázares, que era el segundo jefe de la escuadrilla.

El 13 siguiente, junto a los Polikarpov I-16 «Moscas» de la 2.ª Escuadrilla mandada por el soviético Pleshenkov, los «Chatos» de Lacalle entablaron combate con catorce FIAT que protegían una formación de Ju-52 y Romeo Ro-37, derribando cuatro aparatos nacionales, dos de los cuales, FIAT CR-32, lo fueron por el propio Lacalle y por el norteamericano Benjamin Leider. En este enfrentamiento perecería el jefe de la escuadrilla italiana de FIAT, el capitán Luigi Lodi («Marcello») y fueron tocados los cazas de Tarcisio Fagnani y Giuseppe Ruzzin que, no obstante, pudieron aterrizar en Getafe, aunque violentamente.

El 14, en otro nuevo combate contra la caza italiana, que daba escolta a nueve J-52, el teniente Enrico degli Incerti («Valentino Tocci») se adjudicó una victoria sobre los «Chatos», mientras que los cazadores republicanos reclamaron el derribo de dos nuevos CR-32, aunque este día la Aviación nacional sólo perdió dos He-51, los tripulados por los alemanes Hepe y Werner Palm, que resultaron heridos.

Sabido es que, a raíz de las bajas habidas en la caza italiana (más de 30 FIAT CR-32 fuera de combate hasta mediados de febrero de 1937), el mando de la *Aviazione Legionaria* ordenó a su caza no penetrara sobre territorio enemigo si no era en gran número, lo que dio lugar a que los bombarderos nacionales debieran intentar solos la realización de la misión encomendada. En estas condiciones, llegados los aviones nacionales el 16 de febrero sobre la línea del frente, los Ju-52 se vieron desprovistos de la caza, pero haciendo una cerrada defensa en bloque, resistieron el ataque de los «Chatos» y «Moscas» y aún tocaron gravemente el I-15 del norteamericano Frank G. Tinker, que se vió obligado a realizar un aterrizaje forzoso fuera de campo, tras sus líneas, rompiendo el avión.



Pese a todo, dos de los bombarderos cayeron abatidos por la caza republicana, uno de ellos el del jefe de la formación, Capitán José Calderón Gaztelu, que la noche anterior, reunido con los tripulantes, pronunció la ya legendaria frase de «mañana mi Grupo bombardeará, caiga quien caiga...» Este hecho valió al Capitán Gaztelu ser propuesto para la Laureada de San Fernando, que le fue concedida a título póstumo en enero de 1948.

Pero dos días después, el 18 de febrero, la situación iba a cambiar radicalmente, ya que la «Patrulla Azul» (10) del Comandante García Morato -que volaba integrada en la escuadrilla de caza italiana-, de acuerdo con el general Alfredo Kindelán en el plan a seguir ante la actitud de los transalpinos, se lanzó en desigual combate contra la caza republicana cuando ésta iniciaba el ataque a los desasistidos bombarderos nacionales, gesto que hizo reaccionar a los cazadores italianos ante la desproporción de fuerzas, mezclándose también en el combate, cuyo resultado fue, además de «ganar la moral al enemigo», como dice el propio García Morato en su Diario, el derribo de ocho cazas republicanos, entre ellos los «Chatos» de la Escuadrilla de Lacalle tripulados por los voluntarios americanos James Allison, Harold Dahl («Diaz Evans») y Benjamin Leider («Ben Landon»), piloto éste que pereció al intentar aterrizar, más otros dos I-15 de la escuadrilla mandada ya por el soviético Boris Kosakov (antigua de Tarkhov). Parece ser que en esta confrontación, tres FIAT italianos resultaron gravemente tocados, entre ellos el del piloto Ascanini, que capotó en las proximidades de Seseña.

Por último, el 20 de febrero, la escuadrilla perdió en este sector a Luis Bercial Rubero (11), al ser abatido su «Chato» por el capitán italiano Guido Nobile («Notabile»).

Estabilizado el frente, la caza republicana aprovechó este periodo de menor actividad para la revisión del material, periodo que duró hasta el 8 de marzo siguiente en que el general Roatta inició su ofensiva sobre Guadalajara, a lo largo de la cual, los «Chatos» de Lacalle, repuestas las pérdidas sufridas en el Jarama, llevarían el mayor peso en la lucha junto a los del soviético Boris Kosakov y los «Moscas» de Alexandr Minaisev y Pleschenkov, que se verían reforzados por los I-16 de Boris Smirnov, que atacaron a las columnas italianas y dieron protección a los SB-2 «Katiuskas» y, sobre todo, a las escuadrillas de los nuevos Polikarpov R.Z. «Natachas» de cooperación, mandadas por los españoles Juan Alonso Vega y José María del Romero Fernández.

(10) La «Patrulla Azul», formada con los primeros cazas FIAT CR-32 entregados a los aviadores españoles, estaba integrada inicialmente por el Comandante García Morato, el Capitán Julio Salvador y Díaz Benjumea y el teniente Narciso Bermúdez de Castro.

(11) Mecánico de la Aviación Militar española que, tras realizar el curso de piloto a finales de 1936 en las Escuelas del Sureste peninsular y su entrenamiento en el Polikarpov I-15, pasó destinado a la Escuadrilla de «Chatos» que mandaba Andrés García Lacalle.

JOAQUÍN GARCÍA MORATO-CASTAÑO



PILOTO de la Aviación Militar española y máximo as durante la guerra de España con 40 victorias aéreas confirmadas y 13 más probables, en 144 combates. Designado alumno de la 27 Promoción por R.O.C. de 30 de marzo de 1925, al término del mismo pasó destinado a la Escuadrilla «Haviland-Rolls» del 3.º Grupo, basado en Nador (Melilla), con la que llevó a cabo 57 servicios de guerra, recibiendo la felicitación del Comandante General de Melilla por su destacada actuación. Después, acabada la campaña marroquí, García Morato realizó el curso de vuelos sin visibilidad, a cuyo término, pasó a mandar la Escuela de Transformación de Pilotos, interviniendo eficazmente en los sucesos de Asturias de octubre de 1934 y en numerosos festivales aéreos nacionales e internacionales. También organizó la Sección Aérea de la Dirección General de Seguridad.

La guerra de España le sorprendió en el extranjero, presentándose a las autoridades nacionales en Burgos e iniciando seguidamente la larga serie de servicios de guerra a los mandos de los viejos cazas Nieuport-Hispano Ni-52 para, poco después, pasar a volar los He-51 y, finalmente, los FIAT CR-32 «Chirri», con los que formó la célebre «Patrulla Azul» con Julio Salvador Díaz Benjumea y Narciso Bermúdez de Castro. Por su gesta durante la batalla del Jarama, el capitán García Morato obtuvo un ascenso por méritos de guerra y la Laureada de San Fernando, la que le fue impuesta en el aeródromo de Castejón el 8 de marzo de 1938. Fue fundador también del Grupo de Caza 2-G-3, que mandó al igual que el 3-G-3. Al regreso de una comisión en Italia, fue nombrado Jefe de Operaciones de la 1.ª Brigada Aérea. Finalizó la guerra con 511 servicios y 144 combates, totalizando 1.012 horas de vuelo.

El Comandante Joaquín García Morato pereció en accidente el 4 de abril de 1939, cuando realizaba una exhibición acrobática sobre Grijón, que era filmada por las cámaras de la *Legión Condor*, concediéndosele a título póstumo la Medalla Militar que fue impuesta a su cadáver por el Generalísimo Franco.

Así pues, el día 8 de marzo dieron inicio las operaciones italianas con el apoyo de los bombarderos Savoia-Marchetti SM-81 «Pipistrelli» y Romeo Ro-37, con la protección de los cazas CR-32, que arrasaron las posiciones gubernamentales y bombardearon Jadraque, Brihuega y Cifuentes sin oposición aérea, no obstante lo cual, la *Aviazione Legionaria* anunció el derribo de un caza soviético, baja que no admite el propio Lacalle, aunque reconoce que en esta fecha ya hubo alguna reacción antiaérea (12). La Aviación republicana por su parte, dio un Ro-37 por abatido este día por las defensas de tierra.

El mal tiempo reinante mantuvo en tierra a ambas Aviaciones el 10 de marzo, pero al día siguiente, los «Katiuskas» atacaron duramente, en tres ocasiones, a la 3.ª División transalpina, adjudicándose los FIAT 4 aparatos soviéticos derribados, al parecer, durante la última de las tres misiones, aparatos que, si fueron alcanzados, las averías producidas no debieron ser de mucha importancia, ya que todos regresaron a sus bases.

(12) Obra citada, página 245.

En España se montó a los «Chatos» un muñeco-blindaje en el respaldo del piloto, pero se les eliminó la batería para la puesta en marcha del motor. Ello dio lugar al empleo de sistemas Hucks de arranque, uno de los cuales vemos instalado en la camioneta Ford V8, modelo 79.





El voluntario norteamericano Frank G. Tinker junto a su biplano, antes de pasar a volar los Polikarpov I-16 "Mosca".

Por su parte, las escuadrillas de «Chatos» y «Moscas» apoyaron a los R-Z «Natachas» en su ataque a las columnas italianas en las proximidades de Brihuega.

El 12 de marzo, el soviético Jacob Shmuckievich, Jefe del Estado Mayor de las FARE, más conocido como «General Douglas», se trasladó al aeródromo de Alcalá de Henares desde su Cuartel General en el de los Llanos (Albacete), para ponerse al frente de la Aviación republicana que operaba en este sector, que desplegó unos 90 aviones, los cuales atacaron organizadamente bajo su dirección a las tropas italianas, que fueron sometidas a un continuo desgaste.

Este mismo día, las Escuadrillas de «Natachas», con el apoyo de los «Chatos», destruyeron la 2.ª División de Roatta con sus ataques rasantes, dando muerte incluso al general Luizzi, Jefe del Estado Mayor, y el norteamericano Harold Dahl ametralló a un FIAT tocándolo gravemente.

HAROLD DAHL ("Díaz Evans")



PILOTO norteamericano que firmó contrato con el gobierno republicano español el 28 de diciembre de 1936, para combatir en las FARE durante la guerra de España, y del que se llegó a decir que salió de la cárcel con este fin. Fue destinado a la Escuadrilla de «Chatos» de García Lacalle, cuando ésta estaba en reorganización en el aeródromo de Los Llanos. Con ella intervino en las batallas del Jarama y de Guadalajara, y al desaparecer ésta por pasar sus «Chatos» al frente del norte, Harold Dahl fue destinado a la 1.ª Escuadrilla de «Chatos» mandada por el soviético Ivan Eryomenko («Ramón»), participando en las ofensivas de La Granja de San Ildefonso y Huesca, así como en la de Brunete, en la que nuevamente sería derribado el 13 de julio de 1937 y hecho prisionero (antes lo había sido en el Jarama el 18 de febrero). Parece que, en el tiempo que combatió, obtuvo 5 victorias. Juzgado en Salamanca, fue

condenado a muerte e indultado, permaneciendo en prisión hasta mediados de 1940 en que fue devuelto a Estados Unidos.

Según Miguel Sanchiz, en su obra «Alas rojas sobre España» (páginas ilustrativas), Harold Dahl trabajó como piloto en la compañía Swissair a principio de los años 50, realizando un vuelo el 20 de octubre de 1953, entre París y Ginebra, con trece millones de francos que desaparecieron. Dahl fue detenido y encarcelado de nuevo por este hecho.

TUPOLEV SB-2 «KATIUSKA»

BELLO y moderno avión de bombardeo para su época proyectado por la Oficina de Andrei Nicolaiev Tupolev, cuyo prototipo inició las pruebas en vuelo el 7 de octubre de 1934. De configuración monoplanea con ala de implantación media y tren de aterrizaje principal retráctil, el SB-2 fue propulsado por dos motores M-100 A-AU, de 860 HP cada uno, construidos bajo licencia Hispano Suiza del HS-12Y, con los que desarrollaba una velocidad máxima de 430 km/h., su techo operativo frisaba los 9.400 metros y la autonomía los 1.450 km. Su armamento estaba constituido por dos ametralladoras Shkas, de 7,62 mm., en la torreta de proa y podía transportar hasta 600 kg. de bombas. Los primeros 31 aparatos SB-2 «Katiuskas» llegaron al puerto de Cartagena en octubre de 1936, formándose con 30 de ellos -uno se había perdido durante los vuelos de prueba- tres Escuadrillas que fueron mandadas por los soviéticos Ernst Schacht, Victor Khalzunov y «Pablo» Nesmeyanov.



En uno de los primeros servicios llevados a cabo por los «Katiuskas», el 1.º de noviembre destruyeron en el aeródromo de Tablada varios aviones FIAT CR-32 allí estacionados, pero al día siguiente perdieron sobre Talavera el primero de estos aparatos que, precisamente, fue abatido por los CR-32, con lo que «lavarón la ofensa» precedente.

Mandaron escuadrilla los aviadores españoles Leocadio Mendiola Núñez, Francisco Gómez, Enrique Pereira Basante, José Arceaga Nájera, Gumersindo Areán Rodríguez, Manuel Cremades Payá, Armando Gracia Mena, Máximo Ricote Juanas, Armando Cabré Ropes y Jaime Mata Romeu.

Terminada la guerra, el recién creado Ejército del Aire recuperó 19 «Katiuskas», con los que organizó el Regimiento de Bombardeo n.º 13 con base en Los Llanos (Albacete).

FRANK G. TINKER



PILOTO norteamericano contratado por el gobierno republicano español a finales de 1936, para combatir con su Fuerza Aérea en la guerra de España de 1936/39. Frank G. Tinker se incorporó en enero de 1937 a la Escuadrilla de «Chatos» de García Lacalle, que estaba en reorganización en el aeródromo de Los Llanos, con la que operó a lo largo de las batallas del Jarama y de Guadalajara, en la primera de las cuales, su «Chato» fue gravemente alcanzado el 16 de febrero y apenas si pudo aterrizar, capotando finalmente. En la segunda de estas batallas, Tinker obtuvo su primera victoria aérea el 14 de marzo, número que elevaría a 8 durante el tiempo que permaneció en España.

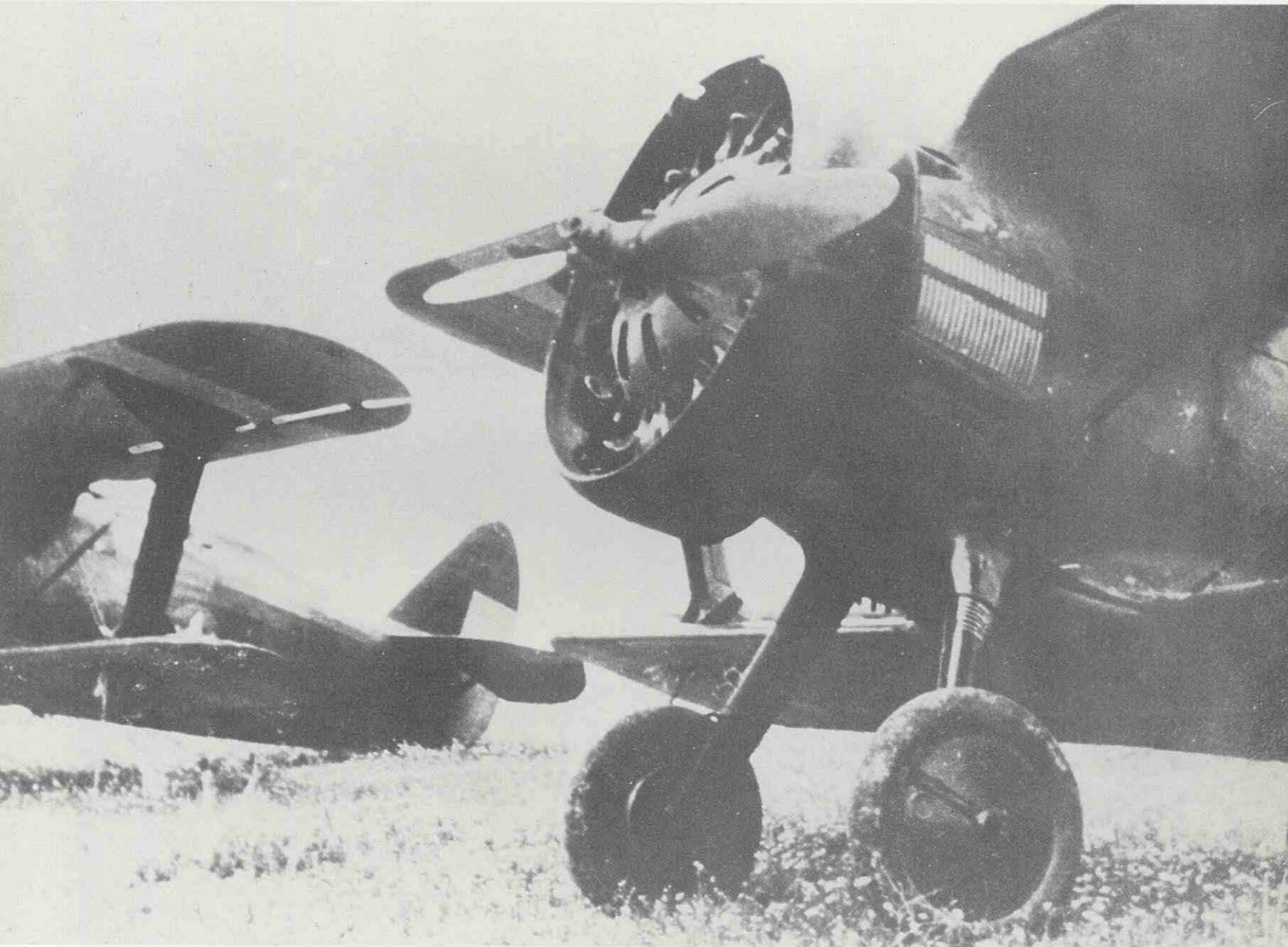
En abril siguiente y después de que Lacalle entregara sus «Chatos» para ser trasladados al norte, tras un breve entrenamiento en aviones UTI-4 («Mosca» biplaza con doble mando), pasó a la 1.ª Escuadrilla de «Moscas» que mandaba el soviético Alexandr Minaiev, con la que combatió en las operaciones de Santa Quiteria, donde las tropas gubernamentales sufrieron un duro castigo infligido por los He51 de «las cadenas», La Granja de San Ildefonso y batalla de Brunete. Frank G. Tinker fue uno de los pocos pilotos no soviéticos que volaron tanto en I-15 «Chato», como en I-16 «Mosca».

Uno de los SM-81, el pilotado por el Comandante Ferdinando Raffaelli, Jefe del 26 Grupo de Bombardeo, fue alcanzado por los disparos del propio Andrés García Lacalle.

El 14 de marzo se produjeron tres combates aéreos durante los ataques que llevó a cabo la Aviación gubernamental a las unidades de superficie italianas, en uno de los cuales, el norteamericano Frank G. Tinker, de la Escuadrilla de «Chatos» de Lacalle, abatió un CR-32 sobre Trijueque, pero a su vez el I-15 que tripulaba recibió un duro castigo, perdiéndose cuando regresaba a su base. El aterrizaje, fuera de campo, lo hizo en las proximidades de Manises.

Aquella noche, los SM-81 bombardearon varios aeródromos republicanos del sector, pero durante la mañana del 15, los «Natachas» y los «Chatos» de Lacalle y Kosakov atacaron repetidamente a la División «Littorio» a la altura de Ledanca.

En los combates aéreos que se originaron sobre Brihuega, fue abatido el «Chato» tripulado por el soviético Andrei Balkin, de la Escuadrilla de Kosakov, aunque los tran-



Al igual que los He51, los «Chatos» desarrollaron una gran labor en ametrallamiento de las posiciones nacionales.

La Escuadrilla de «Chatos» de Boris Kosakov por su parte, perdió un I-15 y a su piloto José Cuartero Pozo cuando iba a despegar del aeródromo de El Soto. Parece que este piloto confundió la palanca de gases con la de lanzamiento de las bombas, que cayeron al suelo haciendo explosión matando al piloto y destruyendo el aparato.

El día 13, los bombarderos italianos pretendieron bombardear el aeródromo de Azuqueca, pero los «Chatos» de Lacalle, alertados, tuvieron tiempo suficiente de despegar y hacer frente a los aparatos nacionales, cuyos ametralladores abatieron el biplano de Antonio Blanch Latorre (13) que pereció al lanzarse en paracaídas y no abrirsele.

(13) El teniente Antonio Blanch Latorre, antiguo piloto del Cuerpo Auxiliar de la desaparecida Aeronáutica Naval, se pasó a zona gubernamental a bordo de un hidroavión Dornier Do-J «Wal» el 15 de diciembre de 1936, asesinando en vuelo, con el tripulante Carballeira, al piloto Alférez de Navío José M.ª Moreno Mateo-Sagasta.

salpinos, como de costumbre, reclaron hasta nueve aparatos gubernamentales abatidos. El voluntario Albert Baumler («Ajax») reclamó el derribo de un FIAT y las defensas antiaéreas de Alcalá de Henares un Ju-52.

Durante unas jornadas de escasa actividad aérea nacional, los «Natachas», siempre con la protección de los «Chatos» y «Moscas», redoblaron sus ataques a las tropas italianas, colaborando el día 17 de marzo en la reconquista de Trijueque y Palacio de Ibarra, así como a la de Brihuega el día 18 siguiente.

El 20, en un ataque de la *Aviazione Legionaria* a Torre del Burgo y Brihuega, los «Chatos» interceptaron tres bombarderos SM-81 y varios Romeo Ro-37, entablando combate con los FIAT que les daban protección y perdiendo el I-15 tripulado por el voluntario Manuel García Granados («Manuel García Gómez»), que fue hecho prisionero, mien-



Ha sonado la alarma. Cada cazador se encarama sin pérdida de tiempo a su avión, en este caso, uno de los "Chatos" construidos en España.

tras que Frank G. Tinker abatió el CR-32 de Michelangelo Scala. Al día siguiente sería derribado el del Sargento Alfredo Sangiorgi, con 20 servicios de guerra.

Desde finales de marzo de 1937, tras la recuperación de una gran parte del terreno ocupado por los italianos, las operaciones en este frente se ralentizaron, dedicándose la Escuadrilla Lacalle a realizar misiones de protección, ametrallamiento y bombardeo, con los «Natachas», de vías férreas y carreteras, sobre todo en el sector centro-sur, a raíz de las operaciones nacionales sobre Pozoblanco y posterior contraataque gubernamental en el frene de Peñarroya, el 3 de abril, perdiendo al piloto Carlos Guaza en accidente de aviación. En el sector madrileño, perecería el piloto alemán Martin Franke el 29 de marzo, al ser ametrallado desde tierra cuando descendía en paracaídas, tras ser abatido su He-51.

Fue por entonces, cuando las tropas nacionales iniciaron su ofensiva sobre Bilbao a finales de marzo y las autoridades vascas reiteraron al gobierno la petición de urgente envío de material aéreo al norte, que se tomó la decisión de pasar los «Chatos» de la Escuadrilla Lacalle a la zona cántabra para fusionarlos con los de la «Vasca», motivo por el cual, a mediados de abril, Andrés García Lacalle entregó la unidad a Alonso Jiménez Brugué que, el 8 de mayo siguiente, intentó pasarla al norte junto a seis aviones de cooperación R-Z y un DC-2, vía Toulouse/Franczal, pero un error de José M.^o del Valle, jefe de la expedición, hizo que los aviones tomaran tierra en el aeródromo francés de Montandran, donde un oficial holandés del Comité de No Intervención, les hizo regresar al punto de partida.

No obstante este fracaso, y ante las insistentes demandas vascas, hacia el 15 de mayo siete cazas Polikarpov I-16 «Moscas» de los doce que partieron de Algete, pertenecientes a la 3.^a Escuadrilla, llegaron al norte mandados por el soviético Valentin Ukhov, y dos días después, el 17 se procedería a un segundo intento de pasar los «Chatos», también por Francia, pero los aviones, que tomaron tierra en esta ocasión en el aeródromo de Pau al mando de Javier Jover Rovira, se vieron obligados también a regresar a España por orden de dicho Comité... esta vez desarmados.

Finalmente, el 24 de dicho mes, tuvo lugar un tercer y definitivo intento de pasar ocho «Chatos» directamente al norte, desde el aeródromo de Algete, intento que, como los anteriores, terminaría más o menos como el *rosario de la aurora*.

Al mando de la formación iba José Riverola Grua (14) y con él iniciaron el vuelo Juan Comas Borrás, José Bastida Porres, Justo García Esteban, Rafael Magriñá Vidal, José Marín Quereda, Mariano Palacios Palomar y Manuel Zarauza Clavero, piloto éste que se vería obligado a regresar, poco después, por fallos en el motor de su «Chato».

Pero no quedaron ahí los males. Un error de navegación, obligó a cuatro de los aparatos a tomar tierra, desperdigados y agotado el combustible, sobre territorio cántabro pero fuera de ruta. Los restantes, la patrulla formada por Juan Comas, José Marín y José Bastida, conseguido su objetivo y, como los anteriores, casi sin combustible, fueron sorprendidos por los FIAT nacionales que los dispersaron, derribando el de Marín, mientras que José Bastida se vió forzado a posar su aparato en el agua, sobre La Concha donostiarr, donde fue hecho prisionero (15).

Tras este tercer intento, de cuya *débacle* sólo se salvó el ya veterano y notable cazador Juan Comas Borrás, se consumó la desaparición de la Escuadrilla de «Chatos» que empezó mandando el soviético Pavel V. Richagov («Pablo Palanca») y que tuvo como único jefe español a Andrés García Lacalle, mientras que algunos de sus más destaca-

(14) José Riverola Grua, mecánico de hidros destinado en la Base de Los Alcázares antes de la guerra. Poco después de iniciarse ésta, realizó el curso de piloto y, finalizando la batalla del Jarama, pasó a la Escuadrilla de «Chatos» mandada por Lacalle. En octubre de 1938, fue designado Jefe del Grupo de Asalto n.º 28, equipado con aviones Grumman GE-23 «Delfín». Al finalizar la guerra se exilió en Argelia, volando hasta Orán al frente de una formación de «Chatos» y GE-23 «Delfín».

(15) José Bastida sería canjeado posteriormente junto con los voluntarios internacionales Bozhko Petrovic y Manuel García Granados («Manuel García Gómez»).

OPINIONES SOBRE EL «CHATO»

El Mayor ANDRES GARCIA LACALLE, que fue uno de los primeros aviadores españoles en volar el caza soviético I-15 y el primero en mandar una Escuadrilla de «Chatos», lo calificó como:

«Muy práctico y excelente avión de combate, ametrallamiento y bombardeo ligero. Podía volverse en un espacio increíblemente pequeño.»

(«La aviación de caza en la guerra de España», página 562.)

El Comandante JOAQUIN GARCIA MORATO, «as» de la Aviación nacional y adversario directo del I-15 «Chato» en numerosos combates aéreos, llegando a derribar doce de ellos, en una entrevista concedida a Edward G. de Pury, corresponsal de la Agencia «United Press», a mediados de agosto de 1938, señalaba:

«Con referencia a los aparatos enemigos, considero que los cazas «Curtiss» (se refería a los I-15) son los más difíciles de derribar, debido a su armamento superior y facilidad de maniobra en vuelo...»

(«Guerra en el aire», página 171.)

Otro «as», en este caso de la II GM, el mayor de la Luftwaffe WERNER MÖLDERS, que también combatió en la de España (14 victorias aéreas) encuadrado en la «Legión Condor», parece añadió a lo señalado por el Comandante García Morato que «el Chato» era el avión que más temía encontrar...

Por su parte, Christopher Shores, autor de «Las Fuerzas Aéreas en la guerra civil española», al referirse a la actuación de los cazas CR-32 en su confrontación con los soviéticos I-15 e I-16, dice que:

«El Polikarpov I-15 superaba ligeramente al FIAT en maniobrabilidad, en su capacidad de ascensión y por su techo, pero más lento y no tan bueno en picado.»

«El I-15 contaba con cuatro ametralladoras rápidas PV-1, de 7,62 mm., pero en el combate entre los dos tipos, el resultado dependía en medida muy considerable de la suerte y la destreza.»



El malogrado aviador madrileño Ramón Castañeda, «Chato de Carabanchel» fotografiado con su sufrido I-15.

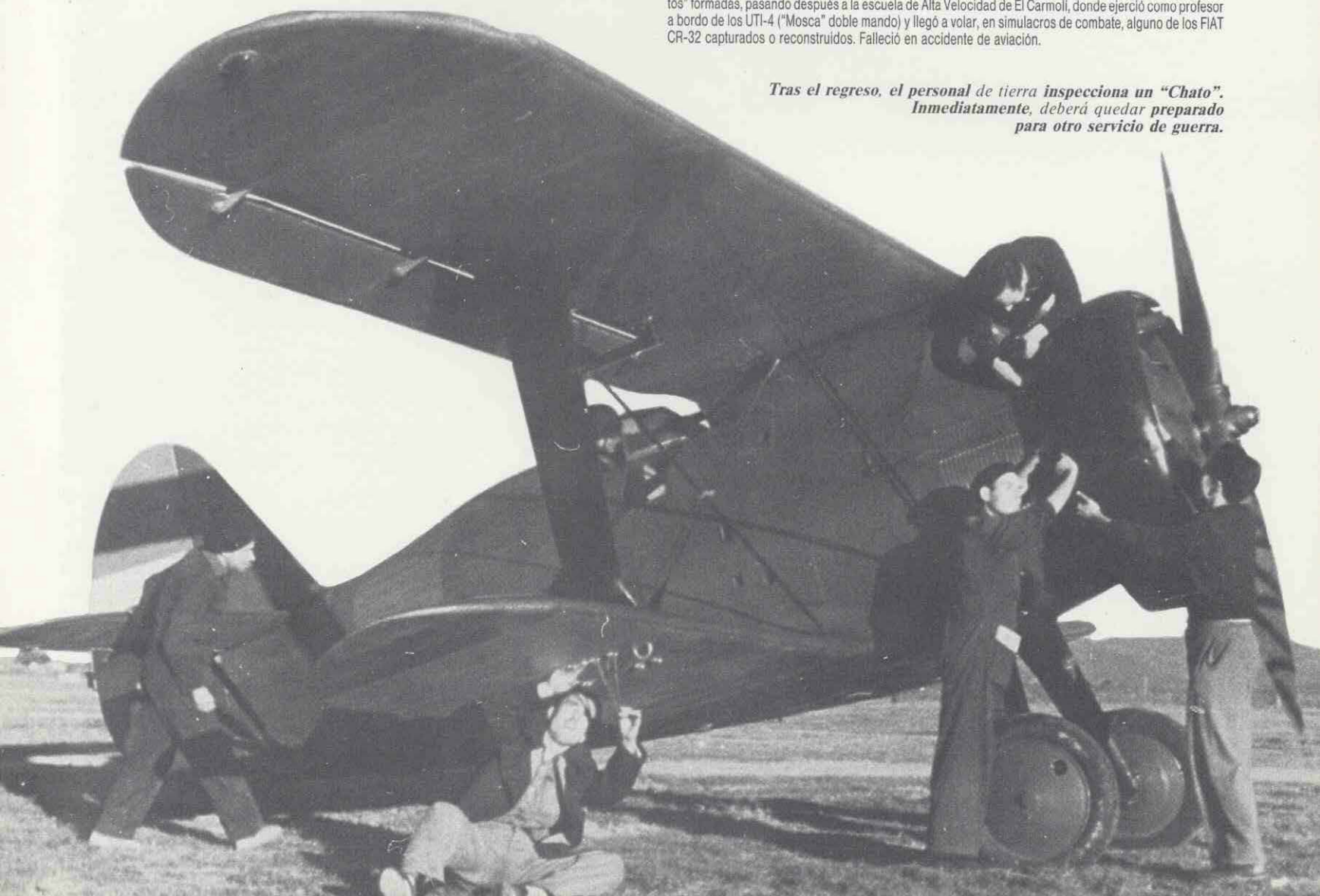
dos pilotos, como Ramón Castañeda Pardo («Chato de Carabanchel»)(16), Gonzalo García Sanjuan, Antonio Alarcón Artal y Gerardo Gil Sánchez, pasaron destinados a las Escuelas de Pilotos del sureste español donde ejercieron como profesores de vuelo y, casos de Castañeda y García Sanjuan, perecieron en la Escuela de Alta Velocidad de El Carmoli en sendos accidentes. Ramón Castañeda, junto al UTI-16 («Mosca» biplaza), llegó a volar uno de los FIAT CR-32 capturados en simulacros de combate con los «Moscas» tripulados por los alumnos.

Por su parte, los norteamericanos Frank G. Tinker y Albert G. Baumler («Ajax»), pasaron también a volar los monoplanos soviéticos, pero en unidades operativas.

Desaparecida la primera de las dos Escuadrillas de «Chatos» formadas en el aeródromo de Los Alcázares, por su integración con la creada días después en el de Lamia (Bilbao) y que se conoció bajo el gentilicio de «Vasca», parece más indicado terminar esta Primera Parte de «Los Chatos en España», para continuar en un próximo número de «Aeroplano» con la narración de los hechos de armas más destacados en que intervino esta Escuadrilla «Vasca» durante la campaña del Norte, y en otro, terminar con el resto de las Escuadrillas que conformaron el Grupo de Caza n.º 26 en la organización de las FARE de mayo de 1937. ■

(16) Piloto de caza español, conocido bajo el pseudónimo de «Chato de Carabanchel», que, en la guerra de 1936/39, durante la batalla de Madrid, combatió encuadrado en una de las primeras Escuadrillas de «Chatos» formadas, pasando después a la escuela de Alta Velocidad de El Carmoli, donde ejerció como profesor a bordo de los UTI-4 («Mosca» doble mando) y llegó a volar, en simulacros de combate, alguno de los FIAT CR-32 capturados o reconstruidos. Falleció en accidente de aviación.

Tras el regreso, el personal de tierra inspecciona un «Chato». Inmediatamente, deberá quedar preparado para otro servicio de guerra.



Los “CHATOS” en España

II

La Escuadrilla “Vasca”

ESTANISLAO ABELLÁN AGIUS

Capitán de Aviación

YA se ha visto (1) como con los quince primeros aviones I-15 desembarcados en el puerto de Bilbao el 1.º de noviembre de 1936, se formó esta Escuadrilla en el aeródromo de Lamiaco bajo el mando del piloto soviético Boris Meranchov; unidad en la que llegaron a formar bastantes pilotos españoles tan destacados como el “as” de la Aviación republicana en el norte, Felipe del Río Crespo —que también fue su primer jefe español— Manuel Aguirre López, Miguel Zambudio Martínez, Leopoldo Morquillas Rubio y Juan Comas Borrás, entre otros.

Las primeras acciones bélicas en que tomó parte la Escuadrilla “Vasca” tuvieron lugar a finales del mismo mes de noviembre de 1936, con ocasión de la ofensiva gubernamental sobre la capital alavesa, en la que, el 30 de este mes, dos patrullas de “Chatos” atacaron el aeródromo de Vitoria, alcanzando gravemente a dos cazas alemanes He-51 durante el combate aéreo que se originó.

Estas operaciones gubernamentales en el sector alavés representaron una desagradable sorpresa para el mando nacional, empeñado como estaba en el envolvimiento y batalla de Madrid, ya que el avance de las milicias y tropas republicanas del norte fueron descubiertas casualmente por una formación de aviones nacionales, cuando ya habían rebasado la localidad de Villarreal.

Durante esta ofensiva, los “Chatos” desarrollaron una gran actividad tanto en el frente, ametrallando a las tropas nacionales, como en la

defensa de los puertos cántabros y en apoyo de los heterogéneos bombarderos que conformaban el denominado “Circo Krone”, formación aérea (2) representada por los más viejos y dispares aviones que la Fuerza Aérea republicana pudo reunir en este sector, y con los que, desde el principio de la guerra, atendió los diversos frentes de la franja cántabrica. Los “Chatos” llegaron a realizar hasta cuatro servicios diarios, en este periodo inicial de las operaciones.

(2) El “Circo Krone” estaba integrado por varios CASA/Breguet 19, a los que se unirían tres más y un Hispano-Nieuport Ni-52 destacados por la Escuadrilla “Alas Rojas” (Sariñena); dos Monospar ST-4; dos Miles (“Falcon” y “Hawk”); algunos Caudron; un De Havilland “Dragon Rapide”; tres Fokker VII B; un Farman 231 y un Vickers “Vildebeest”, además de ocho Potez 25, ocho Gourdou-Laseurre GL-32, once Bristol “Bulldog II” y siete cazas Letov S-231 adquiridos a Estonia. Además llegaron a Santander, a finales de septiembre, cuatro hidroaviones Savoia S-62 que habían realizado el vuelo desde Rosas, por la vertiente norte de los Pirineos, sobre territorio francés, llevando a los mandos a los pilotos de la Aeronáutica Naval Fernando Beneito López, Enrique Pereira Basanta, Angel Orté Abad y Sebastián Baró. También llegaron al puerto de Bilbao, a principios de 1937, los Koolhoven Fk-51 PH-AMK y AML, y desde Cataluña, en vuelo, los PH-AJV, AMO, AMP, AMR, AMS, AMT (monoplaza), AMU y XYZ, bajo el mando de José Rivera Llorente. Igualmente llegaron al norte un Beech 17 y dos Lockheed (“Vega” y “Orión”).

(1) “Aeroplano” núm. 7, páginas 110 y 113.



El 8 de diciembre, ambas formaciones atacaron de nuevo el aeródromo de la capital alavesa, combatiendo los "Chatos" contra los He-51, que perdieron uno de los aparatos, cuyo piloto se vio obligado a lanzarse en paracaídas. El 10 siguiente, según el parte gubernamental, tres de los cazas germanos seguirían la misma suerte, cayendo uno en las afueras de Vitoria.

El día 11, una formación del "Circo Krone" compuesta por un CASA/Breguet 19 del voluntario norteamericano Fred Lord, dos Miles, un Farman 231 y dos Monospar ST-4, sin esperar la cobertura de los "Chatos", bombardearon el aeródromo de Villarreal, donde alcanzaron y parece destruyeron dos JU-52 estacionados en el mismo antes de la reacción de los He-51 de Vitoria, los cuales derribaron el Monospar ST-4 tripulado por el piloto británico Sydney Holland, el cabo Gumersindo Gutiérrez Merino y un aviador soviético, y mal lo hubiera pasado el resto de los aparatos republicanos si no llegan tan a tiempo los "Chatos", que hicieron frente a los cazas alemanes, dos de los cuales resultaron alcanzados por los disparos.

Poco después, en la misma jornada, los Potez 25 de Sondica volvieron sobre Villarreal, atacando sin oposición La Casa Forestal.

Un largo periodo de mal tiempo, propició el que se redujera la actividad aérea en este frente durante los días que siguieron, periodo que fue aprovechado por el mando nacional para organizar la reacción de sus tropas e iniciar el 19 de diciembre sus bombardeos, causando este día graves destrozos en la zona industrial de Reinosa. El 27 siguiente, los "Chatos" de Asturias consiguieron rechazar una formación de trece aviones nacionales que intentaban bombardear los objetivos gubernamentales de la capital del Principado.

En enero de 1937 y pese al bloqueo ejercido por la flota nacional, fue desembarcado diverso y abundante material de guerra en los puertos gubernamentales del Cantábrico, sobre todo en el de Bilbao, donde, como ha quedado reseñado (2), llegaron los aviones Koolhoven Fk-51 matriculados PH-AMK y AML, dos Lockheed "Vega" y "Orión" y un Beech 17, entre otros, pero también debieron ser desembarcados los dieciséis cazas Polikarpov I-15 que faltaban para completar los treinta y un aparatos con que la URSS conformaba sus envíos. De esta llegada, poco o nada se sabe dado que los archivos quedaron destruidos o lo fueron intencionadamente, pero sin duda alguna debieron arribar. De otra forma no se explican las bajas que tuvo la Escuadrilla "Vasca" a lo largo de la campaña del norte (véase el cuadro 1), comparadas con los aviones I-15 recibidos por la Unidad (cuadro 2) durante este periodo.

Con estos dieciséis nuevos "Chatos" y con los catorce que quedaban de los arribados en noviembre anterior (uno se había perdido durante las pruebas de recepción), la Escuadrilla formó cuatro destacamentos con sedes en los aeródromos de Somorrostro, Lamiaco (en Vizcaya), La Albericia (Cantabria) y Carreño (Asturias).

Dada esta actividad portuaria, no es de extrañar la serie de ataques aéreos desencadenados por la Aviación nacional contra los puertos del Cantábrico, en uno de los cuales, que tuvo lugar el 4 de enero sobre el de Bilbao, se entabló un nuevo y duro encuentro entre los "Chatos", que intentaban rechazar a los Ju-52, y los cazas He-51 de protección. En este enfrentamiento, la Escuadrilla "Vasca" sufrió la pérdida en combate de su primer aparato, el tripulado por el teniente Juan Roldán Maldonado que, herido cuando pretendía aterrizar en la ladera del Monte Antiñano, fue perseguido y ametrallado por los He-51 hasta que impactó contra el suelo. Los cazas germanos también perdieron dos de sus aviones, y el "as" de la Aviación republicana Felipe del Río Crespo, se adjudicó el derribo de un Ju-52.

El 5 de enero, la Escuadrilla obtuvo un notable éxito, esta vez sin pérdidas, al alcanzar también sobre Bilbao uno de los Ju-52 que intentaban bombardear el puerto, el cual parece vino a estrellarse en el monte de Arraiz Abasarto, y tocar gravemente a otros dos, hecho por el que el mando republicano felicitó a la Unidad el día 7 siguiente, fecha ésta en la que la Aviación nacional atacó también las concentraciones de tropas y camiones gubernamentales al norte de Villarreal.

Detenidas las operaciones terrestres a partir del día 9 de enero, la Fuerza Aérea gubernamental del norte inició una serie de vuelos de bombardeo y reconocimiento sobre los objetivos militares nacionales próximos a la franja cantábrica, multiplicándose los servicios de protección y ametrallamiento a cargo de los "Chatos".

El 28 de enero, la patrulla de bombardeos CASA/Breguet 19 que la Escuadrilla "Alas Rojas" tenía destacada en el norte, llevó a cabo un infructuoso ataque sobre el crucero nacional "España" que bloqueaba los puertos gubernamentales del cantábrico, no obstante lo cual, la presencia

CUADRO 1

"CHATOS" PERDIDOS EN LA CAMPAÑA DEL NORTE

- 1 aparato destruido en accidente durante los vuelos de prueba.
- 2 aparatos abatidos en combate sobre Vizcaya el 4-1-37, uno de ellos tripulado por Juan Roldán Maldonado, que cayó en una ladera del monte Antiñano.
- 2 aparatos destruidos en el suelo: aeródromos de Lamiaco y La Albericia, el 7-4-37.
- 1 aparato tripulado por Felipe del Río Crespo, abatido sobre Bilbao por la AA del "José Luis Díez" (20-4-37)
- 5 aparatos ametrallados en el aeródromo de Sondica el 5-5-37 por la Aviación nacional
- 1 aparato tripulado por José Diéguez Espuny, abatido en combate sobre Vizcaya el 23-5-37.
- 1 aparato tripulado por José Marín Quereda, abatido por los CR-32 el 24-5-37, después de volar al norte desde Algete.
- 1 aparato tripulado por José Bastida Porres, compañero de vuelo del anterior que, sin combustible, se posó en aguas de La Concha donostiarra, siendo hecho prisionero.
- 5 aparatos tripulados por José Riverola Grua, Ramón Castañeda Pardo, Rafael Magriñá Vidal, Justo García Esteban y Francisco Alarcón Ríos, compañeros de vuelo de los anteriores que, dispersados por los FIAT, fueron aterrizando faltos de combustible en territorio gubernamental.
- 1 aparato derribado por los CR-32 el 25-5-37 en el sector de Bermeo-Guernica
- 1 aparato tripulado por Teodoro Miguel Míguez, abatido en combate sobre Vizcaya el 28-5-37.
- 1 aparato tripulado por Marcelino Alonso Romero, derribado en Vizcaya el 3-6-37.
- 4 aparatos incendiados en el aeródromo de Somorrostro por los FIAT tras su aterrizaje el 5-6-37.
- 1 aparato tripulado por Tomás Baquedano, cuando intentaba despegar en el aeródromo de La Albericia el 5-6-37.
- 1 aparato tripulado por Antonio Pardo Iglesias, abatido sobre Santander el 15-7-37.
- 1 aparato tripulado por Francisco Rodríguez Jordá, derribado sobre Nueva Montaña el 5-8-37.
- 1 aparato tripulado por Esteban Ortiz Bueno, abatido sobre Santander el 17-8-37.
- 1 aparato tripulado por Juan Caballé Painous, abatido sobre el puerto del Escudo el 17-8-37.
- 1 aparato tripulado por Jaime Buyé Berni que, cuando regresaba de un servicio, se vio sorprendido por una tormenta, saltando en paracaídas.
- 1 aparato tripulado por Miguel Galindo Saura, abatido sobre Cantabria el 22-8-37, resultando herido y prisionero del CTV.
- 1 aparato tripulado por Angel Martín González, abatido sobre Vega de Pas el 22-8-37.
- 2 aparatos abatidos en combate sobre Gijón el 2-9-37.
- 1 aparato tripulado por José Riverola Grua, abatido cuando ametrallaba las posiciones nacionales en Avilés el 9-9-37.
- 1 aparato tripulado por Primitivo Oreja Moreno, abatido desde tierra el 7-10-37.
- 1 aparato tripulado por Miguel Zambudio Martínez, derribado sobre Llanes el 19-10-37.
- 1 aparato abatido sobre Arrión el 20-10-37.
- 3 aparatos que volaron a Francia el 20-10-37, dos de ellos tripulados por Ramón Llorente Castro y Miguel Zambudio Martínez.
- 4 aparatos capturados en el aeródromo de Carreño el 21-10-37.
- 4 aparatos no controlados.

51 aviones I-15 en total

de los Br-19 sobre el buque nacional sirvió para que el transporte "Mar Cantábrico" abandonara su vigilancia y se internara en el mar.

A lo largo del mes de febrero, en el que el ya capitán Felipe del Río Crespo fue puesto al frente de la Escuadrilla "Vasca", por pasar a la zona centro su primer jefe, el soviético Boris Maranchov, los bombarderos de ambos bandos hicieron su guerra contra las retaguardias adversarias. Por parte nacional, Durango y Ochandiano fueron severamente atacadas por los nuevos bombarderos alemanes Heinkel He-111, recién recibidos por la Legión Cóndor, y los He-51 empezaron a ser utilizados en misiones de ametrallamiento contra las posiciones gubernamentales, cuya Aviación ("Circo Krone") atacó los objetivos nacionales seleccionados en Cornellana, San Esteban de Pravia, Grado y Las Regueras, entre otros, con la colaboración de dos Potez 540 destacados en el aeródromo de Llanes, los cuales bombardearon el día 6 de marzo el cuartel de Santa Clara, en la capital del principado asturiano, no obstante la baja visibilidad existente por aquellas fechas debida a la niebla.

CUADRO 2

"CHATOS" LLEGADOS A LA ESCUADRILLA "VASCA"

- 15 aviones desembarcados en Bilbao el día 1.º de noviembre de 1936.
- 16 aviones desembarcados con toda probabilidad en enero de 1937.
- 6 aviones trasladados el 22 de mayo bajo el mando de Gerardo Gil Sánchez.
- 10 aviones trasladados el 24 de mayo de 1937 bajo el mando de José Riverola Grua.
- 4 aviones trasladados el 20 de agosto de 1937, madados por Juan Comas Borrás.

51 aviones en total

Los "Chatos", por su parte, ametrallaron el 7 de febrero las posiciones nacionales en Trubia, y, días después, el 11, rechazaron una nueva incursión de los bombarderos enemigos, reivindicando el 15 el derribo de un Fokker XII. El 16, los Potez 540 de Llanes bombardearon Pravia.

Entre tanto, en la zona centro-sur peninsular, habían tenido lugar operaciones tan importantes como la conquista de Málaga por las tropas nacionales y las batallas del Jarama y de Guadalajara, al término de las cuales, el bando nacional se aprestó para la liquidación del frente cántabro, iniciando el día 30 de marzo de 1937 su ofensiva sobre la capital vizcaína con nuevos y duros ataques sobre Ochandiano por parte de las *Legion Condor* que, con su Estado Mayor, se había trasladado al aeródromo de Vitoria para así atender con mayor eficacia las operaciones en este frente septentrional.

Por otra parte, los bombarderos italianos SM-81 "Pipistrelli" de la *Aviazione Legionaria* y los Ju-52 españoles atacaron también este mismo día las posiciones y concentraciones gubernamentales de Durango y Ochandiano, ataques que se repitieron en las siguientes jornadas casi sin oposición aérea, dadas las condiciones meteorológicas reinantes, que parece no permitieron despegar a la caza republicana.

El 1.º de abril, la *Legion Condor* perdió a su piloto Hans Kolbaw, al ser derribado desde tierra el He-51 que tripulaba; el 3 siguiente, cayó en las proximidades del aeródromo de Carreño el piloto gubernamental Juan Olmos Genovés, cuando volaba al frente de tres cazas Letov S-231, siendo hecho prisionero.

El día 4 se derrumbó el frente vizcaíno tras el eficaz martillero llevado a cabo por los bombarderos, la artillería y, sobre todo, de "las cadenas", cuyos He-51 soportaron estos días un nutrido y eficaz fuego desde tierra en Ochandiano, población ocupada el mismo día 4 por las tropas nacionales que, el 7 siguiente, tomaron los puertos de Zumalzu, Barazar y Urquiola, así como los montes Amboto y Gorbea Chiqui. La Aviación nacional bombardeó también los aeródromos de Lamiaco y La Albericia, en los que destruyó en el suelo dos "Chatos" y el transporte Douglas DC-2 matrícula EC-BFF.

El 8 de abril volvió a ser atacado el aeródromo de Lamiaco, así como la industria de Galdácano, mientras que los "Chatos" ametrallaron las posiciones enemigas en las proximidades de Ochandiano y los suministros nacionales en la carretera de Villarreal, interceptando también, pero sin éxito, una formación de bombarderos alemanes.

Dos días después, el 10 de abril, los biplanos soviéticos dieron protección a parte del "Circo Krone" en el ataque que llevó a cabo sobre Vergara, ametrallando a continuación las columnas nacionales que avanzaban por la carretera entre Elgoibar y Azpeitia.

El 13 siguiente, en otro de los continuos ataques de "las cadenas" a las posiciones gubernamentales que resistían en las proximidades de Ochandiano, resultó abatido desde tierra por las defensas antiaéreas el He-51 tripulado por el teniente alemán Hans Joachin Wandez, que fue hecho prisionero, y los bombarderos republicanos, por su parte, atacaron este mismo día los objetivos nacionales de Vitoria.

El día 14 siguiente, los "Chatos" ametrallaron las posiciones que iban cercando la capital vizcaína, e interceptaron una formación de bombarderos germanos sobre Durango, alcanzando uno de los He-111 sobre Eibar.

Días después, el 17 de abril, tuvo lugar un nuevo bombardeo del "Circo Krone", con el apoyo de los "Chatos", de los objetivos alaveses, y el 18, los biplanos soviéticos interceptaron a tres bombarderos alemanes con la protección de varios cazas, aviones que fueron ametrallados por los I-15 alcanzando a uno de los bombarderos, del que saltaron en paracaídas los tripulantes Friedrich Müller y Otto Hoffmeister, estrellándose con el avión el piloto teniente Hans Sobotka. Asimismo resultaron abatidos los He-51 tripulados por sus compatriotas Walter Künzle y Gunther Schulze, que fueron hechos prisioneros.

Este mismo día resultó también gravemente tocado el Romeo Ro-37 tripulado por los aviadores italianos capitán Bruno Vittori (18 servicios de guerra) y subteniente Ilios Materollo, que perecieron al precipitarse el aparato al mar frente a las costas de la capital vizcaína (3).

El día 20, la Escuadrilla "Vasca" sufrió un duro golpe al perder a su Jefe, el capitán Felipe del Río Crespo, abatido, según que estudiosos del tema, por las defensas antiaéreas del destructor republicano "José Luis Díez", surto en el puerto de Bilbao y que debió confundir el "Chato" de Del Río con un aparato nacional. Otros señalan que fue derribado por los Messerschmitt Bf-109 de la *Legión Condor*. Le sustituyó en el mando su



JUAN ROLDAN MALDONADO

PILOTO civil español que fue seleccionado en su día para formar parte de la Expedición "Artabro" al Amazona. El 1.º de agosto de 1936, pocos días después de declararse la guerra de España, se presentó voluntario en el aeródromo de El Prat de Llobregat, siendo movilizado posteriormente por decreto de 29 de septiembre siguiente de la Generalidad, con el empleo de alférez, pasando destinado a la recién creada Escuadrilla "Alas Rojas", con la que operó seguidamente sobre el frente de Aragón desde el aeródromo de Sariñena. El 16 de septiembre, Roldán pasó al frente Cántabro formando parte de una patrulla de bombarderos CASA/Breguet 19 y la protección de un caza Hispano/Nieuport Ni-52, empezando a operar al día siguiente sobre los objetivos de Villarreal y Vitoria. En noviembre, a la llegada a Bilbao de los Polikarpov I-15 "Chatos", fue destinado a la Escuadrilla "Vasca" que se formó en Lamiaco, con la que combatió durante la ofensiva gubernamental sobre la capital alavesa y en defensa de los puertos del Cantábrico, en uno de cuyos servicios resultó gravemente herido en combate contra los He-51 el 4 de enero de 1937. Parece que al intentar aterrizar sobre una ladera del monte Artiñano, en las proximidades de Cebeiro perseguido por los biplanos alemanes, su "Chato" tropezó con un cercado de espino estrellándose a continuación contra un árbol. Fue el primer aviador que cayó en combate en el norte a los mandos de un Polikarpov I-15 "Chato".

compañero Tomás Baquedano, que se puso al frente de la Unidad el 23 siguiente (4).

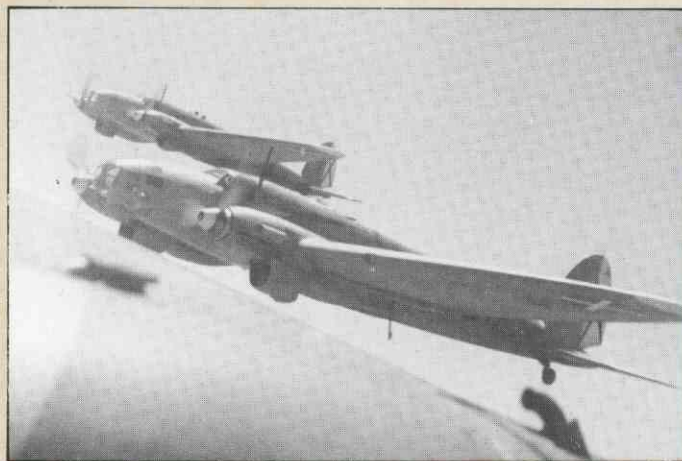
Fue ésta del 20 la jornada en la que las tropas nacionales iniciaron la segunda fase de su ofensiva sobre Bilbao, ocupando en días sucesivos Elorrio, los montes Inchorta, Durango y Marquina, en cuyas operaciones parece resultó alcanzado el día 21 otro He-51 de "las cadenas".

(4) Patrick Laureau, en su obra "L'Aviation Republicaine Espagnole", página 87, señala que el fallecido capitán Del Río fue sustituido por su compañero Leopoldo Morquillas, cuando todos los datos indican que éste fue designado jefe de la misma hacia finales de julio, cuando Aguirre pasó a los "Moscas".

HEINKEL HE-111

EL famoso "Pedro" de nuestra guerra fue otro notable e importante avión de bombardeo que, desarrollado del He-70 "Blitz", pronto dio su talla en la guerra de España y, posteriormente, a lo largo del Segundo Conflicto Mundial.

De configuración monoplana de ala baja elíptica, el prototipo voló por vez primera el 24 de febrero de 1935 propulsado por dos motores BMW VI-6.02, de 660 HP cada uno, sustituidos por dos Daimler Benz DB-600B, de 1.000 HP y, finalmente por dos Junkers "Jumo" 211F, con los que alcanzaba hasta 402 Km/h. de velocidad máxima (345 de crucero), su techo era de 8.875 metros y la autonomía frisaba los 900 Km. con 1.500 Kg. de carga bélica o 1.660 con sólo 750 Kg. Iba armado con tres ametralladoras MG-15 de 7.92 mm., situadas en otras tantas torretas de proa, dorsal y ventral.



Hacia febrero de 1937, durante la guerra de España, llegaron a la *Legion Condor* los primeros He-111B propulsados por dos "Jumo" 211 de 900 HP cada uno, a los que siguieron otros más avanzados el conflicto de la versión "E", con motores de 1.100 HP. Los primeros empezaron a operar ya en la campaña del norte, donde tomaron parte activa en la ruptura del "cinturón de hierro" de Bilbao y en el desdichado bombardeo a Guernica. También fue importante la actuación en las batallas de Brunete, Teruel, Ebro, Cataluña, etc. En enero de 1938, uno de ellos fue capturado y su tripulación hecha prisionera, al aterrizar por avería en la provincia de Guadalajara. El avión terminaría en la URSS. Algunos aparatos se entregaron en enero de 1939 a la Aviación nacional, creándose los Grupos 10-G-25 y 16-G-25.

Acabado el conflicto prestaron servicio en el Ejército del Aire y aún fueron construidos bajo licencia por CASA otros 200, industria que tuvo problemas para terminarlos por falta de motores "Jumo", los cuales se solucionaron con la adquisición de motores Rolls Royce "Merlin" 500/29, de 1.600 HP. Estos aviones causaron baja en el Ejército del Aire hacia 1975, es decir, 40 años después de que volara el prototipo alemán He-111V.1

(3) Relación oficial (incompleta) de aviadores italianos caídos en la guerra de España.

El 26 de abril de 1937 se produciría el desafortunado bombardeo de Guernica (5), achacado a la *Legión Cóndor* y que tantos ríos de tinta ha consumido desde entonces. No obstante, el ataque fue iniciado por la *Aviazione Legionaria* italiana con la patrulla de aviones Savoia Marchetti SM-79 "Sparvieri" número de fuselaje 28-1, 28-4 y 28-11, a cuyos mandos iban el capitán Stefano Gori-Castellani y los tenientes Edvige Pucci y Roberto Dagasso.

El 30 de abril, los Gourdon-Laseurre 32 sometieron a un serio ataque al viejo acorazado nacional "España", hundiéndolo y dando fin a la infructuosa labor que, desde atrás, habían llevado a cabo los aviones CASA/Breguet 19 de la Escuadrilla "Alas Rojas" destacados en el frente cántabro.

A este respecto, es curioso lo que el entonces teniente coronel Ignacio Hidalgo de Cisneros, a la sazón jefe de la Aviación republicana, escribió en sus "Memorias" (6). En ellas señala que "conociendo las características del navío y los aparatos y bombas que tenían en Santander, se sorprendió mucho al recibir la noticia de que el acorazado había sido hundido por nuestros aviones", por lo que se trasladó en vuelo a La Albericia y habló con las tripulaciones que intervinieron en la acción.

"Me explicaron —sigue Hidalgo de Cisneros— que cuando el "España" comenzó a cañonear aquella vez la costa, como tenía por costumbre les mandaron salir con la modesta pretensión de que el barco, al ver aviación, se marchase. Dieron una pasada bastante altos para eludir mejor la artillería antiaérea del buque. Al llegar a la vertical, dejaron caer una bomba de *once kilos* (?). No vieron donde caía, pero inmediatamente sintieron una gran explosión, y el acorazado se fue a pique".

"Tras una seria y detallada información —finaliza Hidalgo de Cisneros— se llegó a la conclusión de que el "España" fue hundido por un torpedo lanzado desde un barco de guerra de la Royal Navy que daba protección a un mercante en ruta al puerto de Santander, o bien por el choque contra una mina en el preciso instante del impacto de la bomba".

En mayo, los bombarderos nacionales continuaron su machacona acción destructora contra los objetivos de la retaguardia enemiga, sorprendiendo el día 5, en el aeródromo de Sondica, a parte de la Escuadrilla de "Chatos", alcanzando de cierta gravedad a cuatro aparatos, bajas que se verían compensadas con el derribo desde tierra, los días 6 y 7, de otros dos He-51.

Por estas fechas, las tropas nacionales iniciaron el asalto al Sollube, que conquistarían el 8 de mayo con la efectiva colaboración de su aviación, en la que se distinguieron los He-51 del Grupo 1-G-2 "las cadenas".

En otro lugar, este mismo día 8 de mayo se intentó el paso a la zona cántabra, a través de Francia, de la disuelta Escuadrilla de "Chatos" que mandó Andrés García Lacalle, junto a varios aviones R-Z "Natacha" de cooperación (7).

El 12 siguiente, las defensas antiaéreas republicanas se adjudicaron dos bombarderos alemanes en la misma acción que incendiaron los depósitos de CAMPSA de la capital vizcaína. El 13, le tocó el turno a un nuevo He-51, que cayó en el sector de Amorebieta; el 14 las tropas nacionales ocuparon el monte Tolly, y los "Chatos" hicieron acto de presencia sobre el eje Bermeo-Guernica, ametrallando las posiciones enemigas, sobre las que un I-15 colisionó levemente con un He-51.

Por estas fechas, el 15 de mayo, llegaron a La Albericia, procedentes de la zona central, siete de los doce Polikarpov I-16 "Moscas" que habían despegado del aeródromo de Algete bajo el mando del soviético Valentín Ukhov, lo que vino a aliviar, no mucho, la precaria situación de la Aviación republicana en el norte.

El 17 siguiente, se produjo un segundo intento, también fallido (7), de pasar a este frente cántabro, con escala en el país vecino, de quince "Chatos" mandados por Javier Jover Rovira, así como "Natachas" de Luis Alonso Vega, uno de los cuales capotó a orillas del río Gers, en las proximidades de Mirande (Francia).

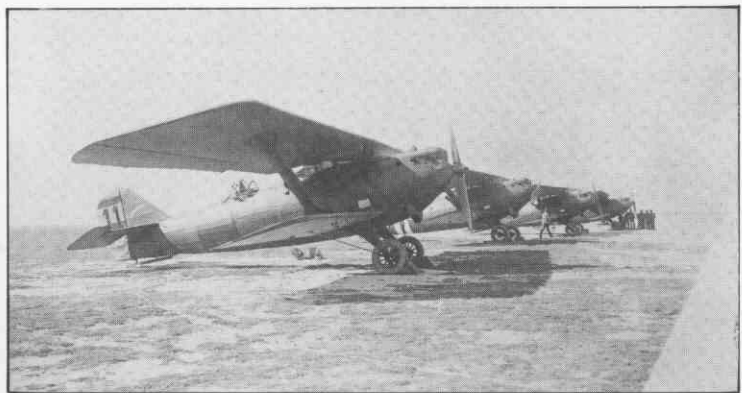
(5) Mucho es lo que se ha escrito sobre el tema, por lo que, sin querer entrar en disquisiciones, como botones de muestra traemos a estas páginas lo que publicó el diario "Euzcadi" al día siguiente del bombardeo: "Ayer, de seis y media a siete de la tarde, la aviación facciosa bombardeó bárbaramente el pueblo de Guernica... Por efecto del bombardeo se produjeron algunos incendios y hubo destrozos y personas alcanzadas por la metralla".

El propio José Elósegui, jefe militar de Guernica al producirse el ataque, comentando el libro "El día que murió Guernica", de los británicos Gordon Thomas y Max M. Witts, señala que "no pasa de ser una novela sin significado histórico, amén de que la mayoría de los datos que aparecen en este libro no resistirían el más benévolo análisis".

Tomado de "Crónicas de la Aviación Española", de Beatriz Pecker y Carlos Pérez Grange, páginas 161 y 162.

(6) "Cambio de Rumbo", volumen 2, páginas 277 y 278.

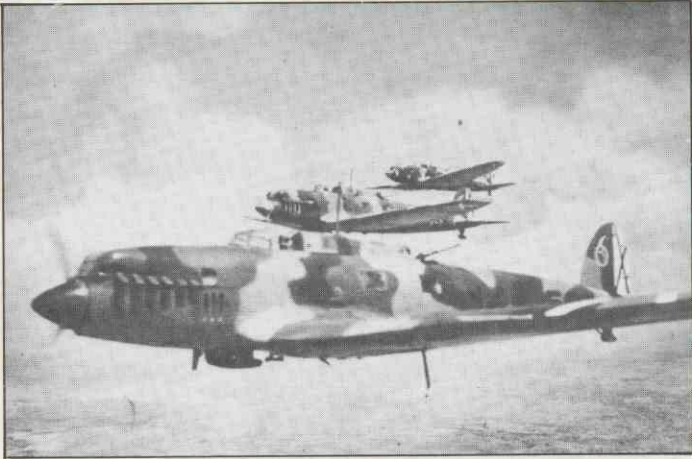
(7) "Aeroplano" núm. 7, página 120.



Entre los aviones que operaron en la campaña del Norte encuadrados en el denominado "Circo Krone", figuraban aviones tan anticuados como los Gourdon Laseurre GL-32, Potez 25, CASA-Breguet 19, De Havilland DH-89 "Dragon Rapide" y Koolhoven Kf-51 que vemos en las fotografías.

HEINKEL HE-70 "RAYO"

MODERNO y bello avión de reconocimiento y bombardeo ligero alemán, realizado en principio como transporte comercial a petición de la Lufthansa, cuyo prototipo voló por vez primera el 1 de diciembre de 1932, con Werner Junk a los mandos. De configuración monoplana de ala baja en forma elíptica y tren de aterrizaje principal retráctil, el He-70 "Blitz" como se conoció en Alemania, fue propulsado por un motor BMW VI, de 637 HP, con el que alcanzaba los 360 Km/h. de velocidad máxima (335 de crucero), su techo operativo era de 5.250 metros y la autonomía frisaba los 1.000 Km.



Entre los meses de marzo y abril de 1933, el "Blitz" batió ocho records mundiales, de los que merece destacar el de velocidad (357,4 Km/h.) con carga de 1.000 Kg. sobre un recorrido de 500 Km. Por su finura de líneas y, sobre todo, su alta velocidad, la Luftwaffe se interesó por él, ordenando la construcción de las versiones militares de reconocimiento y bombardeo ligero, que entraron en servicio entre 1934/35.

Al principio de la guerra de España, dieciocho de estos aparatos llegaron a la *Legion Condor*, doce de los cuales pasaron en marzo de 1937 a ser volados por tripulaciones españolas, formándose el Grupo 7-6-14, con notable actuación en las campañas del norte, Brunete, Teruel, etc., en las que fue empleado incluso como bombardero, para lo que les fueron instalados afustes para 6 bombas de 50 Kg. o veinticuatro de 10, o 36 incendiarias de un Kg. Al final de la guerra, los once que quedaron en servicio engrosaron las filas del Ejército del Aire español, que los mantuvo hasta principios de la década de los años 50 en que decretó su baja.

El 19 de mayo, las tropas nacionales conquistaron el monte Jato, y los "Chatos" ametrallaron las trincheras enemigas al este de Munguía, donde eran juzgados y condenados a muerte los pilotos alemanes prisioneros Walter Künzle y Gunther Schulz (8).

(8) Posteriormente serían canjeados.

Uno de los "Chatos" llegados a la Escuadrilla Vasca, disponiéndose a despegar para cumplir un servicio de guerra.



FELIPE DEL RÍO CRESPO

PILOTO de la Aviación Militar española desde diciembre de 1933 en que terminó el oportuno curso cuando cumplía el servicio militar, a cuya incorporación estudiaba peritaje industrial y estaba en posesión ya del título de piloto civil.

Al declararse la guerra de España, Felipe del Río se encontraba de vacaciones en su tierra natal, Cantabria, prestando su apoyo seguidamente a las autoridades gubernamentales a los mandos de un CASA/Breguet 19, con el que llevó a cabo misiones de bombardeo sobre los objetivos de la retaguardia nacional y del frente. A la llegada a Bilbao de los primeros cazas soviéticos I-15

"Chatos", pasó destinado a la Escuadrilla "Vasca", unidad que llegó a mandar cuando regresó a la zona central su jefe, el soviético Boris Maranchov, en febrero de 1937, hasta el 20 de abril siguiente en que fue derribado sobre el puerto de Bilbao por las defensas antiaéreas del destructor republicano "José Luis Díez" o por los Bf-109 de la *Legion Condor*, según qué estudioso del tema.

Del Río, con ocho victorias aéreas, obtuvo además tres ascensos por méritos de guerra.

El día 22 fue tocado sobre Ochandiano el He-46 "Pava" del comandante Carlos Martínez Vara del Rey que, no obstante resultar herido, pudo llegar a su base, y los "Chatos" alcanzaron un He-70 "Rayo".

Este mismo día llegaron al aeródromo de La Albericia, en vuelo directo desde el centro, seis "Chatos" mandados por Gerardo Gil Sánchez (9) —otros seis se vieron obligados a regresar a la base de partida poco después de despegar—, uno de los cuales, el tripulado por el teniente José Diéguez Espuny, caería derribado el día 23 siguiente por los He-51, que también abatieron uno de los aviones Airspeed AS-6 "Envoy" adquiridos por el gobierno republicano y que, solapados bajo la bandera de "Air Pyrénées" y matrícula francesa, enlazaban las zonas gubernamentales españolas con Francia. A los mandos de este aparato, que cayó en las proximidades de San Sebastián, perecería el voluntario francés Jean Galy.

El 24 de mayo, los CR-32 italianos del Grupo "La Cucaracha" derribaron el "Chato" tripulado por el sargento José Marín Quereda cuando, sin apenas combustible y tras un vuelo desde el aeródromo de Algete, en otro nuevo intento de pasar directamente al norte nuevos "Chatos", fueron sorprendidos y dispersados los aparatos por la caza transalpina. Como ya quedó reseñado (véase "Aeroplano" núm. 7), otro compañero de vuelo, el sargento José Bastida Porres, se vio obligado a posar su I-15 sobre las aguas de La Concha donostiarra, donde fue hecho prisionero. El resto de los expedicionarios, excepción hecha de la patrulla mandada por Juan Comas, únicos que lograron llegar sanos y salvos a La Albericia, combatieron y, conforme agotaban el combustible, aterrizaron de fortuna,





MANUEL AGUIRRE LOPEZ

PILOTO de la Aviación Militar Española que, en septiembre de 1930 intervino en el festival aéreo organizado en la localidad francesa de Murat, con motivo de la inauguración del monumento erigido a Clement Ader. La guerra de España le sorprendió destinado en el Grupo de Caza núm. 11 (Getafe), participando desde los primeros momentos en apoyo de las tropas gubernamentales que operaban en la Sierra de Madrid. El 6 de septiembre de 1936 pasó destinado al aeródromo de Andújar al mando de dos patrullas de aviones CASA/Breguet 19 e Hispano-Nieuport Ni-52, obteniendo el ascenso a teniente por méritos de guerra. En enero

de 1937 y tras un breve entrenamiento en los aviones I-15 "Chatos", pasó destinado a la Escuadrilla que mandó Roberto Alonso Santamaría, con la que obtuvo su primera victoria aérea el 17 de abril, al derribar sobre el puerto de Escandón el He-51 tripulado por el alférez Jaime Palmero Palmeta que, en su caída, colisionó con el "Chato" de Nicomedes Calvo Aguilar, pereciendo ambos pilotos. Seguidamente pasó a la Escuela de Alta Velocidad, de El Carmolí, entrenando en los UTI-4 ("Mosca" doble mando) y, a continuación, al frente cántabro donde mandó la Escuadrilla "Vasca" y los "Moscas", con los que combatió en este frente hasta su regreso al centro para incorporarse a la 3.ª Escuadrilla de "Moscas". A su ascenso a capitán, llegó a mandar la 1.ª de "Moscas" (octubre de 1937) y en diciembre fue designado Jefe del Grupo de Caza 21, mando que ejerció hasta junio de 1938, en que fue nombrado Jefe de Estado Mayor de la Escuadra de Caza. Ascendido a Mayor por méritos de guerra, al término del conflicto, durante el que obtuvo 10 victorias aéreas, se exilió en Francia, regresando a España en 1945.

incluso con rotura de algún aparato, dentro de la zona cántabra gubernamental. Parece que, al poco de despegar de Algete, Manuel Zarauza Clavero tuvo que regresar por avería, aunque, según la última información recibida (9), Zarauza ya volaba por estas fechas en "Mosca".

El 25 siguiente, los FIAT reclamaron el derribo de otro I-15 en el sector Bermeo-Guernica, mientras que las defensas de tierra derribaron otro He-51 de "las cadenas". Este mismo día sería juzgado y condenado a muerte el piloto germano Hans Joachim Wandez, abatido el 13 de abril, el cual, como sus compatriotas Künzle y Schulz, serían canjeados.

El día 26, en otro nuevo duelo entre el Grupo "La Cucaracha" y los "Chatos" de la Escuadrilla "Vasca", los transalpinos se adjudicaron otros dos I-15 en combate sobre Santander, aviones que debieron resultar alcanzados pero no destruidos.

El 28 de mayo caería derribado en Vizcaya el "Chato" tripulado por el teniente Teodoro Miguel Miguez y, días después, el 30, tres pilotos gubernamentales prisioneros, entre ellos Juan Olmos Genovés —abatido el 3 de abril sobre Letov S-231— fueron canjeados por otros tantos pilotos alemanes, posiblemente Künzle, Schulz y Wandez.

El último día de mayo, los pilotos Lambas y Carrasco Martínez, de la desaparecida Aeronáutica Naval, al frente de los Gourdou-Laseurre GL-32, se distinguieron en un ataque a las avanzadas nacionales en Vizcaya que, día a día, iban cercando cada vez más el llamado "cinturón de hierro" de la capital vizcaína; presión que pretendió ser aliviada con las operaciones de diversión montadas por el mando gubernamental en La Granja de San Ildefonso y Aragón, pero que, a la postre, y dada la diferencia de fuerzas de ambos bandos en el norte, sólo sirvieron para que los nacionales retirasen un reducido número de aviones de caza de Euzcadi, pero nada más, ya que el avance sobre Bilbao apenas sufrió retraso alguno.

El 3 de junio de 1937, perecerían en accidente de aviación ocurrido en las proximidades de Buitrago (Castil de Peones), el general Emilio Mola y su piloto el comandante Angel Chamorro García, cuando volaban a bordo del bimotor Airspeed AS-6 "Envoy", prototipo matriculado G-ACMT, que había sido adquirido por el gobierno republicano, y con el que Fernando Rein Loring (10), famoso aviador español, se pasó al aeródromo de Pamplona, desde el de Prat de Llobregat, en los primeros días de la guerra.

Este mismo día caería abatido en combate el "Chato" tripulado por el sargento Marcelino Alonso Romero, y el 5 siguiente, cuando dos patrullas

(9) Información ofrecida gentilmente por el coronel Emilio Herrera Alonso.

(10) Fernando Rein Loring, piloto español que, durante la guerra de África, operó con la 1.ª Escuadrilla del 2.º Grupo, equipada con Breguet XIV, resultando herido. Acabado el conflicto, ingresó en la compañía CETFA, realizando levantamientos fotográficos del territorio nacional en colaboración con el Instituto Geográfico y Catastral del Ejército. En 1932, cuando trabajaba en la compañía CLASSA, llevó a cabo su primer vuelo a Manila a los mandos de una avioneta Loring E.II, vuelo que repitió en 1933, entre el 18 de abril y el 10 de junio, a los mandos de una Comper "Swift", con motor Pobjoy de 80 HP. La guerra de España le sorprendió en Madrid como piloto de LAPE, siendo movilizado por el gobierno republicano. El 27 de julio de 1936 se pasó al aeródromo de Pamplona, en la zona nacional, con el avión prototipo Airspeed AS-6 "Envoy", siendo destinado al Grupo 2-G-28, de Savoia SM-79, con el que operó hasta el final del conflicto en que pasó a la Dirección General de Aviación Civil y, después, a IBERIA, en la que voló como jefe de pilotos superando las 10.000 horas de vuelo y los seis millones de Km. recorridos.

de estos biplanos soviéticos aterrizaban en el aeródromo de Somorrostro, al regreso de un servicio de guerra, se vieron sorprendidos por los CR-32 italianos del Grupo "La Cucaracha", que incendiaron tres aparatos. No obstante, Rafael Magriñá Vidal (11), reaccionó a tiempo y pudo combatir y aún derribar uno de los CR-32, el tripulado por Guido Presel ("Sammartano"), con 47 servicios de guerra, al que le fueron concedidas,

(11) Rafael Magriñá Vidal, piloto de la desaparecida Aeronáutica Naval que, al inicio de la guerra de España, combatió como tal enrolado en las Fuerzas Aéreas republicanas. A la llegada del material soviético y tras un breve entrenamiento en el caza Polikarpov I-15 "Chato", fue destinado a la Escuadrilla de Roberto Alonso Santamaría, con la que combatió en las batallas del Jarama y Guadalajara, pasando después al aeródromo de Castejón del Puente en apoyo de los defensores de las posiciones de Santa Quiteria, atacadas por los He-51 de "las cadenas". El 24 de mayo de 1937 pasó al frente cántabro con los "Chatos" de la desaparecida Escuadrilla que mandó García Lacalle, con los que operó hasta poco antes de su muerte (16-8-37), acaecida a los mandos de un monoplano I-16 "Mosca", cuando fue ametrallado por la caza nacional en el momento que despegaba del aeródromo de Carreño. Fue uno de los pocos pilotos que volaron tanto en el "Chato" como en el "Mosca", a los que pasó sin recibir doble mando.

SAVOIA MARCHETTI SM-79 "SPARVIERO"

AVIÓN de bombardeo medio italiano, más conocido bajo el nombre de "Sparviero" ("Gavilán"), cuyo prototipo I-MAGO inició las pruebas en vuelo a finales de 1934 propulsado por tres motores radiales Alfa Romeo 125, posteriormente sustituidos por otros de mayor potencia, también Alfa Romeo 125 RC-34, de 780 HP unitarios, con los que desarrollaba una velocidad máxima de 430 Km/h. (360 de crucero); su techo de servicio era de unos 7.000 metros, y su alcance frisaba los 1.900 Km. De configuración monoplana, con ala cantilever y tren de aterrizaje retráctil, el SM-79 había sido proyectado como avión de transporte comercial, con capacidad para ocho pasajeros, pero dadas las excelentes prestaciones, pronto fue adoptado por la Regia Aeronautica Militar como avión de bombardeo y reconocimiento.

Con uno de estos aviones, el coronel Attilio Biseo batió en el otoño de 1937 los récords mundiales de 1.000 y 2.000 Km. sobre circuito cerrado, con cargas de 500, 1.000 y 2.000 Kg., mejorando después el de 1.000 Km. con 2.000 Kg. de carga útil. Asimismo, una quincena de SM-79 fueron equipados con motores Piaggio P-XI RC-40, de 1.000 HP cada uno, que dedicó a vuelos transatlánticos y a carreras aéreas, tres de los cuales ocuparon los primeros puestos de cabeza en la Carrera Aérea Internacional entre Istres, Damasco y regreso. Otros tres, encuadrados en el Grupo 12 de la Regia Aeronautica Militar, conocido con el nombre de "Sorcì Verdi", realizaron la travesía atlántica entre Guidonia y Río de Janeiro, vía Dakar, los días 24/25 de enero de 1938, empleando 24 horas y 20 minutos.



Pero antes, a principios de 1937, entre el material aéreo suministrado por Italia a la Aviación nacional durante la guerra de España de 1936/39, llegó a Palma de Mallorca la primera patrulla de SM-79 que intervino en el conflicto, mandada por el comandante Mario Aramu, que llegó a organizar el Grupo XXIX "Sparvieri" de la *Aviazione Legionaria*, y con la que el 21 de abril, alcanzó en el puerto de Almería al "Jaime I", y el 25 de mayo siguiente, su aparato fue alcanzado sobre Bilbao por la AA abriéndole un boquete de más de medio metro cuadrado, no obstante lo cual, pudo aterrizar en Soria. Le substituyó el comandante Ranieri Cupini en el otoño de este mismo año 1937.

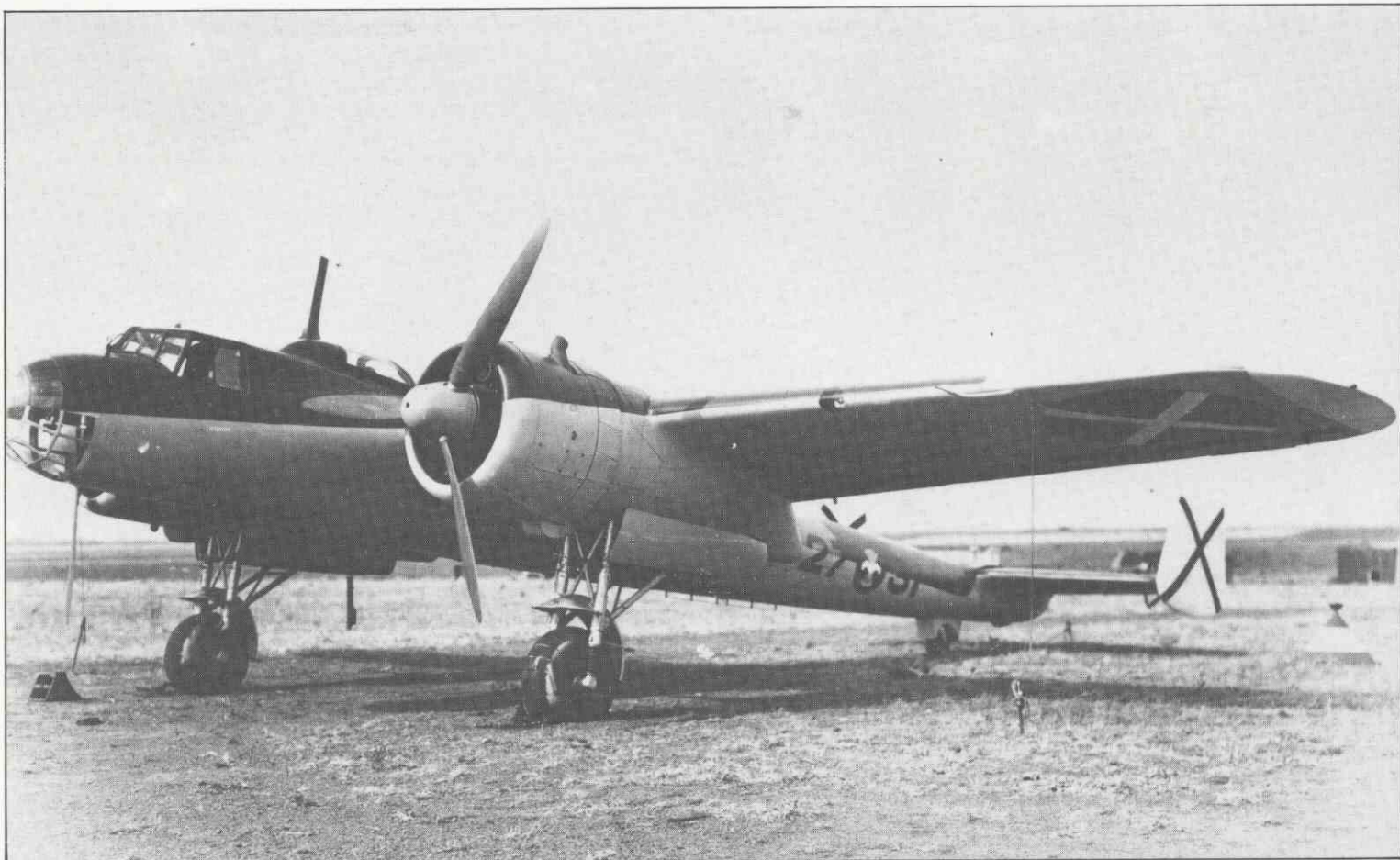
Al año siguiente la *Aviazione Legionaria* incrementó sus efectivos organizando el Grupo XXX "Sorcì Verdi", mandado sucesivamente por los comandantes Aleardo Martire, Giuseppe Gaeta, Pezzi y Mario Vetrilla, que moriría en accidente ocurrido en Valenzuela el 20 de febrero de 1939.

Desde Son San Juan operaba también el Grupo XXVIII "Falchi delle Baleari" sobre el tráfico marítimo enemigo y puertos del Mediterráneo.

En el verano de 1937 se creó el Grupo español 3-G-28, que empezó mandando el comandante Luis Pardo Prieto y entró en combate durante la batalla de Belchite, unidad que fue incrementada con otros nuevos grupos españoles, los 4-G-28, 5-G-28 y 6-G-28, de los comandantes Luis Navarro Garnica, José Gomá Orduña y Francisco Vives Camino.

El total de aviones SM-79 llegados a España parece fue de unos cien aparatos, de los que 35 operaron en los Grupos españoles y 65 en la *Aviazione Legionaria*, que perdieron cuatro y cinco aviones respectivamente. Su precio fue de 2.109.600 libras por unidad.

Al término de la guerra, los 91 SM-79 supervivientes fueron encuadrados en los Regimientos 11 y 12, con base en las de Tablada y Armilla. Su baja fue decretada a principios de la década de los años 50.



El Dornier Do-17 ("Bacalao" en España), nació como avión comercial y participó en la guerra de 1936/39 encuadrado en la Legión Condor alemana. Bimotor de estilizada figura, se incorporó a España en la primavera de 1937, operando inicialmente durante la batalla de Guadalajara y campaña del Norte como avión de reconocimiento.



Avión Savoia Marchetti SM-79 número 28-11, de la Aviazione Legionaria, con el que el teniente Roberto Dagasso inició el desafortunado bombardeo de Guernica, que terminaría la Legión Condor, el 26 de abril de 1937.





Uno de los tripulantes del "Circo Krone" obtuvo esta fotografía en vuelo del amigable y siempre eficiente "Chato" de protección.

a título póstumo, la Medalla Militar individual y la de Oro al Valor Militar de su país (12).

Este día 5, también fue incendiado por los He-51 el "Chato" tripulado por el teniente Tomás Baquedano, Jefe de la Escuadrilla, cuando intentaba despegar del aeródromo de La Albericia, resultando herido. Le sustituyó en el mando el capitán Manuel Aguirre López, que se hizo cargo de la Unidad el siguiente día 11. También fueron incendiados esta jornada en Somorrostro, otros tres I-15.

El día 6 de junio tuvo lugar un nuevo enfrentamiento aéreo sobre Bilbao entre la caza nacional, que daba protección a cinco bombarderos, y nueve "Chatos" de la Escuadrilla "Vasca", que ametrallaron dos de los biplanos nacionales.

Días más tarde, el 11 de junio, en su primer servicio como Jefe de la Escuadrilla, el capitán Aguirre, al frente de cuatro "Chatos", ametralló a las tropas nacionales que, ese mismo día, iniciaron el asalto al "cinturón de hierro" de Bilbao, viéndose obligado después a internarse en territorio galo acosados por la caza nacional. Los cuatro I-15 aterrizaron en el aeródromo francés de Parme (Biarritz), desde el que fueron devueltos, al parecer, desarmados.

Un Henschel Hs-123 "Angelito", de bombardeo en picado, fue abatido esta jornada sobre Lurgorri, y otros dos aparatos nacionales más en el sector de Monte Gorbea.

El día 12 siguiente, entre la aviación y la artillería nacionales se abrió una brecha en el "cinturón de hierro", por la que irrumpieron las avanzadas que, el 13, ocuparon el Valle de Asua y alcanzaron el río Nervión, el que fue cruzado el día 15, al igual que el Ibaizábal, llegando por la costa hasta Plencia. Este último día, bombarderos del "Circo Krone" atacaron un barco nacional frente a las costas vizcainas.

(12) Relación oficial (incompleta) de aviadores italianos caídos en la guerra de España.



Juan Comas Borrás, ex-piloto de la Aeronáutica Naval, fue uno de los más famosos cazadores republicanos durante la guerra de España de 1936/39, operando con los "Chatos" tanto en la campaña del Norte como en el resto de los frentes. En noviembre de 1938, cuando mandaba el Grupo 26, resultó herido durante un bombardeo de los SM-79 al aeródromo de Monjos, amputándosele una pierna.

El 16 de junio, noticias gubernamentales dieron por abatido un Heinkel He-70 "Rayo" de reconocimiento, mientras que las tropas nacionales ocuparon este día el aeródromo de Sondica. El 17, los "Moscas" del soviético Valentín Ukhov reivindicaron el derribo de tres bombarderos SM-81 y dos FIAT CR-32, aviones que, como en otros muchos casos, debieron ser alcanzados pero no derribados.

Por otra parte, la Fuerza Aérea republicana del norte, entre otro material aéreo, perdió en el aeródromo de Lamiaco un Potez 25 y un Bristol "Bulldog", capturados por las tropas nacionales.

Dos días después, el 19, Bilbao fue ocupada: dos compañías de carros iniciaron la aproximación por la mañana, atenzándola; después, las tropas atacaron por el río Nervión y desde Archanda. El 20 cayó el aeródromo de Somorrostro y, hasta el 5 de julio en que el avance hacia Santander se vio frenado por la ofensiva gubernamental desencadenada en Brunete, los nacionales avanzaron sus líneas hasta el eje Castro Urdiales-Valmaseda-Villarcayo, donde quedó más o menos estabilizado el frente hasta el 14 de agosto siguiente.

Entre ambas fechas, los "Chatos" que aún quedaban a la Escuadrilla "Vasca" —una veintena de aparatos— y los "Moscas" de Ukhov, se multiplicaron para dar protección al "Circo Krone", cada vez más mermado de efectivos; para efectuar servicios de ametrallamiento sobre las posiciones enemigas, y en defensa de los puertos gubernamentales, del Cantábrico, destacando las misiones de ametrallamiento sobre las concentraciones nacionales en los alrededores de Valmaseda (2 de julio) y los ataques del "Circo Krone" a los reductos nacionales de la capital asturiana.

El 15 de julio se produjo otro combate aéreo sobre la capital cántabra, en el que los "Chatos" se enfrentaron a los He-51 alemanes que daban protección a sus bombardeos. Las FARE perdieron el I-15 tripulado por el teniente Antonio Pardo Iglesias, mientras que reclamaron el derribo de seis aviones germanos, número que parece excesivo a todas luces.

Dos días después, el 17, los "Chatos" y el "Circo Krone" atacaron frente a las costas gijonesas, a los barcos nacionales "Ciudad de Palma" y "Ciudad de Valencia", que se vieron obligados a abandonar el escenario. Por su parte, los cazadores italianos perdieron en accidente el día 24 a su piloto Enzo Maccani.

El 5 de agosto resultó abatido en combate sobre Nueva Montaña (Cantabria), el "Chato" tripulado por el sargento Francisco Rodríguez Jordá, y el 6 siguiente, en otro importante enfrentamiento entre la caza republicana y los CR-32 de la *Aviazione Legionaria*, ésta reclamó, entre otros aparatos derribados, los siete "Moscas" que llegaron al norte en mayo anterior bajo el mando del soviético Valentín Ukhov, aparatos que, probablemente, resultaron alcanzados, pero no derribados como lo demuestra el hecho de que, días después, volvieron a combatir junto a otros diez llegados el día 18 (13) a La Albericia, mandados por el también soviético Boris Smirnov ("Pligunov") y tripulados por sus compatriotas Mijailov y Kerenko, como jefes de patrulla, y los españoles Francisco Tarazona Torán, Eloy González Obarro, Tomás Saladrigas, Luis de Frutos, Prada, Huerta y Toquero, todos ellos integrantes de la 1.ª Promoción de pilotos formados en Kirovabad (URSS), a los que se unirían también, a finales de agosto, los I-16 del soviético Yevseviev y los españoles Andrés Rodríguez Panadero, Nicolás Sardina Pérez y Daniel Ranz y Díez de Artazcoz (ver cuadros 3 y 4).

Indudablemente se trató de un importantísimo refuerzo para los "Chatos" supervivientes, pero insuficiente a todas luces para hacer frente al abrumador despliegue de la Aviación nacional que, sólo en aviones de caza, oponía una seis o siete escuadrillas entre los FIAT CR-32 de la *Aviazione Legionaria* y del Grupo español 2-G-3, además de los Messerschmitt Bf-109 de la Legion Condor.

El mismo día 6 de agosto, los bombarderos republicanos del "Circo Krone" atacaron nuevamente Pravia.

El 14 siguiente, primer día de la ofensiva sobre Cantabria, fueron atacados todos los objetivos gubernamentales seleccionados por el mando nacional por casi un centenar de aparatos entre la caza de protección y los aviones de asalto y bombardeo, uno de los cuales, el Ju-52 tripulado por Julio Ercilla García, José Montel Toucet, José Iñiguez Sánchez-Arjona, José Luis Larrazábal Barrios y el sargento mecánico Justo Pérez Vázquez, hizo explosión en el aire sobre el puerto de Santander sin causa justificada ya que, según Jesús Salas Larrazábal (14), "en el momento de la explosión no había caza ni antiaérea enemiga". Por su parte, Patrick Laureau (15),

(13) "Yo fui piloto de caza rojo", de Francisco Tarazona, página 46.

(14) "La guerra de España desde el Aire", página 239.

(15) Obra citada, página 98.



Típica fotografía de los cazadores republicanos en el aeródromo de La Albericia (Cantabria). En ella están los pilotos San José, Comas Borrás, Zambudio Martínez, Rodríguez Panadero, González Feo y Morquillas Rubio.

CUADRO 3

"MOSCAS" PERDIDOS DURANTE LA CAMPAÑA DEL NORTE

- 1 aparato tripulado por *Rafael Magriñá Vidal*, ametrallado el 16 de agosto de 1937 cuando despegaba en Carreño.
- 1 aparato tripulado por *Pradas*, abatido en el frente cántabro el 19 de agosto de 1937. Se lanzó en paracaídas que no se abrió.
- 1 aparato tripulado por *Boris Smirnov*, "*Pligunov*", que tras combatir el 19-8-37, aterrizó en La Albericia con motor parado, rompiendo el "*Mosca*".
- 1 aparato tripulado por *Boris Smirnov*, "*Pligunov*", abatido en combate el 24-8-37. Se lanzó en paracaídas resultando herido con rotura de la pierna y brazo derechos.
- 1 aparato tripulado por *Nicolás Sardina Pérez*, abatido en combate sobre Gijón el 2 de septiembre de 1937.
- 1 aparato tripulado por *Tomás Saladrigas*, abatido por los Bf-109 sobre Gijón el 9-9-37, resultando herido en ambas piernas. Se lanzó en paracaídas.
- 2 aparatos abatidos en combate sobre Avilés el 9-9-37.
- 1 aparato tripulado por *Eloy González Obarro*, abatido al atacar de frente a un Ju-86 sobre Gijón, el 19-9-37.
- 1 aparato derribado mientras ametrallaba las posiciones nacionales en el sector de Avilés el 28-9-37.
- 1 aparato tripulado por *Andrés Rodríguez Panadero*, abatido en combate sobre Gijón el 30-9-37.
- 1 aparato tripulado por *Daniel Ranz y Díez de Artazcoz*, derribado en combate sobre Gijón el 30-9-37.
- 1 aparato tripulado por *Francisco Tarazona Torán*, ametrallado en Carreño tras aterrizar, el 11-10-37.
- 1 aparato tripulado por *Huerta*, aterrizó violentamente en Carreño el 13-10-37 con motor parado, rompiendo el avión y resultando herido en la boca.
- 1 aparato tripulado por *Francisco Tarazona Torán*, abatido por los Bf-109 sobre Gijón el 14-10-37. Se lanzó en paracaídas.
- 1 aparato abatido sobre Arriondas el 20-10-37.
- 1 aparato tripulado por *Luis de Frutos*, voló a Francia el 20-10-37.
- 4 aparatos averiados, fueron capturados en Carreño el 21-10-37.

21 aparatos en total

al referirse a este hecho, señala que "uno de los Junkers 52, tocado por la DECA, hizo explosión en el aire".

Este mismo día cayó al mar, alcanzado por las defensas antiaéreas, el Romeo Ro-37 tripulado por el subteniente italiano Pietro Mosca (piloto) y el teniente observador Giorgio Busca (16).

Los "Chatos" de la Escuadrilla "Vasca" continuaron los ametrallamientos con la protección de los "Moscas" de Ukhov que, el día 16 de agosto, el mismo en que fue conquistado el puerto del Escudo por las tropas nacionales, perdieron el tripulado por Rafael Magriñá Vidal —que había pasado a volar los monoplanos I-16 sin necesidad de recibir doble mando— al ser ametrallado cuando despegaba del aeródromo asturiano de Carreño.

El 17 siguiente, los "Chatos" abatieron sobre Villarcayo el Romeo Ro-37 del teniente Giuseppe Somalvico (32 servicios de guerra), y sufrieron un duro castigo al ser sorprendidos por la caza nacional mientras ametrallaban una columna de tropas y camiones en la carretera de Torrelavega a Santoña. Los CR-32, que perdieron el del sargento Adamo Giuletti (50 servicios de guerra), abatieron el I-15 tripulado por Esteban Ortíz Bueno, y los Messerschmitt Bf-109, el que volaba Juan Caballé Painous, y aún se perdería un tercer "Chato" cuando Jaime Buyé Berni, al regreso de este servicio, se vio sorprendido por una fuerte tormenta y forzado a abandonar el aparato, quizá tocado en el combate, resultando herido al saltar en paracaídas.

(16) Relación oficial (incompleta) de aviadores italianos caídos en la guerra de España.

CUADRO 4

"MOSCAS" LLEGADOS A LAS FARE DEL NORTE

- 7 aparatos mandados por el soviético *Valentín Ukhov* (Mayo 1937)
- 10 aparatos mandados por *Boris Smirnov* ("*Pligunov*"), mediados agosto 1937.
- 4 aparatos mandados por *Yevselev*, a finales de agosto de 1937.

21 aparatos en total.

El 18 de agosto, como ha quedado reseñado, llegaron a La Albericia los "Moscas" de Boris Smirnov ("Pligunov") que, al día siguiente, en su primer servicio, salieron al frente y combatieron contra los CR-32 italianos. Al regreso al aeródromo, se observó la falta de los I-16 de Pradas que, alcanzado en la lucha, saltó en paracaídas y no se le abrió, y del propio Smirnov, que llegaría poco después con el motor parado, capotando y resultando con magullamientos al intentar aterrizar. Este día también cayó en Reinosa un He-111 de la *Legion Condor*.

Por estas fechas, el teniente Juan Comas Borrás, que había pasado a la zona centro-sur gubernamental para gestionar el traslado al norte de más aviones, consiguió regresar al mando de cuatro nuevos "Chatos" que, a la postre, nada solucionaron. Leopoldo Morquillas también había sido evacuado al centro por enfermedad, dejando la Escuadrilla "Vasca" bajo el mando de su compañero el capitán Miguel Galindo Saura.

El 20 de agosto, los He-51 de "las cadenas" tripulados por César Martín Campos, Manuel Ferreras Laraña y Rafael Simón García, según señala Jesús Salas Larrazábal (17), "al cruzar la cordillera se mete (la patrulla) entre nubes muy cerradas, y Simón ve a los otros dos aviones chocar; Simón, a su vez, se pierde y tiene que tomar tierra en un prado".

Por su parte, Patrick Laureau (18), comentando este hecho, dice que "el 19, sobre Santa María de Ayango, un I-16 solitario abate, de una sola pasada, dos He-51 de la *Legion Condor*".

Indudablemente, cualquiera de las dos versiones puede ser considerada como admisible por razón del lugar y por el fortísimo temporal reinante en la zona, que llegó a obligar a restringir los vuelos e incluso a ser suspendidos por parte de la Aviación nacional el día 19. No obstante lo cual, el 20, "en uno de los contados servicios, pues el tiempo sigue siendo malo", salieron al frente dos patrullas de He-51 del Grupo español I-G-2 "las cadenas".

De lo que no cabe duda alguna es de que Patrick Laureau tiene un pequeño lapsus al indicar el 19 como el día en que perecieron César Martín Campos y Manuel Ferreras Laraña, así como señalar a la *Legion Condor* como la unidad a que pertenecían los aviones.

El 22 de agosto, los "Chatos", ahora mandados por el recién ascendido capitán Miguel Galindo Saura, ametrallaron por la tarde al CTV italiano que avanzaba sobre la capital cántabra, resultando abatido desde tierra el propio capitán Galindo, que resultó herido tras capotar y hecho prisionero por las tropas transalpinas, siendo sustituido en su breve mandato de la Escuadrilla por su compañero Miguel Zambudio Martínez. También cayó en este servicio el "Chato" tripulado por el sargento Angel Martín González, que pereció.

El 23 siguiente, nuevo enfrentamiento sobre el Puerto del Escudo entre los Bf-109 de la *Legion Condor*, que daban protección a sus bombarderos, y la caza republicana. El resultado parece fue, según el bando contendiente, dos He-111 y un He-70 "Rayo" alemanes, contra un "Chato" y un "Mosca" gubernamentales, aviones que no aparecen por parte alguna como perdidos.

El día 24 resultaría derribado de nuevo en combate el "Mosca" del soviético Boris Smirnov "Pligunov" que, no obstante, pudo saltar en paracaídas, sufriendo rotura de la pierna y brazo derechos, entre otras heridas. En este enfrentamiento, el novel Francisco Tarazona Torán obtuvo su primera victoria aérea al derribar el CR-32 tripulado por el subteniente italiano Marcello Giuggioli (50 servicios de guerra), del Grupo "Gamba di ferro", que también saltó en paracaídas pero que, al hacerlo a tan poca altura, impactó contra el suelo antes de que se le llegara a abrir. Este mismo día, las tropas nacionales ocuparon Torrelavega.

El herido Boris Smirnov fue trasladado a la zona centro-sur gubernamental junto a sus compatriotas Mijailov y Kerenko, mientras que se hacía cargo de la Escuadrilla el capitán español Manuel Aguirre López.

Dos días después, el 26 de agosto, la capital montañesa sería ocupada por las tropas nacionales, así como el aeródromo de La Albericia, donde sería abatido el Bf-109 tripulado por el piloto alemán Norbert Fiegel, y donde, entre otro material aéreo, serían capturados dos aviones CASA/Breguet 19, un De Havilland DH-84 "Dragón", un Monospar ST-4 y un Potez 25 que, por sus averías, no pudieron ser evacuados a otros campos asturianos, como lo fueron la docena —más o menos— de "Chatos" que aún quedaban a la Escuadrilla "Vasca", y los "Moscas" supervivientes que, de una forma desesperada, a la vez que inútil, siguieron haciendo frente a la avalancha final que se les venía encima; avalancha que no se hizo esperar mucho, ya que el 2 de septiembre siguiente, tras un breve periodo

de calma y pese a la ofensiva gubernamental desencadenada en Aragón (Belchite y Zuera), con la que se pretendía envolver la capital zaragozana y, sobre todo, distraer tropas y efectivos en beneficio de los defensores asturianos, se reanudaron las operaciones en este frente del Principado.

Para colmo de males, el mismo día 2 de septiembre, la Escuadrilla vería reducirse el número de sus "Chatos" al perder otros dos, sorprendidos por los Bf-109, cuando acababan de derribar uno de los He-45 "Pavo" de cooperación. Asimismo fue abatido sobre el puerto de El Musel el "Mosca" tripulado por Nicolás Sardina Pérez durante el combate que siguió a la interceptación sobre Gijón de una formación de bombarderos He-111 y He-70, dos de los cuales —uno de cada tipo— se adjudicó la escuadrilla del capitán Aguirre.

El 4 de septiembre, caerían abatidos sobre Llanes dos bombarderos de la *Legion Condor*, al parecer Dornier Do-17 "Bacalaos", uno de los cuales tripulado por el teniente 1.º, Jefe del A/88, Hans-Detler von Kessel, el suboficial Erns Hein y el cabo Waldemar Krüger; el otro lo sería por el teniente Gerhard Krocke y los suboficiales Hermann Heil y Waldemar Schnell. Antes, durante la campaña vizcaína, habían caído otros dos aparatos de este tipo, cuyas tripulaciones estaban encabezadas por los tenientes pilotos Hans von Poser y Siegfried Gottanka.

Al día siguiente, las tropas nacionales llagaron a Llanes, población que ocuparon junto a su aeródromo, en el que desplegó poco después una escuadrilla de cazas Bf-109 de la *Legion Condor* para apoyar con mayor efectividad el avance nacional por la costa.

El 8 de septiembre, los He-51 alemanes derribaron el bimotor Airspeed AS-6 "Envoy" del voluntario francés Abel Guidez (19), abatido sobre Rivadesella.

El 9 siguiente fue otro día negro para la caza republicana que, no obstante sus reducidos efectivos, mostraba una actividad inusitada. Este día perdió también sobre Gijón, en combate con los Bf-109 que daban protección a sus bombarderos, el "Mosca" tripulado por Tomás Saladrigas que, herido por bala en ambas piernas, se vio precisado a saltar en paracaídas. Otros dos I-16 más parece cayeron en Avilés cuando defendían a los "Chatos" que, a su vez, atacaban las posiciones nacionales en este frente, y que también perdieron el I-15 tripulado por José Riverola Grua (20).

El Grupo español de FIAT 2-G-3, ahora mandado por el comandante Angel Salas Larrazábal, desplegó por estos días en el aeródromo de León

(19) Piloto francés contratado por el gobierno republicano al principio de la guerra, en la que empezó a operar como Jefe de la Escuadrilla "España" que organizó su compatriota André Malraux a los mandos de los cazas Dewoitine D-372, con los que parece alcanzó tres victorias aéreas (el correspondiente soviético Koltsov le adjudicó 10). Posteriormente pasó a la "Air Pyrénées".

(20) José Riverola Grua, mecánico de aviación que, el 18 de julio de 1936, inicio de la guerra de España, ejercía como tal en la Base de Hidros de Los Alcázares. Poco después, realizó el curso elemental de piloto pasando a continuación a la Escuela de Transformación de Santiago de la Ribera para recibir el oportuno entrenamiento en los cazas soviéticos I-15 "Chato". En febrero de 1937, durante la batalla del Jarama, fue destinado a la Escuadrilla mandada por Andrés García Lacalle, con la que combatió hasta el 24 de mayo siguiente, en que pasó al frente cántabro al mando de diez "Chatos", resultando herido en combate el 9 de septiembre cuando ametrallaba las posiciones nacionales en Avilés. En octubre de 1938 fue designado Jefe del Grupo de Asalto 28, dotado de aviones Gummán GE-23 "Delfín", con cinco de los cuales se exilió en Argelia el 30 de marzo de 1939, vísperas del final del conflicto.

MIGUEL ZAMBUDIO MARTINEZ



PILOTO de caza español que, tras iniciar en el verano-otoño de 1936, en plena guerra de España, el correspondiente curso en la Escuela de Vuelos y Combate de Alcalá de Henares —aeródromo dedicado a perpetuar la memoria de los héroes del "Cuatro Vientos" Barberán y Collar— pasó al de Santiago de la Ribera donde terminó el elemental y realizó el de transformación a caza, pasando después destinado al frente norte de la península, donde voló los Letov S-231 y Gourdou-Laseurre GL-32, con uno de los cuales, Miguel Zambudio intervino en la operación que finalizó con el hundimiento del acorazado "España" que bloqueaba los puertos gubernamentales del Cantábrico. En noviembre

siguiente, con la llegada a Bilbao de los cazas Polikarpov I-15 "Chatos", pasó destinado a la Escuadrilla "Vasca" formada con los mismos, y con la que combatió hasta el 19 de octubre de 1937 en que fue alcanzado en combate su "Chato" sobre Llanes y, con el término de la campaña y consiguiente toma de Gijón por los nacionales, fue evacuado a Francia desde la que pasó a Cataluña, siendo destinado a la 3.ª Escuadrilla de "Chatos", que también llegó a mandar a partir del 15 de mayo de 1938 al resultar herido en accidente su jefe Juan Comas Borrás, al que sustituyó también, en noviembre siguiente, en el mando del Grupo de Caza núm. 26, al frente de cuyas escuadrillas (1.ª y 3.ª) fue abatido y herido el 24 de diciembre, tras combatir contra los FIAT CR-32 y Bf-109 sobre la cabeza de puente de Serós.

(17) Obra citada, página 240.

(18) Obra citada, página 99.



Airspeed AS-6 "Envoy" de la LAPE, utilizado por las FARE durante la guerra. En el prototipo, matrícula G-ACMT, con el que se pasó a zona nacional el aviador español Fernando Rein Loring, morirían en accidente de aviación ocurrido en las proximidades de Buitrago, el General Emilio Mola, su ayudante y el piloto Angel Chamorro García.

CUADRO 5

AVIONES NACIONALES PERDIDOS O ACCIDENTADOS POR ACCIONES BELICAS DURANTE LA CAMPAÑA DEL NORTE

(Relación incompleta)

Marzo 37... El Do-17 del piloto alemán, teniente *Hans von Poser*, abatido en Vizcaya.
 1-IV-37... El He-51 tripulado por el suboficial *Hans Kolbow*, derribado en Vizcaya.
 13-IV-37... El He-51 del teniente piloto *Hans-Joachim Wandez*, abatido sobre Ochandiano (Vizcaya).
 18-IV-37... El Do-17 núm. 22-7, tripulado por el teniente alemán *Hans Sobotka* y los suboficiales *Friedrich Müller* y *Otto Hoffmeister*, derribado en Galdácano (Vizcaya).
 19-IV-37... El He-51 del piloto alemán *Walter Sünzle*, derribado en Vizcaya. Prisionero.
 19-IV-37... El He-51 del piloto alemán *Gunther Schülze*, abatido en Vizcaya. Prisionero.
 19-IV-37... El Ro-37 tripulado por los aviadores italianos capitán *Bruno Vittori* y el subteniente *Ilios Matterollo*, que cayeron al mar.
 Abril 37... El Do-17 pilotado por el teniente alemán *Siegfried Gottanga*, derribado en Vizcaya.
 Abril 37... El Br-19 del capitán *José A. Val Núñez*, derribado sobre los montes Incharta.
 24-V-37... El SM-79 "Sparviero" del capitán italiano *Mario Aramu*, alcanzado por la AA sobre Bilbao. Pudo regresar.
 25-V-37... El He-46 "Pava" del capitán *Carlos Martínez Vara de Rey*, que resultó herido sobre Ochandiano (Vizcaya).
 26-V-37... El Ba-65 del sargento italiano *Ireneo Moretti*, muerto en aterrizaje tras resultar alcanzado en Vizcaya.
 29-V-37... El Ju-86 núm. 26-1, abatido al Este de Ochandiano (Vizcaya). Cayó incendiado.
 3-VI-37... El AS-6 "Envoy" del general Mola, en cuyo accidente murió también el comandante piloto *Angel Chamorro García*.
 5-VI-37... El CR-32 del piloto italiano *Guido Presel*, abatido en Vizcaya, al parecer, por *Rafael Mangriñá*.
 16-VI-37... Un He-70 "Rayo" derribado sobre Bilbao.
 14-VIII-37... El Ju-52 núm. 22-51, tripulado por *Julio Ercilla García*, *José Montel Toucel*, *José Iñiguez Sánchez-Arjona*, *José L. Larrazábal Barrio* y *Justo Pérez Vázquez*, que hizo explosión sobre el puerto de Santander por defecto de las espoletas.
 14-VIII-37... El Ro-37 tripulado por los aviadores italianos teniente *Giorgio Busca* y subteniente *Pietro Mosca*. Cayó al mar.
 17-VIII-37... El Ro-37 del teniente italiano *Giuseppe Somalvico*, abatido en Villarcayo.
 17-VIII-37... El CR-32 del subteniente italiano *Adamo Giuliotti*, derribado sobre Cantabria.
 20-VIII-37... Los He-51 de César Martín Campos y Manuel Ferreras Larraña, que parece chocaron en pleno vuelo al meterse entre nubes sobre Cantabria.
 20-VIII-37... El He-51 de *Rafael Simón García*, de la misma patrulla anterior que, perdido, aterrizó en un prado de la montaña.

24-VIII-37... el CR-32 del subteniente italiano *Marcello Giuglioli*, abatido en Cantabria.
 Agosto 37... El BI-109 del piloto alemán *Norbert Flegel*, muerto en accidente en La Albericia, tras combatir en Cantabria. Avión núm. 6-7.
 4-IX-37... El Do-17 tripulado por los aviadores alemanes *Hans-Detlev von Kessel*, *Ernst Hein* y *Waldemar Krüger*, abatido sobre Llanes (Asturias).
 4-IX-37... El Do-17 tripulado por los aviadores alemanes *Gerhard Krockner*, *Herman Heil* y *Waldemar Schnell*, derribado sobre Llanes (Asturias).
 11-IX-37... El cabo *Stanislaus Leske*, tripulante de un Do-17, muerto en accidente de aterrizaje en Asturias.
 21-IX-37... El Ju-52 tripulado por los aviadores alemanes *Klaus Held*, *Bruno Ness* y *Franz Nokler*, que alcanzado por AA sobre Gijón, de regreso a base cayó en Santiurde.
 22-IX-37... El teniente observador *Hans Kemper*, tripulante de un Do-17 que se accidentó en despegue de La Albericia, pereció.
 24-IX-37... El He-111 tripulado por los aviadores alemanes *Einrich Meyer*, *Karl Brettmaier*, *Ernst König* y *Franz Nielbuhr*, que, alcanzado por la AA en Gijón, cayó en Heras (Cantabria).
 24-IX-37... El cabo alemán *Willy Sembach*, tripulante de un Ju-52, muerto en pleno vuelo sobre Asturias por los cazas gubernamentales.
 27-IX-37... El He-45 "Pavo" de *Juan Crespi* y *Angel Hernández Díaz*, abatido desde tierra en Asturias.
 29-IX-37... El SM-81 "Pipistrello" tripulado por los aviadores italianos *Manfredo Appiani*, *Sebastiano Bacchini* y *Giulio Cattaneo*, abatido sobre Gijón por la AA. Cayó al mar.
 30-IX-37... El He-45 "Pavo" de *Antonio Olivera Fernández* y *Willy Walconig* abatido desde tierra en el Tarna (Asturias).
 1-X-37... El He-45 "Pavo" de *Antonio Olivera Fernández* y *Willy Walconig* derribado por segunda vez desde tierra en el Tarna.
 4-X-37... El Ro-37 del subteniente italiano *Bruno Paoletta*, muerto en Asturias en accidente de aterrizaje fuera de campo.
 10-X-37... *Antonio Peñafiel*, herido en Asturias sobre He-45 "Pavo".
 12-X-37... El He-45 "Pavo" de *Victoriano Santos Santos* y *Joaquín Martínez de Velasco*, abatido en el puerto de Tarna desde tierra.
 14-X-37... El He-45 "Pavo" de *Enrique Cárdenas Rodríguez* y *Enrique Mata Martín*, abatido desde tierra en el puerto de Tarna.
 21-X-37... El piloto alemán *Friedrich Schwanengel*, herido mortalmente sobre Gijón a los mandos de un Do-17, logró volver a La Albericia, muriendo en el hospital. ■

para apoyar el avance nacional por el interior hacia Arenas de Cabrales, dando protección a los aviones de cooperación y efectuando ametrallamientos, como los llevados a cabo contra las posiciones gubernamentales de Pola de Gordón y del Pico del Gallo, con felicitación del coronel Muñoz Grandes (21).

El 19 de septiembre cayó otro de los destacados pilotos de la 1.^a promoción de Kirovabad, Eloy González Obarro, cuyo "Mosca" fue alcanzado de lleno sobre Gijón, cuando atacaba frontalmente a un bombardero alemán Ju-86, uno de los cuales fue abatido momentos antes, o por lo menos alcanzado gravemente, por este mismo aviator.

Los pocos "Chatos" que aún restaban a la Escuadrilla "Vasca", pese a todo, continuaban su infructuosa labor de ametrallamiento, salvándose milagrosamente en más de una ocasión de perder algún que otro aparato en su infatigable combatir, llegando incluso a derribar varios aviones nacionales.

El 21 de septiembre, cuando regresaba a su base en el aeródromo de Pontejos, después de cumplir una misión sobre los objetivos asturianos, donde debió resultar alcanzado, se estrelló en las cercanías de Santiurde el Ju-52 de la *Legion Condor* tripulado por el suboficial Klaus Held y los cabos Bruno Ness y Franz Nokler, que perecieron, y el 22 siguiente, al despegar de La Albericia, un Do-17 meteorológico, cayó violentamente a tierra dañando tres He-70 allí estacionados. En este accidente pereció el teniente observador Hans Kemper y resultarían heridos el piloto y el mecánico.

Dos días después, el 24 de septiembre, murió en vuelo, ametrallado por los "Chatos" y "Moscas", el cabo Willy Sembach, tripulante de uno de los Ju-52 alcanzados este día sobre Gijón, dos de los cuales aterrizaron violentamente antes de llegar a su base. Este mismo día, cuando regresaba de un servicio, al parecer alcanzado por la AA, se estrelló en las proximidades de Heras un He-111 de la *Legion Condor*, muriendo su tripulación integrada por los tenientes Ernst König y Heinsch Meyer y el sargento Franz Niebuhr Brettmeier (22).

Las tropas nacionales continuaron su avance ocupando el 27 de septiembre, por la costa, el puerto y villa de Rivadesella y más al sur, llegaron hasta el puerto de Tarna, donde la fuerte resistencia gubernamental hizo necesario el empleo marino de la aviación de cooperación, siendo derribado este mismo día el He-45 "Pavo" tripulado por Juan Crespi y Angel Hernández Díaz.

El 28 siguiente, los "Moscas" se adjudicaron el derribo de dos aviones nacionales, sin especificar el tipo, pero poco después, al ametrallar las posiciones enemigas en el sector de Avilés, uno de los monoplanos soviéticos fue alcanzado por los disparos hechos desde tierra.

El día 29 se precipitó en el mar frente a las costas gijonesas, alcanzado por las defensas antiaéreas, el Savoia Marchetti SM-81 "Pipistrello" tripulado por los subtenientes pilotos Manfredo Appiani y Sebastiano Bacchini, el sargento mecánico Arrigo Tossi, el ametrallador Tullio Torregiani y el radio Giulio Cattaneo, que perecieron (23).

El último día de septiembre caerían derribados los cazadores republicanos Andrés Rodríguez Panadero y Daniel Ranz y Díez de Artazcoz, que perecieron a los mandos de sus respectivos "Moscas"; bajas éstas que se compensarían con el derribo este día y el 1.^o de octubre de otros dos "Pavos", tripulados en ambos casos por Antonio Olivera Fernández y el voluntario belga Willy Wackoning.

En esta última jornada, los nacionales ocuparon la gruta y basílica de Covadonga no obstante la tenaz resistencia ofrecida por las tropas asturianas que, pegadas a un suelo tan conocido como abrupto, lo defendieron a costa de grandes sacrificios y no menos bajas.

Días después, el 7 de octubre, durante un servicio de apoyo a las tropas gubernamentales, resultó abatido por las defensas de tierra el "Chato" de Primitivo Oreja Moreno, mientras que los "Moscas" (tres o cuatro que, como mucho, quedaban en vuelo) se atribuyeron el derribo de dos aparatos nacionales, un bombardero trimotor y un caza, abatidos sobre San Justo.

El 10 siguiente, en el duro batallar de los He-45 sobre tierras asturianas, otro "Pavo" resultó alcanzado y herido su piloto Antonio Peñafiel que, no obstante, pudo llegar tras sus líneas.

El día 11, en un nuevo enfrentamiento contra los Bf-109 alemanes, Francisco Tarazona Torán, que voló este día con su compañero Huertas y dos de los "Chatos", pasó sus apuros al ser perseguido por uno de los cazas

germanos hasta el mismo aeródromo de Carreño, donde tras un comprometido aterrizaje, saltó del "Mosca" y corrió como pudo sorteando los disparos del Messerschmitt que, después, intentó incendiar el aparato en varias pasadas.

En este mismo combate, entre el "Chato" de Ramón Llorente Castro y el "Mosca" de Huerta, parece que tocaron gravemente sobre el puerto de Gijón uno de los Junkers que bombardearon el puerto de El Musel.

Cangas de Onís fue ocupada por las tropas nacionales dicho día 11, y el 12 siguiente sería derribado sobre el puerto de Tarna el He-45 tripulado por Victoriano Santos Santos y Joaquín Martínez de Velasco. El 13 resultó herido en la boca el aviator gubernamental Huertas al capotar en Carreño con motor parado y tras mantener un duro y desigual combate —sólo dos "Moscas" en vuelo— contra los Bf-109 germanos.

El 14 de octubre resultaría derribado el propio Francisco Tarazona cuando, con Luis de Frutos y los "Chatos" de Ramón Llorente y Miguel Zambudio, únicos en vuelo este día, salieron a interceptar los aviones de la *Legion Condor* sobre Gijón, pero la abrumadora superioridad de la caza germana dispersó a los aviones republicanos que, perseguidos por los Bf-109, como en el caso de Tarazona, se vio obligado a abandonar su "Mosca" —casi destrozado por los impactos— y saltar en paracaídas, resultando herido, por lo que fue hospitalizado en Gijón.

Este mismo día 14, tras un duro ataque de los He-45, que perdieron el tripulado por Enrique Cárdenas Rodríguez y Enrique Mata Martín, se rompió el frente por Peña Lasa, con lo que el avance nacional se aceleró, ocupándose también Arriondas y el 17 Colunga.

El 19 de octubre, los "Chatos" y "Moscas" salieron hacia Llanes en ayuda de las tropas gubernamentales, resultando derribado el I-15 de Miguel Zambudio Martínez, que pudo aterrizar aunque fuera de campo, y el día 20, en un postrero enfrentamiento contra la caza nacional sobre Arriondas, fueron derribados un "Chato" y un "Mosca", que representaron los dos últimos cazas republicanos abatidos a lo largo de la campaña del norte.

La situación era crítica y desesperada, por lo que no es de extrañar que este mismo día 20, Luis de Frutos, a los mandos de un "Mosca" en cuyo fuselaje se acomodó como pudo un mecánico, voló hasta Francia aterrizando en el aeródromo de Parme (Biarritz), campo en el que también tomarían tierra poco después tres "Chatos", entre ellos los tripulados por Ramón Llorente Castro y Miguel Zambudio Martínez.

Por otra parte, los heridos hospitalizados en Gijón Francisco Tarazonas, Tomás Saladrigas, Huerta y Toquero, entre otros aviadores y mecánicos de las FARE, fueron embarcados en el buque británico "Stanley Wood", cuyo capitán, burlando las presiones a que fue sometido por los navíos de la escuadra nacional "Almirante Cervera" y los bous armados "Ciriza" y "Alcázar de Toledo", los desembarcó en el puerto francés de Burdeos.

El 21 de octubre de 1937, la campaña del norte se dio por finalizada con la toma de Gijón, sin apenas lucha, y del aeródromo de Carreño por las tropas nacionales, que capturaron, entre otro material aéreo, cuatro "Chatos" y otros tantos "Moscas", como aviones más representativos, así como tres Gourdou-Laseurre GL-32, un Letov S-231, un Koolhoven KF-51, un Potez 25, un Hispano/Nieuport Ni-52 y dos CASA/Breguet 19, todos ellos con averías o destrozados de mayor o menor grado.

Este mismo día 21 y no obstante la escasa resistencia ofrecida por las tropas asturianas en la toma de Gijón, fué alcanzado sobre El Musel el Do-17 del teniente piloto Friedrich Schwannengel, que resultó gravemente herido y moriría horas más tarde en la Casa de Salud de Valdecilla, tras aterrizar sin tren en La Albericia y salvar así a los otros tripulantes. Esta fue sin duda la última baja sufrida por la *Legion Condor* en la campaña cántabra.

* * *

Desaparecida la Escuadrilla "Vasca" al ser ocupada toda la franja cántabra por el Ejército nacional, en el próximo número de "Aeroplano" verá la luz una tercera y última parte de este trabajo, dedicada a glosar los hechos más destacados en que intervinieron las restantes Escuadrillas de "Chatos" (1.^a, 2.^a, 3.^a y 4.^a) del Grupo 26 a lo largo de nuestra guerra, puntualizando finalmente las unidades aéreas en las que prestaron servicio, al término de la contienda, en el entonces recién creado Ejército del Aire.

En este punto, es nuestro deseo expresar al coronel don Emilio Herrera Alonso todo nuestro agradecimiento por la información brindada, relacionada con los aviadores caídos durante esta campaña, sobre todo en Cantabria, lo que nos ha permitido completar aún más los datos que ya poseíamos, reuniéndolos con el único fin de servir a la Historia Aeronáutica española. ■

(21) Jesús Salas Larrazábal. Obra citada, página 252.

(22) Datos ofrecidos por el coronel Herrera Alonso.

(23) Relación oficial (incompleta) de aviadores italianos caídos en la guerra de España.

Los “Chatos” en España

III

ESTANISLAO ABELLAN AGIUS
Capitán de Aviación (R)

YA vimos (1) como fueron creadas las tres primeras Escuadrillas de “Chatos” con los Polikarpov I-15 llegados al puerto de Cartagena y Bilbao en octubre y noviembre de 1.936, que empezaron mandando los soviéticos Pavel V. Richagov (“Palancar”), Sergei F. Tarkhov (“Antonio”) y Boris A. Turmanskii (“Maranchov”).

Vimos también como las dos primeras se trasladaron al frente de Madrid para cooperar en su defensa, y su actuación a lo largo de las batallas de Málaga, Jarama y Guadalajara, como hechos más importantes, hasta que la de Richagov o “Palancar”, después mandada por Ivan Kopets (“José”) y finalmente por Andrés García Lacalle, fué disuelta y sus aviones integrados, en mayo de 1.937, en la que se conoció como Escuadrilla “Vasca” (2), que combatió en el frente cántabro hasta la cancelación del mismo en octubre siguiente.

En dicho mes de mayo entró en vigor la reorganización de la Fuerza Aérea republicana, dándose numeración lógica a las Escuadrillas y encuadrándolas en Grupos según al tipo de avión.

Por lo que respecta al material soviético, los Grupos fueron: 21 “Moscas” (I-16), 24 “Katiuskas” (SB.2) y 26 “Chatos” (I.15), cuyas Escuadrillas de “Chatos” quedaron así:

- Escuadrilla “Vasca”... Sin numeración.
- 1ª Escuadrilla..... (La que empezó mandando Anton Kovaleski “Casimiro”) de IVAN ERYOMENCO.
- 2ª Escuadrilla..... ROBERTO ALONSO SANTAMARIA.

- 3ª Escuadrilla..... (la que empezó mandando Sergei Tarkhov) de BORIS KOSAKOV.

- 4ª Escuadrilla..... En cuadro. Se activaría en septiembre con LADISLAO DUARTE ESPES como jefe.

- Una 5ª Escuadrilla se creó hacia marzo de 1938, pero pronto fue disuelta, sin llegar a operar, y sus aviones repartidos entre las otras escuadrillas.

LA GRANJA DE SAN ILDEFONSO Y HUESCA

EL Ejército Popular, con el fin de retraer efectivos nacionales del frente cántabro, atacó por el sector de La Granja de San Ildefonso el 31 de mayo de 1937, para lo que desplegó en el sector central a las 1ª y 3ª Escuadrillas de “Chatos”, con el apoyo de los “Moscas” y R-5 “Rasantes” y R-Z “Natachas”, aviones de cooperación que perdieron este mismo día 31 el tripulado por el voluntario norteamericano Eugene Finnich, y, en Alicante, el “Chato” de protección de costas tripulado por el voluntario alemán Herman Feld (“Germán Pérez Lopez”).

El 2 de junio, las FARES desarrollaron una gran actividad aérea en este sector. Los “Natachas” y “Rasantes”, con fuerte protección de “Chatos” y “Moscas”, llevaron a cabo diversos servicios y en los combates que se originaron, el voluntario norteamericano Frank G. Tinker, que ahora volaba en los “Moscas” con su compatriota Albert G. Baumler (“Ajax”), señalaba que su escuadrilla derribó tres FIAT sin tener pérdidas, olvidando que su compatriota “Ajax” apenas si pudo llegar a su base por las graves roturas en la cola de su “Mosca”. Por su parte, los cazadores nacionales Vázquez Sagastizábal y

(1).- “Aeroplano” número 7, página 109.

(2).- “Aeroplano” número 8, página 51.



Rubio Paz se adjudicaron dos y un "papagayos" (3) respectivamente, y Rubio Paz, además, un "Mosca", alcanzando un "Chato" Vázquez Sagastizabal.

Al amanecer del día 3, la 3ª Escuadrilla de "Chatos" y la 2ª de "Moscas", dieron protección a los aviones de cooperación, atacando las posiciones nacionales de La Granja. Por la tarde, estos mismos aviones encontraron sobre La Granja los CR-32 y He-51 nacionales, originándose un duro combate, durante el cual, muchos aviones se vieron obligados a abandonar la lucha alcanzados por los disparos, lo que, sin duda, indujo a pensar que habían sido abatidos. De otro modo no se comprende los aviones derribados reclamados por ambos bandos: 10 "Chatos", 2 "Moscas" y 3 "Douglas" (?), por parte nacional, mientras que Tinker (4) señala nueve cazas nacionales los abatidos. La realidad fue que solo se perdió el "Mosca" de Gregori Pleschenkov, que se vio obligado a abandonarlo en vuelo, lanzándose en paracaídas.

El 4 siguiente, dos FIAT de vigilancia (el comandante García Morato y Rafael Mazarredo Trenor) descubrieron a los aviones republicanos. Este día escribió Morato en su "Diario" que combatió con 3 "Moscas" "derribando uno según vio su compañero". Tinker, por su parte, dice que Valentin Ukhov derribó un FIAT que volaba en solitario.

Días después, el 10 de junio, habiéndose dado por finalizadas las operaciones en La Granja de San Ildefonso, la 3ª Escuadrilla de "Chatos" (Kosakov) se trasladó al aeródromo de Balaguer (Lérida) para operar durante el ataque diversivo gubernamental sobre Huesca, como refuerzo de la 2ª Escuadrilla (Alonso Santamaría), junto a las 1ª y 3ª de "Moscas" que desplegaron en Barbastro.

Por su parte, el grupo de Caza 2-G-3 se trasladó al aeródromo zaragozano de Sanjurjo (Garrafinillos) para dar protección a los He-46 de José Pérez Pardo y He-51 de Luis Corsini Beca, que el día 11 siguiente interceptaron una formación de "Chatos" y "Moscas" que daban protección a los "Natachas". Los cazadores nacionales se adjudicaron el derribo de 5 aviones republicanos, entre ellos un Potez y 2 "Katiuskas", de los que solo aperecen 2 "Natachas", los tripulados por Luis Alonso Vega y José Mateo León.

El día 12 fue otra jornada muy activa para la aviación de caza republicana, que realizó cinco servicios de protección a los "Katiuskas" y "Natachas", en el segundo de los cuales tuvo lugar otro combate, en el que la caza nacional volvió a anotarse otros cuatro "Moscas".

El 13 siguiente, los aviones de cooperación gubernamentales, con la protección de "Chatos" y "Moscas", atacaron las defensas de Huesca, mientras los Ju-52, He-46 y CR-32 hacían lo propio en el sector de Azuara.

El 14 tuvo lugar otro importante combate aéreo en el frente aragonés, en el que las dos Escuadrillas de "Chatos" (Alonso Santamaría y Kosakov) y los "Moscas" de Minaiev, interceptaron una notable formación de aviones nacionales. Tras el combate que se originó, el parte gubernamental admitía la pérdida de 3 "Chatos" y un "Mosca", contra el derribo de 6 cazas nacionales, cuyos aviadores reclamaron otros 6 aparatos republicanos.

El 15 de junio, los "Katiuskas" atacaron sin oposición los objetivos zaragozanos y, en otro sector del frente aragonés, al piloto nacional Arístides García ametralló a un "Natacha" que, tras una homérica defensa, hirió al piloto del CR-32 y huyó como pudo de la zona.

Al día siguiente, 21 "Katiuskas", con la escolta de los "Moscas", bombardearon Huesca. En el combate que tuvo lugar entre los cazas gubernamentales y los FIAT, si hacemos caso al norteamericano Frank G. Tinker, 5 CR-32 fueron abatidos, mientras que el cazador nacional Vázquez Sagastizabal, que consideró este enfrentamiento como "muy duro y difícil", se adjudicó el derribo de un "Mosca", cuyo piloto se lanzó en paracaídas, y sus compañeros Guerrero y Salvador abatieron sendos Aero-101 contra la pérdida de 5 FIAT y He-51.

Dos días después tuvo lugar otro duro ataque a Huesca a cargo de una escuadrilla de "Katiuskas" y tres de "Natachas", con la protección de las dos Escuadrillas de "Chatos" y las dos de "Moscas", mientras que 5 Fokker hacían lo propio en el aeródromo de Garrafinillos donde, según fuentes nacionales, resultó abatido uno de los trimotores. Este día, el bando republicano reclamó el derribo de 5 FIAT y, en Campo Real, cuando realizaba las pruebas en vuelo de su "Mosca", pereció el piloto soviético Lichnikov, de la 3ª Escuadrilla.

A partir del 21 de junio y tras un enésimo ataque de los "Katiuskas" a Huesca, Jaca y Zaragoza, disminuyó la presión de las fuerzas de superficie

gubernamentales, con lo que se dio por finalizada la ofensiva sobre Huesca.

No obstante, el 24, los "Chatos" derribaron un He-46 y alcanzaron el He-51 tripulado por Cándido Fernández Pérez, que aterrizó en las proximidades de Gandesa, donde fue hecho prisionero.

Este mismo día, la 3ª Escuadrilla de "Chatos" (Kosakov) se trasladó a Azuqueca, mientras que las 1ª y 3ª de "Moscas" lo habían hecho días antes a El Carmolí.

BRUNETE

POR estas fechas, el bando gubernamental estaba preparando otra ofensiva al oeste de Madrid, que se conoció como batalla de Brunete, que trataba de obligar al nacional a retraer efectivos del frente cántabro y de cercar a las tropas nacionales al S0 de la capital.

Las operaciones dieron inicio en la madrugada del 6 de julio de 1.937 a lo largo de la línea comprendida entre Navalagamella y Villanueva del Pardillo, en la que el Ejército Popular rompió el frente con la cobertura aérea de las Escuadrillas de "Chatos" de Ivan Eryomenko (1ª) y Boris Kosakov (3ª) y de las 1ª y 3ª de "Moscas". En los combates aéreos que se produjeron, la caza republicana ametralló a dos FIAT CR-32 y derribó un He-51, perdiendo el I-16 del soviético Gregori N. Khosianov, abatido en las inmediaciones de Villanueva de la Cañada.

El 7 de julio fue un claro ejemplo de la actividad desarrollada en este frente. Los bombardeos republicanos, con fuerte protección de la caza, atacaron un buen número de objetivos nacionales en El Espinar, Navalcarnero, Majadahonda, Retamares, Boadilla del Monte, Sevilla la Nueva, Quijorna, Ciempozuelos, Navalagamella y los aerodromos de Getafe y Avila.

En los combates aéreos que se originaron, los "Chatos" y "Moscas" derribaron los CR-32 del subteniente italiano Mario Vercellio y de los sargentos Gino Passeri y Alfonso Mattai, hiriendo grave al Comandante Andrea Zotti, Jefe del Grupo XXIII "Asso di bastoni". Se perdió el "Chato" del soviético del Alexis T. Tcharkassov.

Así mismo, los "Moscas" combatieron sin éxito contra los Messerschmitt Bf-109 de la Legión Condor, que el 8 siguiente puso también en juego los bombardeos He-111, cuya velocidad mermaba notablemente la supremacía que, en este aspecto, podrían tener los I-16 soviéticos, que perdieron el tripulado por Beliekov.

Este día 8, varios "Chatos" que volaban bajo al mando del Jefe del Grupo 26 Eugene Ptukhin, fueron interceptados por 6 cazas alemanes Bf-109, que alcanzaron el biplano soviético del voluntario yugoslavo Bozhko Petrovic, de la 1ª Escuadrilla de "Chatos".

Al día siguiente, los Ju-52 de los comandantes González Gallarza y Carrillo Durán, bombardearon Brunete sin oposición aérea, mientras que los "Natachas" y "Katiuskas" hacían lo propio sobre los objetivos nacionales con la protección de los "Chatos" y "Moscas", pese a lo cual, parece que 4 aviones de cooperación fueron abatidos por los Bf-109 que, además, alcanzaron al "Mosca" del piloto soviético Ivan Lakaiev, que capotó en Campo Real resultando herido.

El 10 de julio, los "Katiuskas" bombardearon Escalona y las columnas nacionales que avanzaban desde Villaviciosa de Odón y Navalcarnero, mientras los "Chatos" de la 3ª Escuadrilla acompañaron a los R-Z "Natachas" en sus salidas sobre Cuatro Vientos, Leganés y Carabanchel, derribando en combate al CR-32 3-56, tripulado por Jesús Rubio Paz, que voló este día agragado al Grupo italiano "Asso di bastoni" con Bermudez de Castro y Arístides García, los cuales, acabada la revisión de sus FIAT en Tablada, se habían incorporado a Avila. Dos de los "Chatos" fueron también alcanzados, aunque pudieron aterrizar.

El día 12, incorporados a Avila los restantes CR-32 del Grupo español 2-G-3, salieron al frente junto a los del citado Grupo italiano, entablando combate contra cinco Escuadrillas de "Chatos" y "Moscas". En el duro enfrentamiento perdieron la vida, por parte nacional, el capitán Narciso Bermúdez de Castro -uno de los fundadores de la "Patrulla Azul"- cuyo CR-32 cayó a tierra incendiado, y por parte republicana, los soviéticos Karpov y Sheliganov además del voluntario yugoslavo Bonhko Petrovic, todos sobre "Chato", y Alexandr Minaiev, Jefe de la 1ª Escuadrilla de "Moscas". Además, resultaron abatidos el I-16 de Albert G. Baumler y el SB-2 "Katiuska" de Enrique Basanta Linares, que se accidentó al aterrizar en Sisante. Los aviadores gubernamentales reclamaron 8 FIAT y un He-51.

En los combates habidos el día 13, las FARE perdieron el "Chato" del voluntario Harold Dahl, que fue hecho prisionero, y dos "Moscas", reclamando el derribo de un Ju-52, dos Ro.37, cinco CR-32 y dos Bf-109 uno de los cuales, por el propio Frank G. Tinker. Fuentes nacionales admitieron la pérdida de dos Fiat, y la Legión Condor se adjudicó un "Chato", único constatado.

(3).- Nombre con el que, de modo genérico, los aviadores nacionales llamaban a los biplanos de bombardeo ligero R-5 "Rasantes" y R-Z "Natachas", sin hacer distinción del tipo de avión, quizás por lo parecido de sus siluetas, sobre todo, en vuelo.

(4).- "L'Aviation Republicaine Espagnola", Patrick Laureau, pág.91.

Por estas fechas, muchos "Chatos" debieron pasar a revisión tras el duro batallar. No obstante, los que podían volar, lo hicieron el 14 siguiente acompañando a los "Natachas", tres de los cuales, los integrantes de la patrulla mandada por el mejicano Eduardo Verduzco Robles (5), fueron abatidos en Hoyo de Pinares y el "Mosca" de Tinker, alcanzado, capotó fuera de campo.

El 15 de julio tuvo lugar otro gran combate entre los FIAT italoespañoles y las tres Escuadrillas de "Moscas", que daban protección a los "Natachas" y a los "Chatos" de la 1ª Escuadrilla (Ivan Eryomenko).

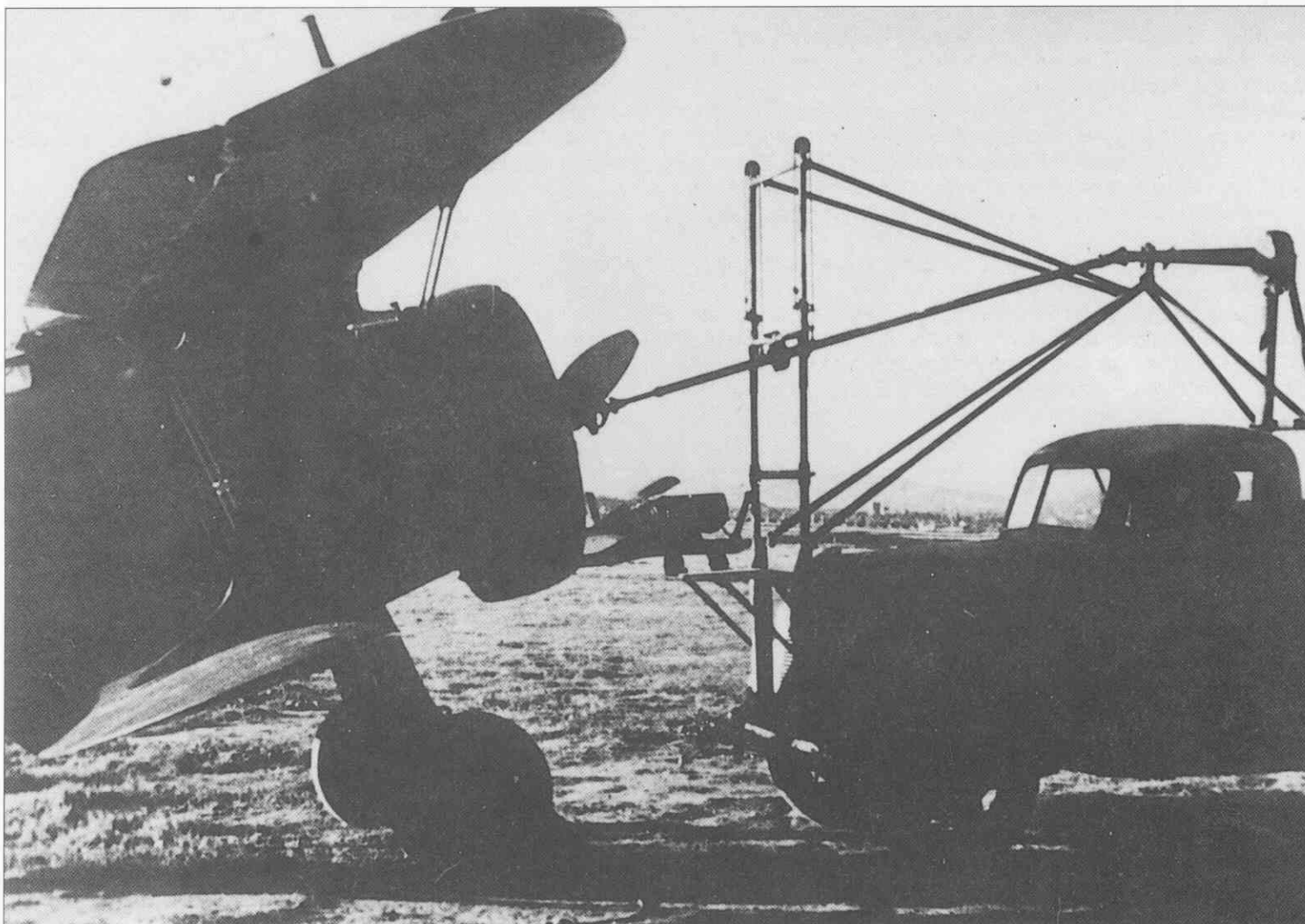
El 16 resultó herido el Alcalá de Henares el Jefe de la Escuadra de Caza Ivan Kopets y muerto el comandante Agustín Sanz Sáinz, jefe del aeródromo, a consecuencia del bombardeo realizado por la Aviación nacional al mismo.

El 17 siguiente, los FIAT de García Morato y los Bf-109 alemanes, combatieron contra los "Moscas" de la 1ª Escuadrilla, que derribaron el Messer del

El 19 siguiente debieron ser alcanzados un "Mosca" y un He-51, y el 20, los "Natachas" erraron su objetivo, bombardeando las posiciones del Ejército Popular al norte de Brunete, cuyas defensas repelieron el ataque alcanzando un buen número de R-Z. El 22, un "Mosca" de la 1ª Escuadrilla capotó en Alcalá de Henares.

El día 24 caería derribado un Dornier Do-17, cuya tripulación se salvó lanzándose en paracaídas, pero fué hecha prisionera, así como el He-51 del teniente Ernst-Friedrich Reuter y el FIAT del teniente Enzo Macani.

El 25 de julio, los "Moscas" de una patrulla de vigilancia abatieron sobre Brunete el Ju-52 tripulado por Cándido Pardo Pimenter, Andrés Val Núñez, Félix Álvarez Pardo, Eloy Becedas Harina, Mario Ginés y el guardia civil radio Hitos Pulido, aunque otra versión es que hizo explosión en pleno vuelo por fallo del dispositivo eléctrico de las espoletas.



Estrafalaria pero efectiva puesta en marcha de los aviones utilizados por las FARE durante la guerra.

subteniente Guido Höness sobre Brunete, derribo que se lo adjudicó el piloto norteamericano Frank G. Tinker.

El 18 de julio, fecha en que se cumplía el primer año de guerra, dió inicio la contraofensiva nacional sobre Brunete y tuvieron lugar cinco enfrentamientos, en los que la Aviación nacional se adjudicó un "Chato", un "Mosca" y un "Natacha", este último derribado por García Morato, mientras que la Aviación Legionaria perdía al teniente Giuseppe Mollo, que cayó a los mandos de su FIAT, y la Legión Condor el suboficial Harbach, que fué hecho prisionero, y el prototipo del He-112 tripulado por Helmut Schulze, que pereció en Escalona al intentar aterrizar.

(5).- Eduardo Verduzco Robles fue un piloto mexicano voluntario en las FARE, destinado en la Escuadrilla 50 independiente de "Natachas". Opinaba que la maniobra de evasión adoptada por estos biplanos tras bombardear en el frente, picando hasta llegar a ras del suelo y escapar del ataque de los FIAT, perjudicaba al avión, por lo que su patrulla, como ocurrió este día 12, terminado el ataque, en vez de picar, continuó en vuelo de crucero, momento que aprovecharon los cazadores nacionales para incendiar a los tres "Natachas". Solo se salvó uno de los pilotos, pero su cara quedó completamente desfigurada por las quemaduras. (Del Boletín A.D.A.R. núm 17, septiembre-octubre 1981, página 12: "La muerte de un piloto mejicano", de Ricardo Domingo y Bochaca).

El día 26 sería el turno de otro Ju-52, de la Legión Condor, tripulado por el teniente Leo Falk y los suboficiales Walter Brötzmann, Fritz Berndt, August Heyer y Georg Ubelhach, que fué abatido durante la noche por Mijail N. Yakushin, piloto de la patrulla de caza nocturna de la 1ª Escuadrilla de "Chatos".

BELCHITE

A finales de Julio de 1937, este frente quedaría estabilizado, lo que redundó en beneficio de las tripulaciones y, sobre todo, del material que, tras el desgaste sufrido, necesitaba ser sometido a una revisión a fondo, tras la cual, la 1ª Escuadrilla de "Chatos" pasó a Hijaer (Teruel), la 2ª de Alonso Santamaría, ahora mandada por Vicente Redondo de Castro, volaría a Figueras (Lérida) y la 3ª de Boris Kosakov quedaría en el aeródromo de Balaguer donde, a finales de agosto, la entregaría al español Juan Comas Borrás, que había regresado del frente cántabro. En Candanós desplegaría la patrulla de caza nocturna.

El 24 de agosto de 1937 dió comienzo la ofensiva gubernamental por la zona central del frente aragonés, rebasando el Ejército Popular la población



Pilotos de la 3a Escuadrilla de "Chatos", entre los que podemos ver a Jacinto Puig, (?), Domingo B. Hueso, José Menéndez (El Viejo), Antonio Briz, Antonio Sánchez, Miguel Zambudio, Ortega, Elías Hernández, Antonio Nieto, Jesús Pérez y Montagut, capitaneados por su jefe Juan Comas Borrás.



sioneros al ser derribados sus CR-32, pero reclamó como abatidos nada menos que 9 "Chatos", 2 Aero-101 y un "Mosca", aviones que no aparecen por parte alguna.

Es de resaltar que durante este mes de agosto, el Servicio de Aviación y Fabricación de Reus (SAF-3) hizo entrega al 26 Grupo de Caza de los 3 primeros I-15 "Chatos" contruidos en España (6), que recibieron la nomenclatura de CA.

El 1º de septiembre, los "Chatos" y "Moscas" interceptaron una formación de Ju-52 y He-46, con la correspondiente protección de los CR-32. Los cazas republicanos, en su primera pasada, alcanzaron el He-46 del sargento Luis Teixeira Castillo, hiriéndole mortal-

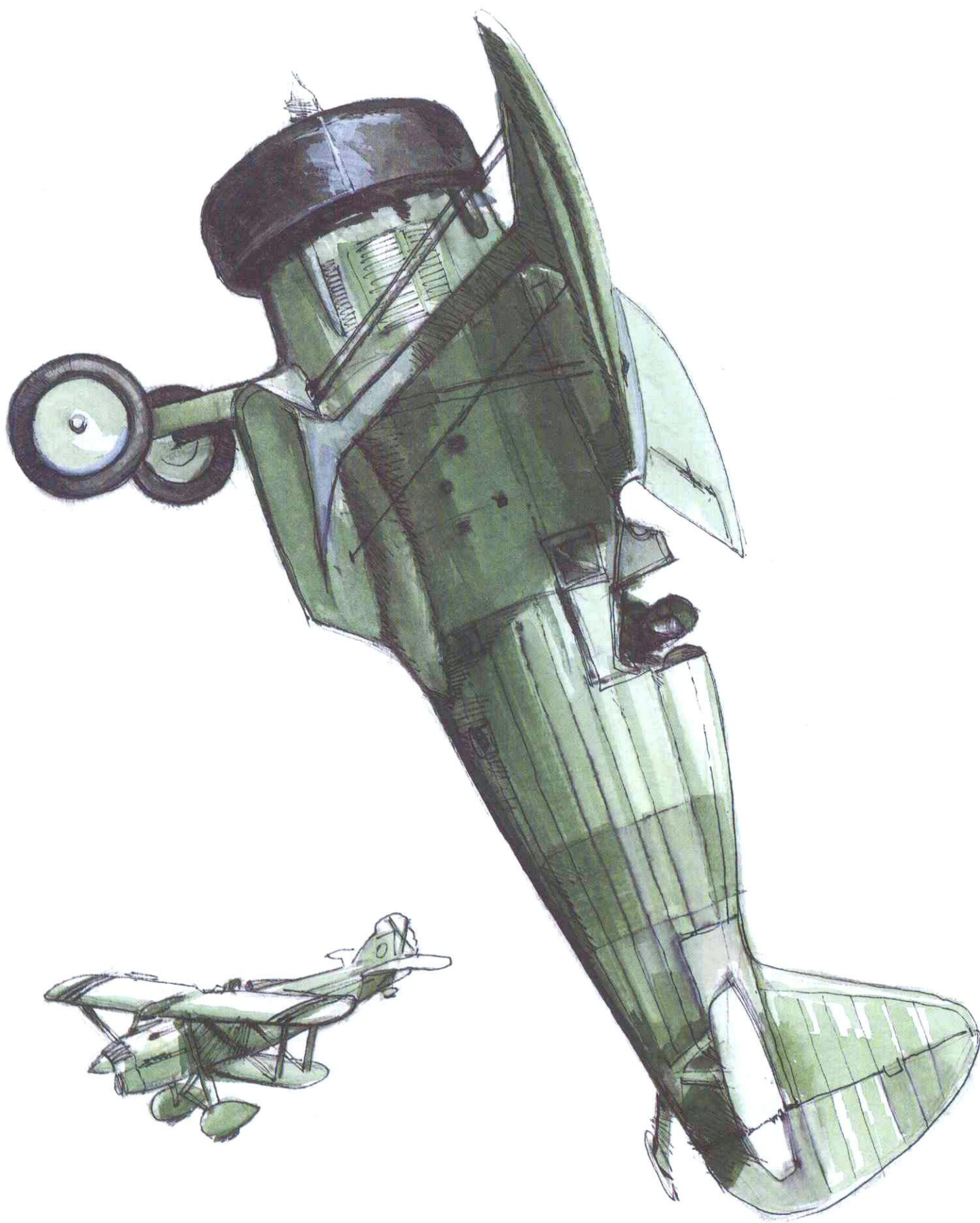
de Villamayor de Gállego, avanzando el 26 siguiente, por la zona sur, sobre Quinto y Belchite, pero la actividad aérea republicana sobre retaguardia nacional, a lo largo de este mes, fué muy notable.

Este mismo día 26, en los combates que tuvieron lugar sobre Villamayor de Gállego fueron derribados los CR-32 tripulados por los aviadores italianos Enrico Schiavano y Gilberto Caselli, así como el He-51 del comandante José Pédez Prada -que murió en el Hospital de Fraga, donde sería interrogado por el Coronel Ignacio Hidalgo de Cisneros- y el alférez Salvador Blanco Román. Por parte gubernamental, 4 "Chatos" resultaron gravemente tocados.

El 28 de agosto, el Grupo italiano "Asso di bastoni" perdió a sus pilotos Ottorino Cappellini, Giuseppe Costantini y Luigi Mariotti, que fueron hechos pri-

mente, mientras que los cazadores naciones reclamaron 7 cazas soviéticos, de los que solo aparece el "Chato" del Capitan Vicente Redondo de Castro, Jefe de la 2ª Escuadrilla, que fué sustituido por Gerardo Gil Sanchez.

El 2 siguiente caería abatido en llamas el "Chato" tripulado por Emilio Herrera Aguilera, hijo del prestigioso investigador español general Emilio Herrera Linares, y sería derribado desde tierra, cuando ametrallaba las posiciones republicanas en Belchite, el He-51 de las "cadenas" tripulado por el alférez Ruiz de Alda, hermano del famoso tripulante del "Plus Ultra" Julio Ruiz de Alda, asesinado en las tristemente célebres "sacas" de agosto de 1936.



Charles E. Smith.

Días después, el 6 de septiembre sería ocupado Belchite por el Ejército Popular, que el 15 siguiente rompería el frente aragonés por el sector de Alcubeirre, por donde llegó hasta las puertas de Zuera.

El día anterior, el 14, los "Chatos" obtuvieron otra victoria en caza nocturna al derribar el Ju-52 22-61 tripulado por José L. Muntadas S. Prim, Vselovod Marchenko (7), abelardo Carazo Calleja, el sargento Romero y los Cabos José Ramón Blanco Lavín, Aparicio y Velasco.

El 24 siguiente, cuando los "Chatos" daban protección a los "Natachas" en Zuera, un ametrallador de éstos alcanzó el CR-32 tripulado por el aviador italiano Luigi Monti que, no obstante, pudo regresar a su base.

Durante este mes de septiembre, el SAF-3 entregó al Grupo 26 otros 6 nuevos I-15 construidos en España, iniciándose la formación de la 4ª Escuadrilla de "Chatos" bajo el mando de Ladislao Duarte Espés.

El 9 de octubre, con la estabilización del frente aragonés, la 1ª Escuadrilla de "Chatos", que ahora mandaba el soviético Anatoli Antonov, interceptó sin éxito una formación de Ju-86, y el 12 siguiente tuvieron lugar dos enfrentamientos entre cazas de ambos bandos sobre Puebla de Albornó y Zaragoza, durante los que fueron derribados los "Moscas" núms. CM-150, 156, 146 y 152, aterrizando fuera de Campo los dos últimos. La Aviación Legionaria reconoció la pérdida de 5 FIAT, los tripulados por Giuseppe Rigoli, Alessio Neri, Roberto Boschetto (piloto prisionero y avión capturado intacto), Ugo Corsi y Francis Leoncini, que colisionaron en vuelo y se lanzaron en paracaídas, siendo hechos prisioneros. Además, los CR-32 de los Jefes de Escuadrilla Guido Nobili y Ernesto Botto fueron alcanzados y, el último herido grave en una pierna -que le fue amputada-, no obstante lo cual, pudieron regresar a base, donde capotó el Teniente Vincenzo Patriarca (8).

(7).- Vsevolod Marchenko, piloto ruso nacionalizado español que, tras la revolución soviética de 1917, pasó a Yugoslavia y después a la Legión española, ingresando posteriormente en la Aviación Militar, donde prestó servicios en la Base de Hidros de Los Alcázares.

La noche en que fue derribado, se lanzó en paracaídas, siendo hecho prisionero y trasladado al aeródromo de Sariñana donde, tras juicio sumarísimo presidido por el jefe mismo, Comandante Alfonso Reyes y González de Cárdenas, fue condenado a muerte y ejecutado en Albalatillo.

(8).- El teniente Vincenzo Patriarca, fue un aviador italiano llegó a España con el primer contingente de cazadores transalpinos. El 13 de septiembre de 1936 que colisionó en combate con el Nieuport/Hispano Ni-52 del sargento Félix Urtubi Ercilla, piloto que se había pasado a campo gubernamental en los últimos días de julio-36 a los mandos de un CASA/Breguet 19, asesinando en vuelo a su tripulante Juan Castro Carrá. Como consecuencia de este combate, el teniente Patriarca fue hecho prisionero y posteriormente canjeado.

MANUEL ZARAUZA CLAVERO



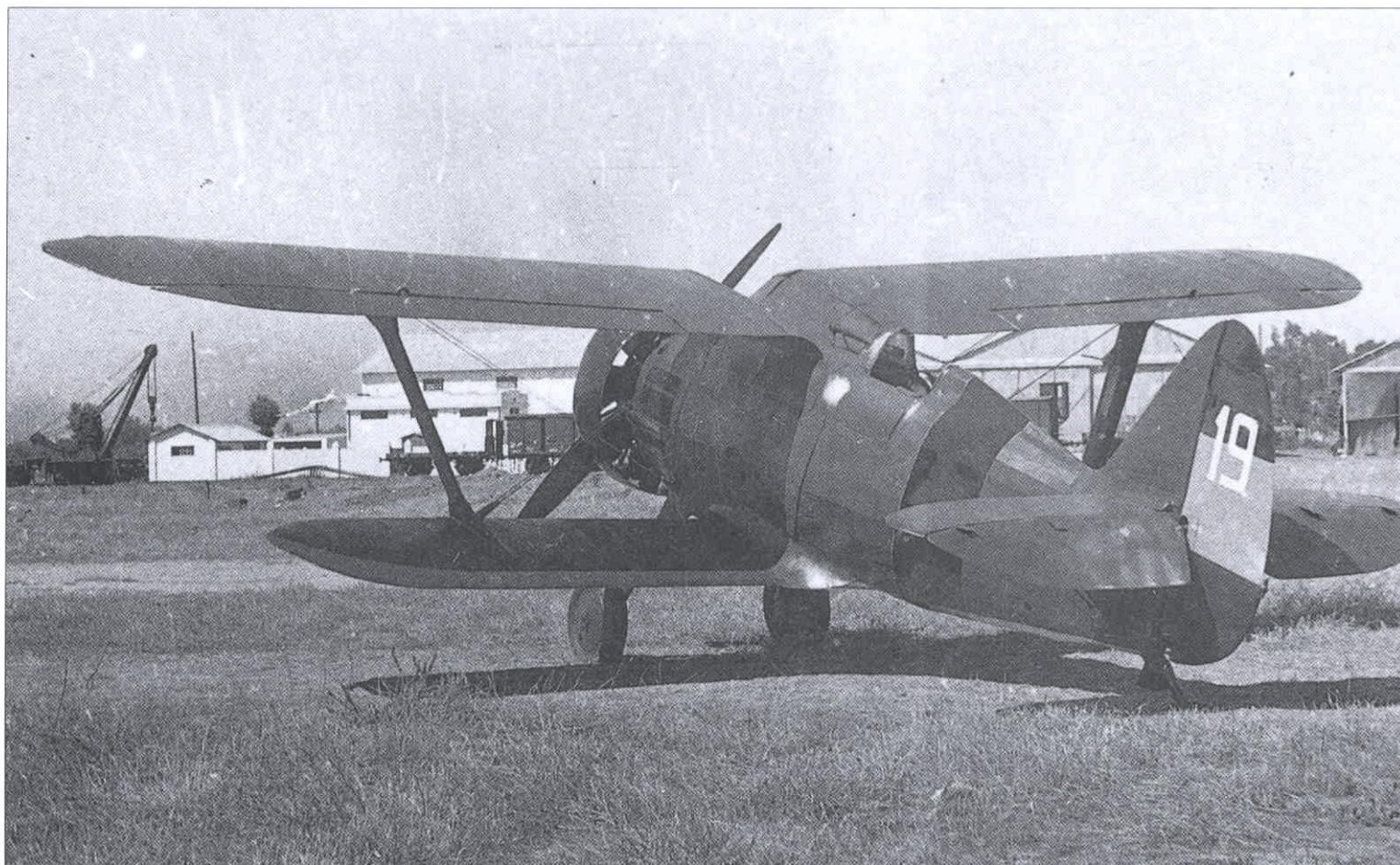
PILOTO militar español que, tras ingresar en Aviación como soldado voluntario, a partir de noviembre de 1936, en plena guerra de España, realizó el correspondiente curso en la Escuela de Pilotos de Santiago de la Ribera, a cuyo término fue ascendido a sargento y destinado a la Escuadrilla de "Chatos" de García Lacalle, con la que combatió hasta mayo de 1937 en que sus aviones pasaron al frente cántabro. Zarauza tripulaba uno de los "Chatos", pero un fallo del motor producido poco después de despegar, le obligó a regresar al aeródromo de partida. A continuación pasó a la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí, donde recibió doble mando en el UTI-4 ("Mosca" biplaza), siendo destinado después a la 3ª Escuadrilla de "Moscas". En noviembre de 1937 fue ascendido a teniente por méritos de guerra y destinado a mandar la 4ª Escuadrilla. Capitán y mayor (marzo y diciembre de 1938) también por méritos de guerra, en julio fue designado Jefe del Grupo 21, puesto que ocupó hasta el final de la campaña catalana en que el mayor Zarauza pasó exiliado a Francia donde fue internado en el campo de Argelès-Sur-Mer.

Algún tiempo después, pudo trasladarse a la Unión Soviética fijando su residencia en Jarkov, donde trabajó hasta que, en plena II GM, las tropas alemanas se acercaban a la ciudad, en un avance, siendo evacuado junto a otros pilotos españoles. Zarauza se presentó voluntario en el Ejército Rojo, del que pasó a la Fuerza Aérea soviética, en la que luchó alcanzando el grado de coronel. Pereció el 12 de octubre de 1942, en Bakú, cuando realizaba un simulacro de combate con el sargento Sasha Riápishev, recién llegado a su unidad, colisionando ambos I-16, que cayeron a tierra. Contaba Zarauza con más de 30 victorias aéreas (10 en España) y había participado en un centenar de combates aéreos.

Tres días después, al amanecer del 15 de octubre, las FARE obtuvieron un rotundo éxito cuando, 21 "Chatos" de las tres Escuadrillas (9) y unos 40 "Moscas", llevaron a cabo un audaz ataque al aeródromo zaragozano de Garrapinillos/Sanjurjo, incendiando en el suelo unos 26 aviones nacionales, de los que 6 FIAT CR-32. 3 Ju-52 (números 22-49, 22-54 y 22-62) y 3 He-46

(9).- La 1ª Escuadrilla de "Chatos" estaba integrada por su jefe Anatoli Antonov, Gregori Mastorov, Nicolai Sobolev, Anatoli Serov, Fedor Agaltsov, Eugeni Stepanov, O. Sobolevski, C. Autik-hov, Finn, Kustov, Popov y Susukalov. ("Los "Chatos" van al ataque. Narraciones y crónicas", de Sergei Shigarov (1986).

(9).- La 1ª Escuadrilla de "Chatos" estaba integrada por su jefe Anatoli Antonov, Gregori Mastorov, Nicolai Sobolev, Anatoli Serov, Fedor Agaltsov, Eugeni Stepanov, O. Sobolevski, C. Autik-hov, Finn, Kustov, Popov y Susukalov. ("Los "Chatos" van al ataque. Narraciones y crónicas", de Sergei Shigarov (1986).



Por el número de cola, puede tratarse de uno de los dos "Chatos" que, tripulados por rusos de la Escuadrilla de Tarkhov, "atterizaron" en Segovia durante los primeros combates sobre Madrid.



"Chato" de la patrulla organizada para la defensa de costas, estacionado en el aeródromo de El Carmolí (Murcia).

POLIKARPOV R-Z "NATACHA"

EL R-Z "Natacha" era un anticuado biplano de bombardeo ligero soviético proyectado por los ingenieros Markov y Skarbov, de la Oficina de Andrei Nicolaiev Polikarpov, pero que, a lo largo de la guerra, desempeñó un gran papel encuadrado en las Fuerzas Aéreas republicanas pese a sufrir grandes pérdidas debido, principalmente, a la reducida velocidad máxima que proporcionaba su motor AM-34N, de 750 HP: 290 Km/h (220 de crucero). El R-Z fue un desarrollo del también Polikarpov R-5 "Rasante", que iba armado con una ametralladora SHKAS de 7,62 mm operada por el ametrallador y otra PV-1 de tiro frontal sincronizada con la hélice, y podía transportar ocho bombas de 50 Kg., cuatro de 100, o dos de 250 Kg. aunque estas últimas, si las llegó a transportar en España, debió ser en contadas ocasiones. Sesenta y dos aparatos R-Z llega-



ron a la zona gubernamental en enero y febrero de 1937, con los que se formaron seis Escuadrillas que fueron mandadas inicialmente por Luis Alonso Vega, Antonio Saluela Lucientes, Crescencio Ramos Pérez, Juan de Vargas Barberá, José María Romero Fernández y José Sabaté Martínez, los cuales empezaron a operar de forma decisiva en la batalla de Guadalajara junto a los "Chatos". Después, en mayo, se recibieron otros 62 aparatos, de todos los cuales, al finalizar la contienda, se recuperaron 26 aviones que el nuevo Ejército del Aire destinó a las unidades de Marruecos.

"Pavas" (10) quedaron destruidos, pereciendo en el ataque el teniente piloto Francesco Dominici.

El 16 siguiente, sufrió un grave accidente el "Chato" tripulado por el soviético Finn, de la patrulla de caza nocturna.

En los últimos días de octubre de 1937, los bombardeos nacionales atacaron insistentemente los objetivos de Cataluña, sobre todo, las cadenas de producción de los "Chatos", cuyas entregas al Grupo 26 se redujeron este mes a solo 3 aparatos.

Como consecuencia de esta actividad aérea, el día 25 fueron derribados dos bombardeos SM-81, uno de ellos por la AA, que cayó al mar, y el tripulado por Luigi Bertochi, Sergio Pilvini, Paolo Sola, Mariano Bodoni y Alessandro Amici, resultó abatido en caza nocturna (11) por el piloto soviético Eugeni Stapanov, cayendo en las proximidades de Moncada.

Finalizadas las operaciones en este sector, los bombarderos siguieron operando sobre objetivos de las retaguardias contrarias durante el mes de noviembre, en uno de cuyos servicios, los "Chatos" atacaron el día 19 al hidroavión CANT Z-501 número 62-8, hiriendo al voluntario portugués Joe Caetano Sepulveda Velloso. Uno de los biplanos republicanos resultó también alcanzado.

El 29 de noviembre, el "Mosca" CM-110, tripulado por Pablo Salén, resultó abatido y su piloto herido, y el R-5 "Rasante" de J. Curta, quizás perdido, se internó en Francia aterrizando en St. Giron.

Este mes de noviembre, las Escuadrillas del Grupo 26 recibieron otros 13 nuevos "Chatos".

El último mes del año 1937 comenzó con la misma machacona actividad de los bombarderos, mientras la caza republicana iba tomando posiciones ante la ofensiva que preparaba el mando gubernamental contra la capital turolense en aquel crudo invierno en el que las temperaturas llegaron a bajar a los -15º al sol y a los -50º a 2.000 metros de altura.

TERUEL

PERO antes, siguiendo el plan establecido, la 1ª Escuadrilla de "Chatos", ahora mandada por Eugeni Stepanov, desplegó en Villafranca del Pana-

(10).- J. Salas, "La guerra de España desde el aire", pags. 268 y 269.

(11).- Sergei Shingarov, obra citada

dés, la 2ª, que ahora tenía como jefe a Chindasvinto González García, en Balaguer, y la 3ª de Juan Comas Borrás, lo hicieron en El Toro, mientras que la 4ª de Ledislao Duarte Espés, continuaba en Sabadell en periodo de organización y entrenamiento.

El 5 de diciembre resultó abatido el piloto alemán Siegmund, que fué hecho prisionero, y el 10 siguiente, en un combate sobre el sector de Alcubierre, los "Chatos" perdieron el del soviético Kotekov por colisión en combate con el FIAT tripulado por el piloto italiano Vittorio Barberis.

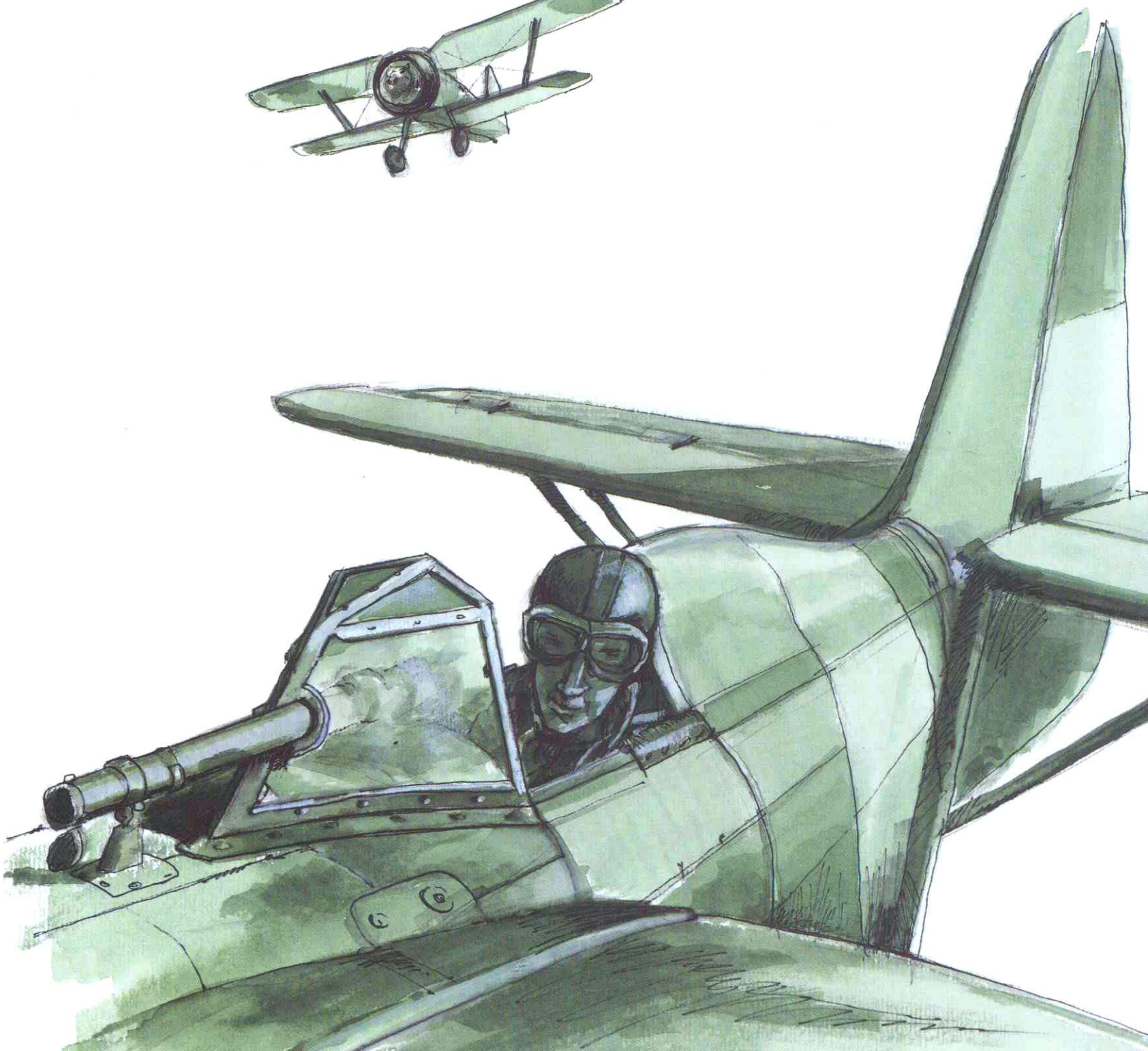
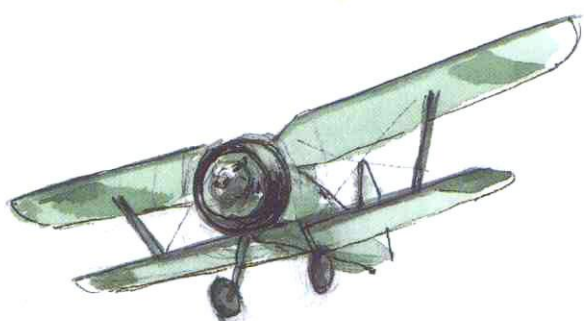
El 15 siguiente, fecha en que dió inicio el ataque gubernamental sobre Teruel, resultó abatido el "Mosca" de Enrique Jornet, de la 4ª Escuadrilla, y dos días después, en un enésimo servicio sobre el frente, los "Chatos" y "Moscas" interceptaron sobre Concud una formación de He-70 y 111, protegidos por los Bf-109 y CR-32, contra los que combatieron, derribando dos de los bombarderos, uno de cada tipo. El He-70 iba tripulado por Pedro Pimental Gallego, Julián Días Güemes y Francisco Alvarez Vázquez. El He-111 pudo, no obstante, aterrizar en Alcocer.

Pese a las bajas temperaturas y tras duros combates, el día 22 ocupó Teruel el Ejército Popular sin apenas recibir apoyo aéreo, debido a las mencionadas condiciones climáticas, no obstante lo cual, el 24 siguiente, los "Chatos" ametrallaron las concentraciones nacionales en Bezas, Valdecueña y Terriente.

El 28 de diciembre, 6 "Chatos" y 15 "Moscas" se enfrentaron al Grupo de Caza español 2-G-3, derribándole el CR-32 núm. 3-87 tripulado por Antonio Lopez Sert, contra la pérdida del "Mosca" del José Mª Campoamor Peláez. La legión Condor también perdió los He-51 de Martin Haupt, Erich Bayer y Lesigkeit (prisionero).

A lo largo del mes de diciembre, el Grupo 26 recibió otros 13 nuevos "Chatos", 11 entregados por el SAF-3 (Reus) más otros 2 montados por el SAF-16 (Sabadell), con los que se alcanzó la cifra de 35, total de los aviones construidos en España durante 1937.

El 1º de enero de 1938, los nacionales iniciaron su contraofensiva ocupando Arguillo de San Blas, resultando abatido el día 2, sobre el Alto de Celadas el CR-32 de José M. Careaga Urigüen, que fué hecho prisionero.



En otro combate habido en la tarde del 6 de enero, los cazadores nacionales Manuel Vázquez Sagastizábal y Carlos Bayo se adjudicaron el derribo de sendos "Chatos", pero este día, según Andrés García Lacalle (12), en el Diario de Operaciones de la Escuadra republicana figura que despegaron 5 "Chatos" de la 1ª Escuadrilla, 7 de la 2ª y los números CA-35 y CA-38 de la 3ª, que combatieron contra 17 HE-51. El CA-038 resultó con impactos en el depósito de aceite y planos, "regresando todos sin novedad a las 16 horas y 35 minutos".

Días después, el 10 de enero, resultó abatido el "Chato" de Antonio Pérez García, y el 12 siguiente, el Ro-37 del comandante jefe del Grupo XXII "Lin-ci" Alfonso Franciosa, con su compatriota el teniente Angelo Filippi, así como el CR-32 tripulado por el sargento Ernesto Maestrello y, en accidente, caería el sargento Guerrino Natilini.

El día 13 siguiente, resultó muerto en vuelo sobre Pons Federico Valles Gil-Dolz, tripulante de un Caproni Ca-310 ametrallado, al parecer, por la caza republicana, pereciendo también en las costas levantinas el sargento alemán Harold Kahl, tripulante de un He-59.

El 15 de enero, fecha en que se rindieron al Ejército Popular los últimos reductos nacionales de Teruel, resultó abatido el He-51 de las "cadenas" tripulado por Luis Palacios Vega.

El 17 siguiente, dos Escuadrillas de "Chatos" combatieron sobre Santa Eulalia con los FIAT italianos, en cuya confrontación cayeron los CR-32 tripulados por Angelo Boetti y Bruno Cesana.

El día 18, los "Katiuskas" bombardearon Salamanca y alcanzaron el CR-32 del subteniente Renato Andreani, que pereció al intentar aterrizar en las proximidades de Aldehuela. Esta jornada, la Legión Condor se adjudicó 4 "Chatos" y un "Mosca", de los que solo aparece este último, que iba tripulado por Luis de Frutos Gonzalez. Los germanos perdieron los He-51 de Heinrich Klein, Heinz Runze y Heinrich Torner. Los cazadores republicanos se adjudicaron el derribo del CR-32 tripulado por Pedro Gil Escocain, que cayó en Moncada de Moncayo.

El 20 siguiente, resultó abatido desde tierra, en el sector de Las Pedrizas, el Ro-37 de Manuel Negrón de las Cuevas, y el 24, tras un duro combate sobre Perales, donde 16 "Chatos" y 25 "Moscas" interceptaron una formación de bombarderos nacionales con la escolta de los Grupos de Caza españoles 2-G-3 y 3-G3, resultó derribado por la AA propia, el CR-32 3-95 del Comandante José Ibarra Montis, jefe del último de los Grupos citados, que salvó la vida lanzándose en paracaídas.

Con relación a este enfrentamiento, en el que los cazadores de ambos bandos reclamaron un importante número de derribos, Andrés García Lacalle señala que, según el Diario de la Escuadra de Caza, ese día despegaron de El Toro 8 "Chatos" de la 2ª Escuadrilla (Chindasvinto González) y otros 8 de las 3ª (Juan Comas) para ametrallar las carreteras de Cella y San Blas, observando sus pilotos que dos Escuadrillas de FIAT combatían con los "Moscas" y como en el suelo ardían dos cazas nacionales, añadiendo que los "Chatos" intentaron intervenir en el combate pero que no pudieron por la altura en que tenían lugar el enfrentamiento.

El 29 de enero, cuando los CR-32 de ametrallamiento atacaban a los carros blindados republicanos en el sector de Singra, fueron interceptados por los cazas gubernamentales, que derribaron el FIAT 3-64 de Luis Herrero de Teresa y alcanzaron los tripulados por Jorge Muntadas Claramunt e Isidro Comas Altadill, no obstante lo cual pudieron aterrizar en Calamocha.

Durante este mes de enero, las FARE perdieron, además, dos "Chatos" en sendos accidentes, y recibieron otros 14 nuevos, construidos por los SAF-3/16.

El 7 de febrero siguiente, las tropas nacionales iniciaron su contraofensiva sobre Teruel con gran actividad aérea, sobre todo por parte de la Legión Condor, uno de cuyos cazadores, el teniente Wilhelm Balthasar, a los mandos de un Bf-109, obtuvo una resonante victoria sobre Alfambra, al derribar en un mismo combate el "Mosca" de Francisco Chumillas y los "Katiuskas" pilotados por Ausiro, Mayoral y Sepúlveda, hecho solo igualado y aun aumentado por el Comandante Angel Salas Larrazábal.

Este mismo día colisionaron en vuelo sobre Oropesa los CR-32 3-93 y 3-99 tripulados por Mariano Varona Trigueros y Progreso Núñez Martín, hecho que se repitió sobre Utrillas el día 16 siguiente entre los FIAT de los aviadores italianos Pasquale Calcagno y Walter Franchino, y el día 21, sobre Puebla de Valverde, entre el CR-32 del capitán Carlos Haya González y el "Chato" del sargento Manuel Orozco Rovira. Otro de los FIAT abatidos este día 21 de febrero fue el del italiano Mario Visconti que, finalmente, pudo aterrizar en campo gubernamental siendo hecho prisionero y el avión capturado.

(12).- García Lacalle: "La aviación de caza en la guerra española 1936/1939, pág. 338.

MESSERSCHMITT BF-109

FAMOSO avión de caza germano de la II GM diseñado por el profesor Willy Messerschmitt que, durante el conflicto español de 1936/39, fué experimentado encuadrado en la Legión Condor que, en los primeros meses de la guerra, recibió los prototipos Bf-109V-3, V-4, V-5 y V-6. A éstos siguieron otros 52 aparatos de las series B-1 y B-2 que sustituyeron a los He-51 en las dos primeras escuadrillas del Grupo de Caza alemán J/88, e hicieron su aparición en julio de 1937, durante la batalla de Brunete. Doce de la serie B-2 fueron sustituidos por otros tantos de la serie C-1, armados con dos ametralladoras MG-17 sobre el motor y otras dos en el borde de ataque del ala.

El Bf-109 fué un monoplano de ala baja cantilever y tren principal retrátil propulsado por un motor Junkers "Jumo" 211Da, de 720 HP, sustituido en la versión B-2 por el "Jumo" 210Ga, de 730, con los que desarrollaba una velocidad máxima de 465 y 470 Km/h (350 y



344 de crucero), su techo operativo frisaba los 8.000 metros y la autonomía era de 690 Km. En junio de 1938, la 3ª Escuadrilla del Grupo J/88, mandada por el famoso aviador Werner Mölders, fue equipada con los Bf-109E, con motor Daimler Benz 601Aa, de 1100 Hp, y hélice tripala, que alcanzaban los 500 Km/h. de velocidad máxima (483 de crucero). En los últimos meses del conflicto, la Legión Condor entregó una escuadrilla de estos cazas a la Aviación nacional, unidad que fue integrada en el Grupo 5-G-5, con los He-112, pero que no llegó a entrar en combate. Al final del conflicto, el Ejército del Aire destinó a los Bf-109 al Regimiento de Caza núm. 23 y a la Escuela de esta especialidad. En 1942 adquirió otros catorce aparatos de la serie "F" y, dos años más tarde, veinticinco células de la serie "G", contratando con la Hispano Aviación, S.A. la construcción bajo licencia de 200 aviones. El problema de la falta de motores vino a alargar considerablemente su producción, circunstancia que salvó la adquisición del motor Roll Royce "Merlin" 500/45, con los que se llegó a concluir la serie, conocida bajo el nombre de "Buchones", pero demasiado tarde, aunque algunos aparatos intervinieron en el conflicto sahariano. Cuando se dieron de baja, varios "Buchones" se vendieron al productor cinematográfico que rodó "La batalla de Inglaterra".

El 22 siguiente, fecha en que la capital turolense fue reconquistada por las tropas nacionales, cayó el He-51 tripulado por Andrés Carreras García, abatido desde tierra.

A partir de esta fecha, la actividad aérea en este sector disminuyó sensiblemente, no obstante lo cual, los "Chatos" continuaron su incansable labor donde y cuando se reclamaba su presencia, como fué el día 26 de febrero, en que atacaron a un hidroavión He-59 en las costas mediterráneas, a la altura del cabo San Sebastián, hiriendo a su piloto el capitán alemán Salcher.

Este mes, el Grupo 26 solo recibió 4 "Chatos" del SAF-3 (Reus).

ARAGON-LEVANTE-VINAROS

EL 9 de marzo de 1937, tras una quicena de relativa actividad, la Aviación nacional inició una serie de ataques a lo largo de tres jornadas, como preparación para que las fuerzas de superficie comenzaran su avance el 12 siguiente en el sector de Alfambra-Belchite, avance que, a la postre, las conduciría hasta el Mediterráneo, dividiendo en dos zonas el territorio gubernamental.

Para hacer frente a estas operaciones, las Escuadrillas de "Chatos" desplegaron: en Escatrón, la 1ª, ahora mandada por el soviético Alexandr S. Ossipenko; en Balaguer, la 2ª que había pasado a ser mandada por Leopoldo Morquillas Rubio; en Bujaraloz, la 3ª de Juan Comas Borrás, y en Candanós la 4ª -por fin operativa- de Ladislao Duarte Espés. Los "Moscas" lo hicieron en Candanós (1ª); Puig Moreno (2ª); Salou (3ª); Escatrón (4ª), y Bell Puig (5ª).

El 10 siguiente, los cazadores italianos del Grupo "Gamba di ferro" se adjudicaron el derribo de dos "Chatos", mientras sobre Minuesa perdían el CR-32 de Enrico Zuffi, que fué hecho prisionero. También resultó abatido el He-45 "Pavo" tripulado por Juan Emilio Saracho Alfaro y Gabriel Mª Laffita y Bei-

ner, y muerto en acción sobre Ro-37 el cabo ametrallador Luján. La caza republicana perdió este día dos "Moscas": el CM-121, abatido sobre Alcañiz, y el CM-152 destruido en el suelo (Lérida).

El día 11, la Legión Condor sorprendió en tierra en los aerodrómos de Bujaraloz y Candanós, a los "Chatos" de las 3ª y 4ª Escuadrillas, alcanzando gravemente cinco de ellos. No obstante, los cazadores republicanos pudieron derribar el Bf-109 del teniente alemán Graf Zo Dehna y ametrallar a un He-111.

Este mismo día, los "Chatos" tripulados por los soviéticos Ivan Ferskov y Alexandr Ossipov se internaron en Francia y aterrizaron en Cenne-Monestier.

El 12 siguiente tuvo lugar otro importante combate aéreo sobre Puebla de Híjar entre los "Moscas" y "Chatos" que daban protección a los "Katiuskas", y los FIAT del Grupo de Caza español 2-G-3. Según los cazadores nacionales, en la confrontación, derribaron 7 "Chatos", de los que, según el Diario de Operaciones de la Escuadra de Caza, "se desconoce el paradero del "Chato" CA-057 pilotado por Aradín y el CA-034 pilotado por el sargento Ramón Llorente Castro. El CA-040 del sargento Mora, aterrizó en la proximidades de Flix, resultando el piloto con heridas leves y el avión con ligeros desperfectos. El CA-018 pilotado por el sargento Vicente Piner, toma tierra en Caspe con muchos impactos".

El 13 de marzo, los cazadores de la Legión Condor Herbert Ihlefeld y Atling, se adjudicaron el derribo de dos "Chatos", mientras el repetido Diario de Operaciones señalaba que este día, al despegar del aeródromo de Caspe cuando era bombardeado por los Ju-52, el CA-002 capotó pereciendo su piloto, Vicente Piner, al incendiarse el avión.

El 14 siguiente, en otro combate sobre Alcañiz, en el que se enfrentaron 28 "Chatos" y 20 "Moscas" a los CR-32 del Grupo de Caza italiano "Asso di bastoni", resultaron abatidos los FIAT del comandante Ciro Aiello, Jefe del Grupo, del capitán Franco Lucchini, Jefe de Escuadrilla, y de Alberto Brondi, que fueron hechos prisioneros. Los aviadores transalpinos reclamaron el derribo de 5 "Chatos" y 2 "Moscas", aviones que tampoco aparecen por parte alguna como abatidos.

El día 15, Francisco Tarazona Torán, se vio obligado a aterrizar sin tren, tras combatir, a los mandos de su "Mosca", y en las cercanías de Vinaroz, alcanzado por los "Chatos" de la defensa de costas, realizó un aterrizaje forzoso el hidroavión He-59 tripulado por los aviadores alemanes capitán Rücker, alférez Tonolo, sargentos Stromeyer y Heinz, y el voluntario portugués Sepulveda Belloso, que fueron hechos prisioneros tras incendiar el aparato.

Días después, el 19 de marzo, resultó abatido en el sector de Caspe-Balaguer, el "Chato" tripulado por Conrado Suazo Gare, y en Candanós se vio precisado a aterrizar un He-111, cuya tripulación, que fué hecha prisionera, incendió el avión.

El 20 siguiente, los "Chatos" ametrallaron en vuelo una formación de bombarderos FIAT BR-20, del Grupo Autónomo Misto "Cicogne", alcanzando gravemente a uno de ellos que, según parece, pudo aterrizar tras sus líneas, derribando además el Ro-37 tripulado por el sargento Paolo Boccella y el soldado Pietro Santu.

El día 21, en un nuevo combate, los italianos perdieron al sargento Alfredo Sangiorgi al ser derribado su FIAT, y en la costa mediterránea, los "Chatos" de defensa de costas abatieron otro hidroavión He-59, el tripulado por el teniente Hayo Jürgens, alférez Karl Zunker y los sargentos Kurt Werner y Kurt Kaitzel, que perecieron en las cernanías de Cambrils.

Dos días después caería derribado en el sector de Quinto el He-45 tripulado por Fernando Regueral Paz y Juan Adarraga Elizarán, que perecieron.

Al día siguiente, los "Chatos" tuvieron uno de los días más negros de su historia española. Cuando las Escuadrillas de Leopoldo Morquillas (2ª) y Juan Comas (3ª) ametrallaban una caravana de camiones en la carretera de Osera, fueron sorprendidos por los FIAT de los Grupos de Caza españoles 2-G-3 y 3-G-3 que daban protección a los bombarderos Ju-52 y SM-79 en el sector de Quinto; en el combate que siguió, la 3ª Escuadrilla (Comas) perdió los CA-005 tripulado por Antonio Sánchez, CA-037 de Jesús Pérez, CA-032 de Domingo B. Hueso, pereciendo sus tripulantes, así como el CA-027, de Elías Hernández, que parece colisionó con el CA-030 de Francisco Viñals Guarro (13), de la 2ª Escuadrilla, unidad que también perdería el CA-52 de Fernando Villins y el CA-038 de Alfredo Dealbert, el cual rompió el avión al intentar el aterrizaje.

Los grupos de Caza nacionales perdieron 3 de sus FIAT en este combate, uno de ellos el CR-32 núm. 3-104, tripulado por José Jurado González, que pereció.

El 26 de marzo, la Escuadrilla de Ametrallamiento 3-E-3 y los He-51 de las "cadenas" (Grupo 1-G-2) sufrieron un duro castigo cuando operaban contras posiciones gubernamentales en el río Guadalupe, entre las poblaciones de Caspe y Alcañiz, al perder los CR-32 núms. 3-86 y 3-114 y a sus tripulantes Manuel García Díaz y Alvaro Figueroa Fernández, y resultar herido Francisco Diáñez Rodríguez. Los He-51 por su parte, perdieron los tripulados por Julián Aragón Muñoz y José Jiménez Guerra, además de resultar heridos Luis Güervos Martínez, José A. González del Valle y Ruy Ozores Ochoa.

A lo largo de este mes de marzo, las Escuadrillas de "Chatos" recibieron otros 12 aviones I-15 construidos en España.

El 2 de abril siguiente, en combate con los "Chatos" y "Moscas" sobre Albarracín, fué derribado el CR-32 del piloto italiano Otello Tessitore y herido también sobre FIAT Jorge Muntadas Claramunt.

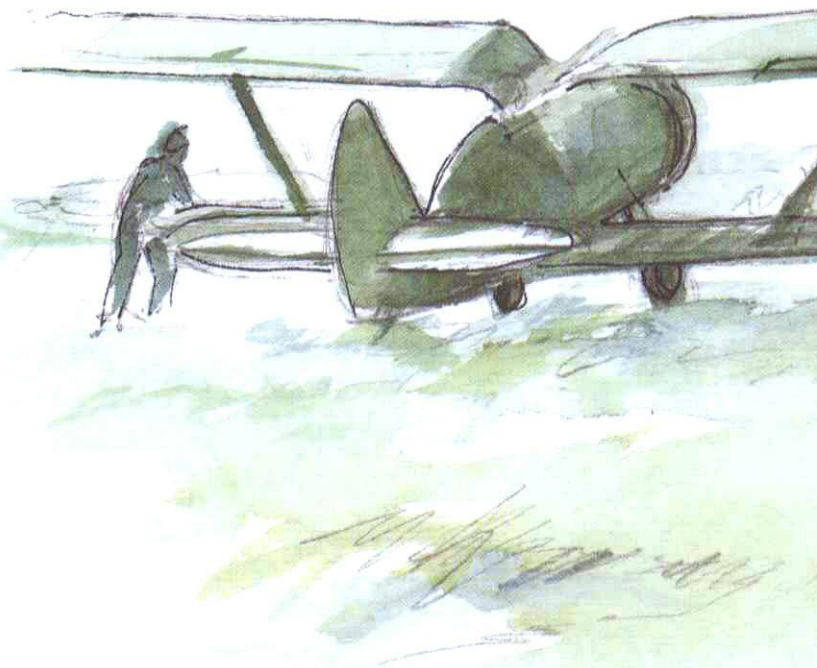
El día 3, los "Moscas" que daban protección a los "Chatos", combatieron contra los Bf-109 alemanes de la Legión Condor, derribando el caza tripulado por el teniente germano Fritz Awe.

El 8 siguiente, en otro servicio de protección a los "Chatos", los "Moscas" alcanzaron el CR-32 núm. 3-61 del comandante Angel Salas Larrazábal, que se vio obligado a aterrizar fuera de campo, a 2 Km. al norte de Morella.

El 9 de abril, un buen número de "Chatos" y "Moscas" intervinieron en un gran desfile aéreo sobre Barcelona, como despedida de los pilotos soviéticos que embarcaron para ser repatriados, haciéndose cargo de la 1ª Escuadrilla el soviético Kapuchin y de los aviones de caza nocturna el español Walter Katz.

El día 13, 6 "Moscas" de la 3ª Escuadrilla dieron protección a los "Chatos" que venían hostigando a las tropas nacionales en su avance hacia Vinaroz. Los cazadores republicanos José Mª Bravo, Antonio Calvo y Manuel Montilla (14), de la 3ª Escuadrilla de "Moscas", pronto avistaron a los CR-32, y formando en ala, picaron y ametrallaron a los biplanos italianos alcanzando a dos de ellos, uno de los cuales cayó incendiado y el segundo abandonó la escena echando humo.

(14).- : Obra citada.



13).- En el Boletín "Alas" núm. 3-4, de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR), páginas 28 y 29, el mecánico Sebastian Gordi señala que, estando en el aeródromo de Sariñena, llegaron varios "Chatos" después de combatir el 24 de marzo de 1.938. Entre ellos estaba el de Francisco Viñals, que traía roto parte del fuselaje y media ala por colisión, según Viñals, con un CR-32 al que había derribado. Sigue el mecánico Gordi que el FIAT derribado y que colisionó con el "Chato" de Viñals, era el tripulado por el Capitán Carlos de Haya González, circunstancia que no pudo ocurrir en dicha fecha ya que el capitán Haya había muerto el 21 de febrero por colisión con el "Chato" del Sargento Manuel Orozco Rovira.

El 14 siguiente, los "Chatos" continuaron sus ataques en el sector de Vinaroz, mientras que los "Katiuskas", también con la protección de los "Moscas", hacían lo propio en el sector de San Mateo y la Jana, sobre el que combatieron con los CR-32 y He-51, que se adjudicaron el derribo de tres "Moscas".

El 15 de abril, las tropas nacionales llegaron a las costas mediterráneas, conquistando Vinaroz y Benicarló, resultando abatido desde tierra el Cr-32 del sargento italiano Giuseppe lo Moro mientras ametrallaba las posiciones republicanas. Por su parte, los "Chatos" y "Moscas" atacaron el 16 las posiciones de Aliaga y Allépuz, donde fueron alcanzados dos aviones, uno de cada tipo.

En este punto, el mando nacional decidió arientar el avance de sus tropas, en una segunda fase de su ofensiva, hacia Valencia.

El 17 siguiente, los "Chatos" de la defensa de costas interceptaron sobre Cartagena una formación de He-111, alcanzando al número 25-27 que, en vuelo de regreso a Armilla, parece cayó al agua a lo largo de las costas de Motril.

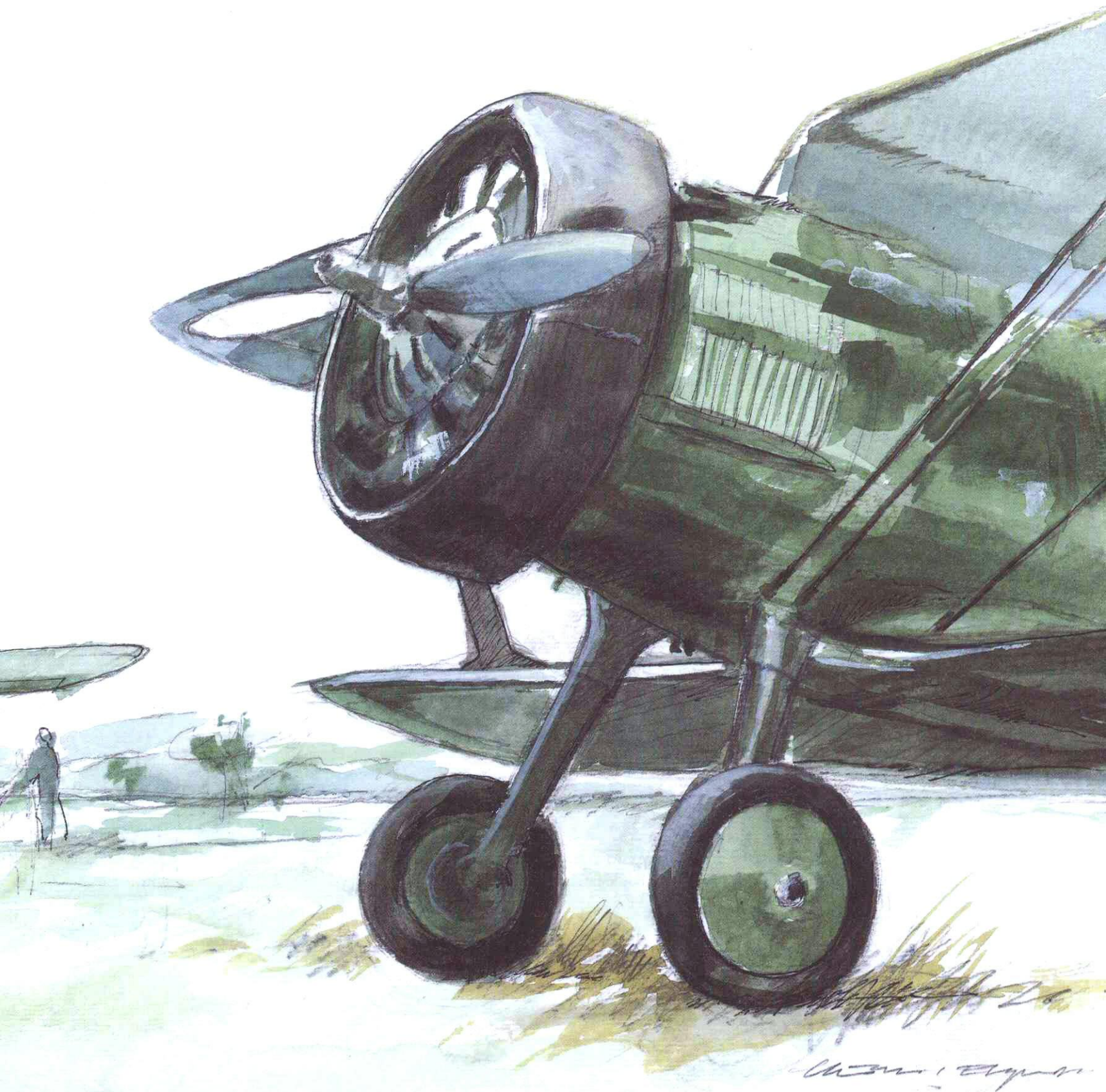
Días después, el 20, en una de las numerosas salidas, los "Moscas" de la

3ª Escuadrilla dieron protección a los "Chatos" y "Natachas" en el frente valenciano, donde las defensas de tierra nacionales alcanzaron a dos de los R-Z, salvándose la tripulación de uno al saltar en paracaídas; el otro volvió a su base pese a ir echando humo.

De regreso a Sagunto, los "Moscas" fueron interceptados por 4 Bf-109, descolgándose dos sobre las patrullas de José M^a Bravo y de José Alarcón Rios que, según Manuel Montilla (15), esquivaron el ataque y, virando velozmente, les hicieron frente, entablándose un duelo a muerte, en el que uno de los Bf-109 resultó alcanzado pasando como un bólido sobre los "Moscas" echando humo, haciendo explosión instantes después.

El día 25 de abril, la patrulla de "Moscas" de la 3ª Escuadrilla formada por Francisco Tarazona, Andrés Fierro y Yusta Gorbatoñ, interceptaron a 6 He-111 de la Legión Condor cuando regresaban de bombardear el puerto de Valencia, atacándoles de frente y alcanzando al punto derecho de la patrulla

(15).- Montilla Montilla: Obra citada, página 100.



del jefe, el cual, cuando los demás picaban para evitar el ataque de los "Moscas", fue rematado por Tarazona (16). De regreso al campo se enteró que Yuste y Fierro habían abatido uno de los bimotores alemanes, alcanzando gravemente a otro.

Por estas fechas, una zona de bajas presiones sobre las islas Columbretes, propició varios días de descanso a las tripulaciones que, a causa de los nublados bajos, no pudieron salir al frente, no obstante lo cual, el día 29 fué derribado en este frente levantino el He-45 tripulado por los alféreces Puig y Campos.

A lo largo de este mes de abril, el SAF-3/16 entregó otros 13 nuevos "Chatos", de los que 6 fueron los primeros montados por la factoría de Molins.

El 2 de mayo resultaron abatidos en levante el CR-32 de José Mesía Lesseps y el He-45 tripulado por Victoriano Santos Santos y Angel Hernández Díaz, y alcanzado en ametrallamiento el propio comandante Salas Larrazábal, que pudo aterrizar en Aguilar.

El 7 siguiente, los "Moscas" que daban protección a los "Chatos", derribaron un He-51.

Días después, el 11, los "Chatos", junto a las 1ª y 3ª Escuadrillas de "Moscas", ametrallaron una columna nacional que avanzaba por la carretera de la costa hacia Castellón. Después, durante una alarma aérea sobre Nules, interceptaron a los bombarderos de la Legión Condor y su escolta de Bf-109, cuatro de los cuales se descolgaron sobre los "Moscas" de Tarazona, Fierro y Yuste. Durante el combate, uno de los cazas alemanes, perseguido en picado por Tarazona, al tratar de recuperar, perdió un plano, precipitándose sobre la sierra de Espadán. El "Mosca" de Yuste apenas si pudo llegar a Sagunto con el motor parado y unos cuarenta impactos.

El día 12 de mayo sería abatido desde tierra el He-51 del teniente Mariano Cuadra Medina y el He-45 de Félix Bermúdez de Castro y Delgado Valle, que resultaron heridos en El Pobo. El 13 siguiente, cuando los "Chatos" y "Moscas" ametrallaban sobre Allépuz, combatieron contra tres Escuadrillas españolas de CR-32, que reclamaron el derribo de 7 "Moscas" y un "Chato", resultando herido leve el comandante García Morato.

El 14 de mayo caería abatido en Caspe el FIAT CR-32 núm. 3-76 de José Romagosa Durán, que pereció, y las defensas de tierra alcanzarían gravemente el He-51 del Alférez Ruy Ozores Ochoa, que abandonó el avión lanzándose en paracaídas, y el He-45 de Serafín Serra Pujazón y Feliciano Rodríguez Jiménez, que murieron.

El 15, al regreso de un servicio en el frente de Levante, el "Chato" de Juan Comas Borrás, Jefe de la 3ª Escuadrilla, sufrió accidente del aterrizaje en El Toro, resultando herido y sustituido por su compañero Miguel Zambudio Martínez. Ladislao Duarte Espés también resultó herido leve en otro accidente.

El día 17 fué abatido el He-51 del alférez Francisco Encinas Rodríguez y, al día siguiente, los FIAT CR-32 de Carlos Serra Pablo-Romero, Javier Allende Isasi y Pedro Martínez de Irujo, que pudieron aterrizar aunque fuera de campo.

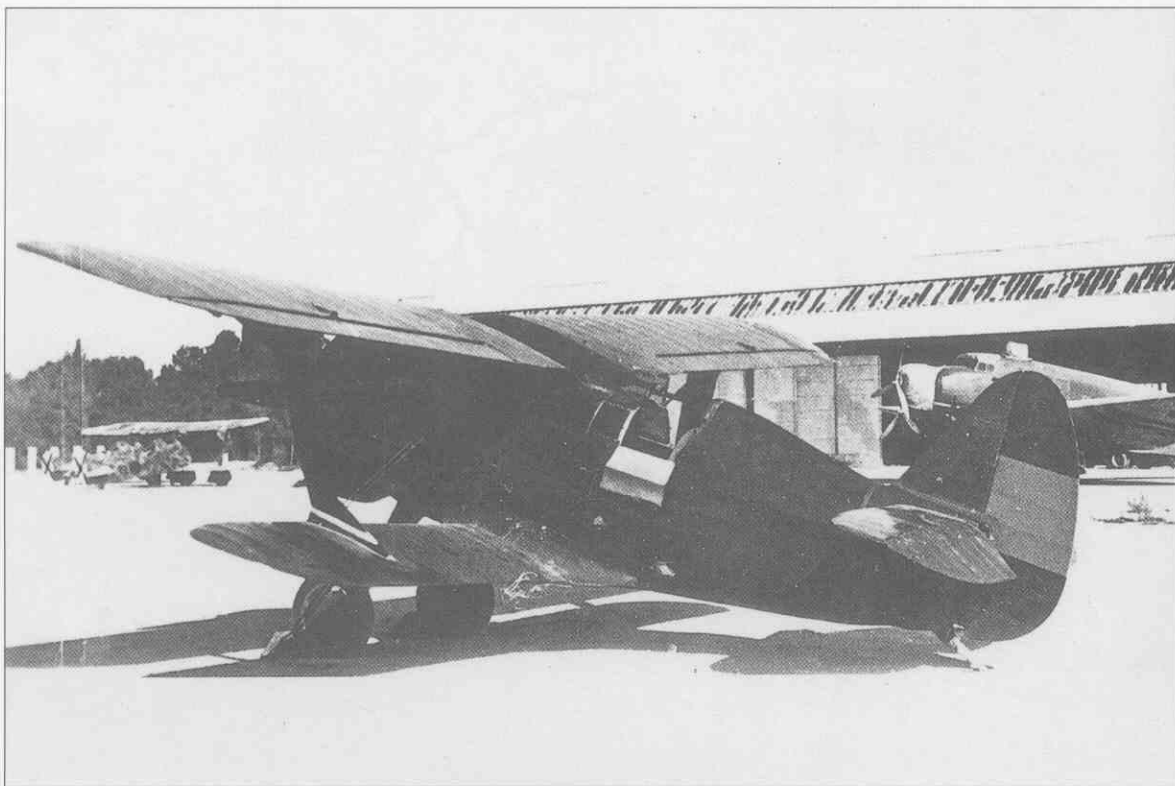
En los días que siguieron, los bombarderos nacionales arreciaron sus ataques contra los aerodromos catalanes cuando los "Moscas" estaban en el frente, a cuyo regreso sufrieron accidente el día 22, los CM-167 y 169 en Valls, y el CM-165 en Bellpuig, el 23, día en que el Ejército Popular llevó a cabo un fuerte contraataque en el sector catalán comprendido entre las poblaciones de Tremp y Balaguer, donde tuvo lugar un duro combate aéreo en el que, según Francisco Tarazona (17), que había pasado con su escuadrilla a Vendrell días antes, derribaron al enemigo nada más que 17 cazas FIAT y

5 bombarderos SM-79, aviones de los que solo aparecen como derribados CR-32 del alférez italiano Placido Boschelli, que pereció, y otro que, por colisión, se lanzó en paracaídas su tripulante, cayendo en territorio nacional. Además, resultó herido sobre FIAT el piloto español José Arango López. Tarazona señala la pérdida de 3 "Moscas" y un SB-2.

El 26 de mayo regresó a Sagunto la 3ª Escuadrilla de "Moscas". El 28, los cazadores nacionales reclamaron el derribo de otros 7 "Chatos" y 2 "Moscas", contra la pérdida del CR-32 tripulado por el sargento italiano Gastone Picchini, que pereció, y el del comandante Salas Larrazábal que, al ser alcanzado su avión, se vió obligado a abandonar la lucha.

En verdad, parecen muchos los "Chatos" reclamados como destruidos por los cazadores nacionales en solo tres días: 15 aviones...Cifra que, además, superaba a los recibidos a lo largo de este mes procedentes del SAF-3/16, 19 "Chatos" en total, terminados en Reus (uno), Sabadell (once) y Molins (siete).

El 4 de junio, tras el descalabro sufrido por los "Katiuskas" el día 2 sobre



Uno de los "Chatos" capturados por los nacionales, esta vez en Aleañiz, en marzo de 1938.

Cenia, en que perdieron 5 aparatos, los FIAT italianos de la Escuadrilla de Ametrallamiento "Frecce" perdieron el tripulado por el subteniente Duilio Nichiarelli, abatido en Linares de Mora, y otros dos CR-32, perdidos y sin combustible, aterrizaron en Guadalajara, siendo hechos prisioneros sus tripulantes y capturados intactos los aparatos.

Este mismo día, los "Chatos", con la protección de la 3ª Escuadrilla de "Moscas", atacaron sin oposición las posiciones nacionales al sur de Mosqueruela, y los de defensa de costas interceptaron sobre Valencia una formación de bombarderos SM-79, a los que no pudieron dar alcance.

El 8 siguiente, el Grupo de Caza italiano "Gamba di ferro" se adjudicó el derribo de otros 10 "Chatos" (?) y un "Katiuska", mientras que los He-51 de las "cadenas" perdían otro de sus aparatos.

El día 10, cuando los "Moscas" de la 3ª Escuadrilla daban protección a 12 "Chatos" que volaron a Adzaneta (Castellón) para defender a una brigada que se encontraba cercada, se vieron interceptados por los Bf-109 alemanes, que derribaron los "Moscas" de Utrilla y de Antonio Díaz Pérez, que murieron.

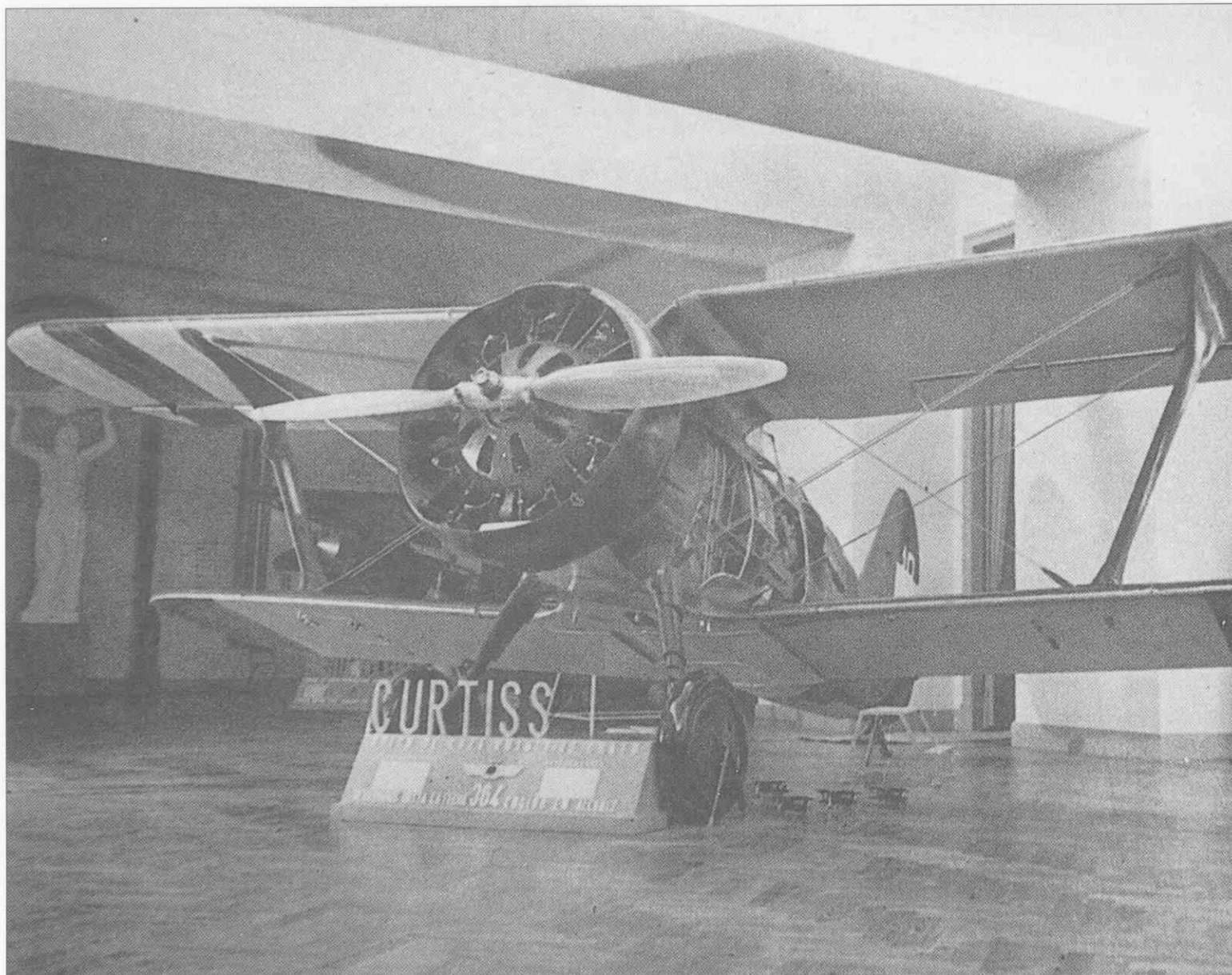
Esta jornada tuvo lugar un violento combate sobre Valencia, cuando la caza republicana intercetó a los bombarderos SM-79 con fuerte escolta de FIAT. Según el bando gubernamental, 4 bombarderos y 9 cazas (?) italianos fueron abatidos, contra la pérdida de un "Chato" y 4 "Moscas".

Otros 5 "Chatos" y 2 "Moscas" fueron reclamados por los cazadores de la Legión Condor el día 13 siguiente, aparatos que no aparecen por parte alguna y sí el Bf-109 del teniente alemán Fuhrhop, que pereció al ser derribado sobre Sagunto.

Durante esta misma jornada, cuando una patrulla de "Katiuskas" volaba en pasada sobre el lago de Bañolas, "chocaron las extremidades de sus pla-

(16).- Tarazona Torán: "Yo fui piloto de caza rojo", página 128..

(17).- Tarazona Torán: Obra citada, página 143 y siguientes.



Compañero infatigable en la protección de los "Chatos", este Polikarpov I-16 "Mosca", terminó en manos de sus adversarios antes de finalizar el conflicto.

nos y, con gran estruendo, cayó al lago uno, otro en la orilla y, el tercero, en un campo de trigo que ardió en una buena extensión". Así describía el accidente el mecánico de la 2ª Escuadrilla de "Katiuskas" Juan Belenes López (18), que añadía: "El que se precipitó al lago, costó trabajo localizarlo... El capitán Gómez, Jefe de la Escuadrilla, hizo con un avión (que no recuerdo si fué un "Chato" o un "Mosca"), varias pasadas por el lugar del accidente para tratar de localizarlo. Y así fue como indicó el lugar exacto... para arrastrarlo a la orilla, también colaboraron unos buzos". Murieron cinco hombres de las tripulaciones, entre ellos Santiago Ramón Prior (piloto) y Benito Ramos Alarcón (observador).

El 14 de junio, los "Moscas" alcanzaron el Bf-109 del teniente Henz, que se vió precisado a aterrizar de emergencia en la desembocadura del río Miñares, donde fué hecho prisionero y el avión, cuando iba a ser desmontado, ametrallado e incendiado por sus compañeros de vuelo. En el combate resultó herido el piloto alemán Plieber, que pudo regresar a su base.

El 15 siguiente, los "Chatos" y "Natachas", con la protección de los "Moscas", bombardearon sin oposición aérea las avanzadas nacionales que cercaban la capital castellanense que, no obstante, sería ocupada. Los mismos aviones atacarían esta misma jornada en La Puebla de Valverde, donde caerían derribados por las defensas de tierra los "Natachas" tripulados por De Brito y Juarro, Carvajal y Pascual, y S. Arce Vera.

Este día, Francisco Tarazona (19) se trasladó al aeródromo de La Rabasa (Alicante) para recoger uno de los pocos I-16 contruidos por el SAF-15, que pasó destinado a la 3ª Escuadrilla.

Días después, el 19, los FIAT del grupo de Caza 2-G-3, que daban protección a los Ju-52 sobre La Puebla de Valverde, encontraron 9 "Chatos" y 18 "Moscas" que ametrallaban las posiciones nacionales. En el combate que se originó, los aviadores nacionales reclamaron el derribo de 4 "Chatos" -uno pudo ser el de Ladislao Duarte, Jefe de la 4ª Escuadrilla- y 2 "Moscas", mientras que dos FIAT, los del Capitán Julio Salvador y Díaz Benjumea y de Joaquín Asaldo Vejarano, se vieron obligados a abandonar la lucha, el primero alcanzado en el motor y el segundo por desprendimiento del capot (20).

El 29 de junio, el mando nacional desencadenó otra ofensiva en Extremadura, entre Sierra Traperos y Madridejos.

El 23 siguiente, murió durante el descenso en paracaídas, el piloto republicano José Ruiz Gómez (21), posiblemente ametrallado desde tierra, y el soviético Romanov, en Casinos, cuando probaba un "Mosca".

Durante el mes de junio, las Escuadrillas del Grupo 26 recibieron otros 11 nuevos "Chatos" contruidos en España.

El 5 de julio, cuando los "Chatos" ametrallaban en el frente de Villal con la protección de los "Moscas", mandados en esta ocasión por el Jefe del Grupo 21 Eduardo Claudín Moncada, éste resultó abatido por "un antiaéreo que le dió de lleno en el avión..." (22). Le substituyó Manuel Zarauza, pasando Antonio Arias a mandar la 4ª Escuadrilla.

Días después, al intentar aterrizar en el aeródromo de los Isidros, en las proximidades de Requena, tras combatir contra los FIAT, el "Mosca"

(18).- Boletín ADAR núm. 10/11, página 19.

(19).- Tarazona Torán: obra citada, página 163.

(20).- J. Salas. Obra citada página 332.

(21).- F. Tarazona: Obra citada, página 167.

(22).- M. Montilla: Obra citada, página 109

tripulado por José Salinas se incendió, sufriendo su piloto grandes quemaduras.

El 13, los cazadores italianos reclamaron el derribo sobre La Puebla de Valverde de otros 4 "Chatos" y un "Katiuska", contra la pérdida del CR-32 tripulado por Mario Cenzi y el He-51 de las "cadenas" de Rafael Serra Hamilton. El "Mosca" de Herrero sufrió accidente en Camporrobles tras combatir, pereciendo.

El 14 siguiente, José Redondo Martín -hijo del entonces Alcalde de Madrid- colisionó sobre el frente de Teruel con un Bf-109 alemán, estando dos días perdido y, sobre Sarrión tuvo lugar otro combate que enfrentó a los "Chatos" y "Moscas" republicanos contra los FIAT del Grupo 2-G-3 que daban protección a los Ju-52 y Ro-37, perdiendo el CR-32 núm. 3-65 tripulado por José L. Bernal de Mérida. Resultó herido el tripulante de uno de los Ro-37 Juan L. Lartigue Astier. Los "Chatos" perdieron el de Felipe Cirujada Esteve, y el "Mosca" de Pastor, que se lanzó en paracaídas.

El 15 de julio resultaron abatidos sobre Mora de Linares dos SM-79 italianos, pereciendo los tripulantes Giulio Giovine, Umberto Rizzi, Aurelio Pozzi, Mario Faltoni y Brunetto Gori, y en otro punto de la geografía española, el piloto de la Aviación republicana José Luis Aresti, aprovechando una alarma sobre Cartagena, despegó del aeródromo del El Carmolí con el "Mosca" CM-125 y se pasó a zona nacional, aterrizando en Melilla.

El día 16, tres FIAT de la Escuadrilla de Ametrallamiento "Frecce" resultaron alcanzados desde tierra, logrando aterrizar fuera de campo en territorio nacional.

El 17 siguiente, la patrulla de "Moscas" de Bravo, Tarazona y Toquero, dieron escolta a 4 bombarderos SB-2 "Katiuskas" sobre La Puebla de Valverde, pero al llegar al frente vieron como unos siete "Chatos" y "Moscas" combatían contra mayor número de FIAT, lanzándose a ayudar a sus compañeros. Ante su llegada, quizá por andar escasos de combustible o creer, en el caso de los cazadores nacionales, que se trataba de refuerzos, optaron por reagruparse y desaparecer (23).

Al día siguiente, en un feroz enfrentamiento sobre Sarrión, cuando unos 16 "Moscas" de cuatro Escuadrillas volaron para dar protección a los "Chatos" en su ataque a las posiciones nacionales de Albentosa, fueron sorprendidos por los FIAT italianos que, en el combate que se originó, perdieron los del capitán Antonio Raffi, Jefe de Escuadrilla, Giovanni Guiducci, Danilo Vestri (prisioneros) y Giorgio Frattini (muerto), mientras el "Chato" de Felipe Alonso Tobar se dió por desaparecido, y abatidos los "Moscas" de Vicente Yuste Gorbato, Andrés Fierro Menú y R. Belmonte Vigueras, que pereció en el hospital tras las heridas sufridas al intentar aterrizar en Camporoble. El comandante Francisco Vives Camino, Jefe del Grupo de SM-79 resultó herido leve.

El 19 de julio, los "Chatos" fueron a ametrallar a las tropas nacionales en la carretera de Albentosa a Mora de Rubielos, con la protección de 9 "Moscas" de las 3ª y 4ª Escuadrillas, que perdieron el tripulado por el piloto novato Eduardo González Casola ("Tito") en su enfrentamiento con la caza nacional, dos de cuyos FIAT, según Tarazona, fueron incendiados en el combate.

El 20, los pilotos de la Legión Condor se adjudicaron el derribo de dos "Moscas", mientras que el piloto italiano Giovanni Spilzi, a los mandos de un CR-32, desertó en el frente del Ebro (24), resultando abatido en Extremadura el FIAT CR-32 3-103 de Pedro Téllez Rivas.

El 22 siguiente, en otro combate aéreo sobre Viver, los "Chatos" y "Moscas" derribaron a los aviadores italiano capitán Franco Lucchini (prisionero), y el subteniente Dino Oliosi (muerto), resultando abatido desde tierra el He-45 de Antonio Olivera Fernández y García Gil en El Toro.

La presión ejercida por el Ejército nacional en este sector de Viver, produjo el día 23 un enésimo combate aéreo que enfrentó a la Legión Condor contra la caza gubernamental, sin que se produjeran derribos. Solo el piloto alemán Boer rompió su Bf-109 al aterrizar en La Cenia.

El Ejército Popular preparaba por entonces su gran golpe en el Ebro, por lo que, para seguir un orden cronológico, antes de continuar con la narración de estos hechos, creemos conveniente retroceder al 20 de julio, en que los Ejércitos nacionales del Centro y del Sur iniciaron su ofensiva en Extremadura, orientada a ocupar el Valle de la Serena, con enlace de ambos en Campillo, circunstancia que sucedió el día 24 siguiente.

EXTREMADURA

A actividad aérea en este sector, en los primeros días, no debió ser muy importante, sobre todo por parte gubernamental. No obstante, ya hemos visto como el mismo día 20 caía en Mérida el CR-32 3-103 tripulado por Pe-

dro Téllez Rivas, y el 23 siguiente, la AA alcanzó un Ha-70, del que saltó en paracaídas el observador.

El 24 de julio, los cazadores nacionales Julio Salvador y Vázquez Sagastizábal, cuyos Grupos de Caza se habían trasladado al aeródromo de Mérida para hacer frente a estas operaciones, interceptaron a 6 "Katiuskas", a los que no pudieron dar alcance; sin embargo, sobre Almadén, vieron una patrulla de estos bombarderos soviéticos a la que atacaron y Salvador alcanzó el punto izquierdo. De regreso a Mérida, interceptaron otra patrulla de SB-2 y Vázquez Sagastizábal alcanzó a uno de ellos en el tren de aterrizaje (25).

El 28 siguiente, 9 "Chatos" y 6 "Natachas" que atacaban las posiciones nacionales en el sector de Castuera, fueron interceptados por los CR-32 de Miguel Guerrero García, adjudicándose el derribo de 4 "Chatos" y un "Papa-gayo".

A lo largo del mes de julio, el SAF-3/16 entregó a las unidades del Grupo 26 otros 22 nuevos "Chatos" construidos en España.

El 9 de agosto, una formación de 35 "Chatos" (?) y 9 "Natachas" fué interceptada sobre Monterrubio por los FIAT españoles, que volvieron a adjudicarse el derribo de otro "Chato".

El 10, las tropas nacionales conquistaron Almorchón y, el 22 siguiente, Cabeza de Buey, sobre cuyo sector, 25 "Chatos" (?) interceptaron una formación de bombarderos nacionales, a la que protegían dos Escuadrillas de FIAT españoles. En el combate que se originó, los cazadores nacionales reclamaron el derribo de otros 4 "Chatos" seguros y otro probable. Luis Romero Girón, piloto de uno de los Ju-86, resultó herido en un brazo.

El 15 de agosto, el avance nacional llegó al fondo del recodo del río Zújar, que no pudieron cruzar pero sí ocupar el pueblo de Zarza Capilla, sobre cuyo sector tuvieron lugar varias escaramuzas aéreas en las que, aparte de los "Chatos" y "Natachas" republicanos, intervinieron sus oponentes los FIAT, He-70, Ju-86 y Aero.101, escaramuzas que se repetirían con frecuencia a lo largo de las siguientes jornadas, hasta el día 25, en el que se produjo un fuerte contraataque gubernamental en el citado recodo del Zújar frente a las poblaciones de Peñalsordo, Zarza Capilla y Cabeza de Buey, con la presencia ya de la 1ª Escuadrilla de "Moscas" de José Redondo Martín, los "Chatos" y "Natachas" los cuales prestaron su apoyo a las fuerzas de superficie gubernamentales y combatieron con los Grupos de FIAT españoles, que perdieron el CR-32 3-63 tripulado por José Mª Etayo Elizondo y se adjudicaron el derribo de otros 2 "Chatos".

El 26 siguiente, los aviadores nacionales reclamaron 2 "Moscas" y otro "Chato", y el 31 tres "Moscas".

Durante este mes de agosto, el SAF-16 entregó 31 "Chatos" a las Escuadrillas del Grupo 26.

El 2 de septiembre, en una operación sincronizada de los cazas y bombarderos gubernamentales sobre la línea Castuera-Los Blázquez-Valsequillo-Fuente Obejuna, la 4ª Escuadrilla de "Katiuskas" recibió un duro castigo. Mientras los "Chatos" y "Natachas" atacaban las posiciones nacionales del sector, los "Moscas" de la 1ª Escuadrilla, a mayor altura, debían dar protección a los "Katiuskas" en su bombardeo sobre Monterrubio de la Serena, terminado el cual, sin contratiempos, al iniciar el viraje para regresar a su base, el FIAT tripulado por el comandante Salas Larrazabal, ametralló a la patrulla de la izquierda, cuyos eviones, alcanzados en los depósitos, se incendiaron e hicieron explosión. También resultó alcanzado en un motor el SB-2 del Jefe de la Escuadrilla Máximo Ricote Juanas que, no obstante, pudo aterrizar en Almodóvar (26). Después, en el combate que se originó, el comandante Salas derribó el "Mosca" del Capitán Redondo Martín, y otros cazadores nacionales reclamaron otros 4 monoplanos soviéticos.

El 4 siguiente, cuando los "Chatos" y "Natachas" atacaban por Cabeza de Buey con la protección de 15 "Moscas" de la 1ª Escuadrilla, y tras permanecido sobre el frente mientras los primeros bombardeaban y ametrallaban a las tropas nacionales, apareció una Escuadrilla de FIAT mandada por el capitán Julio Salvador, a la que rehuyeron por estar escasos de combustible.

Las operaciones de superficie en este frente extremeño iban de decreciendo. La lucha que tenía lugar el el Ebro "reclamaba" la presencia de todos los efectivos posibles, de ahí que retrocedamos nuevamente en el tiempo para narrar como fué el desarrollo de esta importante batalla, que conduciría, no solo a la ocupación de Cataluña, sino al fin de la guerra. Pero ello será en un próximo número de esta Revista "Aeroplano" ■

(23).- F. Tarazona: Obra citada, página 167.

(24).- "Nei Cieli di Spagna", de Angelo Emiliani y Giuseppe G. Ghergo, página 163.

(25).- J. Salas: obra citada, página 341.

(26).- R. Aresté. Boletín A.D.A.R. núm. 17, página 25.

Comentarios al artículo “Los chatos en España”

JESÚS SALAS LARRAZÁBAL
General Ingeniero Aeronáutico

DESPUÉS de leído el artículo Los Chatos en España, publicado en el número 7 de *Aeroplano*, me parece conveniente complementarlo con algunas precisiones en los siguientes temas concretos:

- Escuadrillas de Chatos en el primer cuatrimestre de 1937.
- Expediciones al Norte en mayo de 1937.
- Chatos recibidos por las Fuerzas Aéreas.

Escuadrillas de Chatos en el primer cuatrimestre de 1937

EN 1936 no existieron más escuadrillas de Chatos en España que las tres citadas en el artículo comentado, cuyos jefes iniciales —Pavel Vassilievich Richagov (Pablo Palancar), Sergei Feodorovich Tarkhov (Antonio) y Boris Aleksandrovich Turchansky (Boris Maranchov)— fueron condecorados a principios de enero de 1937 con el título de Héroe de la Unión Soviética (1), así como uno de los jefes de patrulla de la Escuadrilla Tarjov, Sergei Aleksandrovich Tchernih (2), quien probablemente asumiría por algún tiempo el mando de esta 2.ª Escuadrilla al morir “Antonio” en las luchas por Madrid.

Otro jefe de patrulla de esta Unidad, Nikifor Balánov, y tres de la de Richagov —P. Agafónov (Ahmed Amba), Ivan Kopets (José) y Anton Kovalevski (Casimiro)— llegaron a mandar escuadrilla a primeros de 1937, cuando las ocho decenas de nuevos I-15 recibidos permitió desdoblar las dos del frente de Madrid, dando origen a cuatro, y crear otras dos españolas y una reducida de Defensa de Costas.

Kovalevski murió en combate en el frente de Málaga, en febrero, y Agafónov y Balánov retornaron a su país, haciéndose cargo de sus escuadrillas. Boris Kosakov, Alejandro Osachi y Varanchuk (3).

El mando de las escuadrillas españolas se encomendó a Andrés García de Lacalle y a Roberto Alonso Santamaría, pilotos destacados en los combates de 1936, y al frente de la internacional de Defensa de Costas quedó el francés William Labussiere.

Al comenzar la batalla del Jarama estaban en el frente Centro las escuadrillas de Kopets, Varanchuk y Lacalle y, posiblemente, la de Osachi. La de Kosakov estaba en el aeródromo de Tabernas (Almería) y la de Alonso Santamaría en Aragón. Tres de las cuatro patrullas de esta Unidad se

incorporaron al Centro (4), así como la Escuadrilla Kosakov, que el 18 de febrero se trasladó a Albacete y el 19 a Tembleque (5).

Nada más terminar la batalla, por orden del jefe del Estado Mayor Central, general Toribio Martínez Cabrera, del 26 de febrero (6), Smushkéovich (Douglas) despachó la escuadrilla Varanchuk a Andújar (7).

El 6 de marzo, antes de que se iniciara la ofensiva italiana por Guadalajara, la Escuadrilla Kosakov estaba en Alcalá y la de Lacalle en Guadalajara, según sabemos por los cuadernos de vuelo de los pilotos norteamericanos Baumler y Tinker, y ese mismo día el jefe del Estado Mayor Central ordena al jefe de las Fuerzas Aéreas en Albacete: “De los nueve cazas en Cataluña, seis a Madrid, y siete de los del Sur, urgentemente. Inminente ataque violento” (8). Se refería a los Chatos que habían retornado a la Escuadrilla Alonso Santamaría y a los de la Escuadrilla Varanchuk, que se agregaron a las Unidades de Lacalle y Kosakov, respectivamente.

Según Smuskevich, el 10 de marzo se incorporan al centro, desde Valencia, otros 18 cazas que estaban en descanso (quizá de las escuadrillas Kopets y Osachi) (9). Este día la Escuadrilla Kosakov se trasladó a Campo Soto, para dejar espacio en Alcalá a los recién llegados, y allí continuó hasta el 6 de abril, día en que se desplazó a Balaguer, con escalas en Liria y Lérida, pasando el 8 a Castejón del Puente, junto a Barbastro.

A primeros de abril se crearon dos grupos de Chatos, el de Kopets, en el que se integraron las escuadrillas rusas de los frentes Centro y Sur, excepto la de Kosakov, y el de Lacalle, que operó por Aragón, actuando inicialmente con las escuadrillas de Alonso Santamaría y Kosakov, a las que se incorporaría después la antigua Escuadrilla Lacalle, mandada desde finales de marzo por Alfonso Jiménez Brugué, como consta en el cuaderno de vuelo de Tinker.

Los partes gubernamentales de Aragón reconocen que el 13 de abril los Heinkel He 46 y He 51 de Zaragoza lograron un señalado éxito en las posiciones de la ermita de Santa Quiteria, que hubieron de ser evacuadas por la División “Carlos Marx”, dejando abandonadas en las trincheras, rectas, cuatrocientas bajas, la mayor parte por ametrallamiento aéreo. Dichos partes se quejan, asimismo,

(4) Juan Comas, “Duelo Aéreo sobre Teruel”, en *Boletín Inf. ADAR*, núm. 25, pág. 21.

(5) Según consta en el cuaderno de navegación de Baumler.

(6) J. Salas Larrazábal, “La Guerra de España desde el Aire”, págs. 168-169.

(7) Leopoldo Morquillas, en *Boletín ADAR*, núm. 25, pág. 31.

(8) J. Salas, *ibidem*, pág. 171.

(9) J. Salas, *ibidem*, pág. 172.

(1) “Cazas rusos en la Guerra Civil”, por J. Salas, en el núm. 1 de “Modelismo e Historia”, de junio de 1982.

(2) Carta al autor de Leopoldo Morquillas, desde Tula (Rusia).

(3) “Información verbal de Vladimir Puzeikin y Leopoldo Morquillas”, cuaderno de vuelo de Baumler y *Boletín Informativo de ADAR*, núm. 25 de enero-febrero de 1983, pág. 31.

de que no salieran los diez (sic) aviones que tenía el comandante Reyes, jefe de Fuerzas Aéreas del Frente de Aragón (10). Al parecer no despegaron porque en el rodaje en tierra de los primeros que lo intentaron, varios aviones empezaron a trepidar y girar sin control alguno, en cualquier sentido, al tiempo que sonaban nutridos disparos de ametralladora (11). Lacalle añade que "tres de ellos tenían una de las palas de la hélice partida exactamente por la mitad, quebrada rectamente"; Comas no reproduce esta afirmación, pero ambos achacan las averías a fatiga del material.

El mismo 13 de abril, según Baumler, o al día siguiente si aceptamos el testimonio de Lacalle, quince Chatos se trasladaron en vuelo de Castejón del Puente a Sarrión y tres en camión. Desde Guadalajara se incorporaría el día 15 la Escuadrilla Jiménez (12).

El 17 de abril se produjo en los cielos de Teruel un memorable combate entre seis Heinkel He 51, el escalón más bajo de una formación de 17 aviones, y los Chatos del Grupo Lacalle, 20 según los partes gubernamentales y 15 según Comas (13). Tinker, quien toma la cifra intermedia de 18, se refiere a este combate como el más reñido de todos aquéllos en que había intervenido hasta la fecha (14), incluidos los del Jarama. Para el capitán Angel Salas, jefe de los He 51 oponentes, fue, sin duda, el combate más duro de la guerra (15).

Expediciones al Norte en mayo de 1937

LAS luchas intestinas de Barcelona de primeros de mayo propiciaron el envío a Cataluña de los cazas biplanos de las antiguas escuadrillas de Lacalle y Alonso Santamaría que estaban pilotados por españoles, escindidos en dos fracciones, una de las cuales, la mayor, desplegó en Lérida, a las órdenes de Alfonso Jiménez Brugué, quedando la menor en Reus, con Gerardo Gil a su frente.

El sábado 8 de mayo, al día siguiente del armisticio de Barcelona, los 15 Chatos de Jiménez Brugué recibieron orden de desplazarse al Norte. Despegaron de Lérida de madrugada, acompañados por un bimotor Douglas DC-2, cruzaron la frontera francesa por el valle del río Ariege y tomaron tierra a las 9,30 de la mañana en el aeródromo de Toulouse-Francas.

Este viaje y el siguiente del 17 de mayo, a cuyo frente iba el piloto aeronaval Javier Jover Rovira, los he descrito con detalle en tres ocasiones (16), por lo que no creo necesario insistir en su relato.

Antes de que los Chatos de la segunda expedición frustrada por Francia hubieran regresado a España, lo que ocurrió el 22 de mayo, los I-15 destacados en Reus habían retornado a Campo Soto (Algete), adonde llegó Gerardo Gil en coche ese mismo día 22. Allí encontró cinco o seis Chatos y el encargo de conducirlos por la recta hasta La Albericia (Santander) (17).

El viaje no tenía dificultad especial para un buen navegante. La distancia Campo Soto-La Albericia era poco mayor que la Pau-La Albericia y si en esta ruta existían los aeródromos alternativos de Bilbao, en aquella se contaba con los de Arija y Orzales, en las proximidades de Reinosa

y el vuelo se podía acortar algo más despegando de Torrelaguna.

La viabilidad del viaje se había demostrado el 13 de mayo con un triple recorrido Campo Soto-Madrid-Alcalá-Guadalajara-Campo Soto, efectuado en escuadrilla, no obstante lo cual se ordenó el segundo vuelo por Francia.

Gerardo Gil cumplió su misión perfectamente y llevó a La Albericia los Chatos que se le encomendaron, que fueron pilotados por Gerardo Gil Sánchez, Mariano Palacios Menéndez, José Diéguez Espuny (18), Gascón y otros dos cuyo nombre no he podido averiguar.

Los I-15 de la fracción de Lérida volvieron a Cataluña, como sabemos, el 22 de mayo y a Campo Soto poco después. Doce de estos aparatos despegaron el 27 hacia Santander, llevando como pilotos los mismos que los trajeron desde Francia, excepto Jiménez, Jover y algún otro. Juan Comas recuerda el nombre de diez de los expedicionarios: José Riverola Grúa, Francisco Alarcón Ríos, José Bastida Porres, Ramón Castañeda Pardo, Juan Comas Borrás, Justo García Esteban, Rafael Magrinya Vidal, José Marín Quereda, Cándido Palomares y Manuel Zarauza Claver.

Riverola actuó de jefe de escuadrilla y Comas iba al frente de una de las patrullas, la única que arribó en derecha a La Albericia, cuyos restantes pilotos eran Alarcón y Palomar.

El avión de Zarauza y otro más hubieron de regresar a Campo Soto por avería y los otros siete Chatos desviaron su ruta hasta San Sebastián (19), donde el aparato de Bastida se quedó sin combustible y se posó en el agua junto a una lancha de pescadores, capotando. Pudo salir de la cabina, subirse a un plano y esperar a que le recogieran; hecho prisionero, fue canjeado tres meses después (20).

Los seis I-15 que quedaban en vuelo giraron 90 grados su rumbo y, costearlo, se dirigieron hacia Bilbao, donde capotó uno de los aviones al tomar tierra. En el tramo final, los cinco Chatos que seguían a Santander fueron sorprendidos por los Fiat de Vitoria, que derribaron a Marín Quereda (21).

Los cuatro restantes —Riverola, Magrinya, Castañeda y Justo García— arribaron a La Albericia y allí encontraron a los tres de la patrulla que creían perdida. Unidos a los cinco o seis que había conducido Gerardo Gil cinco días antes, eran doce o trece los Chatos que culminaron con éxito el vuelo Campo Soto-La Albericia en este mes de mayo. Se perdieron definitivamente dos y otro sufrió averías en el aterrizaje. El saldo no es tan desfavorable como se suele presentar y desde luego muy superior al de las dos expediciones por Francia, que tuvieron inutilizadas dos escuadrillas de caza y otros aviones durante un mes, sin resultado positivo alguno.

La solución, no obstante, era muy otra: haber usado estos aviones en apoyo a la proyectada ofensiva por Extremadura, que rusos y comunistas no favorecieron, por razones políticas.

Chatos recibidos por las Fuerzas Aéreas

LA relación de Chatos importados que acepta el capitán Abellán en el artículo comentado fue defendida por mí mismo hace años, pero con posterioridad me he convencido de que las remesas remitidas por la URSS fueron cinco y no seis, con la siguiente cronología:

Otubre de 1936 25 I-15 a Levante (de la 1.ª remesa)
 Noviembre de 1936 15 I-15 al Norte (de la 2.ª remesa)

(18) Testimonio de Gerardo Gil.

(19) Testimonio de Juan Comas.

(20) Lacalle, "Mitos y Verdades", págs. 263-264 y 301-305.

(21) Testimonio de Juan Comas.

(10) J. Salas, *ibidem*, págs. 193-194.

(11) Lacalle, "Mitos y Verdades", págs. 236-237, y Comas, "Duelo Aéreo en Teruel", *Boletín ADAR*, núm. 25, pág. 22.

(12) Cuaderno de vuelo de Tinker.

(13) J. Salas, *ibidem*, pág. 195-197, y J. Comas, *ibidem*, págs. 23-24.

(14) Tinker, "Some still live", págs. 180-187.

(15) Información verbal de A. Salas.

(16) "La Guerra de España desde el Aire", págs. 215-218 y 232; "Intervención extranjera en la Guerra de España", págs. 398-403; "Mayo de 1937, el mes crucial de la Guerra de España", en *Revista de Aeronáutica*, de marzo de 1972.

(17) Información oral de Gerardo Gil y carta de Puparelli desde el Hospital en que poco después moriría.

Nov. 36-Enero 37 Se completan remesas 1.^a y 2.^a
 Enero de 1937 11 I-15
 Enero-febrero 1937 50 I-15 Remesas 3.^a y 4.^a
 Junio 1937 23 I-15 Remesa 5.^a
 Julio 1937 8 I-15

Los Chatos recibidos de la URSS serían, pues, 155 si todas las remesas se completaron a 31 aviones, como afirma Andrés García Lacalle (22), o 153 si dos de los lotes fueron de sólo 30 aparatos, como consta en los datos de Prieto (23).

Día	Molins	Villafranca	Sabadell	Centros anejos	Total
01-6-38	CA-84			CA-104	1
02-6-38					1
05-6-38	CA-126				1
06-6-38			CA-88		1
08-6-38	CA-127				1
09-6-38		CA-94	CA-107		2
15-6-38	CA-128		CA-112		2
17-6-38	CA-129				1
19-6-38			CA-93		1
20-6-38		CA-95			1
23-6-38	CA-130		CA-108/110/133		4
24-6-38	CA-131/132				1
27-6-38	CA-135				2
30-6-38		CA-105			1
JUNIO	9	3	7	1	20
lote 2	1	3	6	1	11
lote 3	8	0	1	0	9
01-7-38		CA-106			1
03-7-38	CA-134		CA-109/113		1
04-7-38					2
05-7-38	CA-136	CA-114		2	
08-7-38	CA-137			1	
11-7-38	CA-138			CA-115	2
12-7-38	CA-139			1	
18-7-38	CA-140				1
21-7-38	CA-141				1
23-7-38				CA-119	1
24-7-38	CA-142				1
25-7-38			CA-117		1
26-7-38	CA-144			CA-121	2
27-7-38	CA-146				1
28-7-38			CA-118	CA-123	2
29-7-38		CA-111			1
30-7-38	CA-148		CA-120		2
31-7-38	CA-149			CA-151	2
JULIO	12	2	6	5	25
lote 2	0	2	6	4	12
lote 3	12	0	0	0	12
lote 4	0	0	0	1	1
02-8-38		CA-116			1
05-8-38	CA-150				1
07-8-38	CA-176		CA-122	CA-152	3
09-8-38	CA-179		CA-124		2
12-8-38				CA-154	1
14-8-38				CA-153	1
15-8-38	CA-180				1
16-8-38			CA-177		1
17-8-38			CA-178		1
18-8-38	CA-181			CA-156	2
22-8-38				CA-158	1
23-8-38	CA-182	CA-143	CA-155		3
25-8-38		CA-147		CA-161	2
29-8-38	CA-183/184			CA-157/162	4
31-8-38	CA-185		CA-159		2
AGOSTO	9	3	6	8	26
lote 2	0	1	2	0	3
lote 3	1	2	0	0	3
lote 4	0	0	2	8	10
lote 5	8	0	2	0	10

En cuanto a los I-15 fabricados en Cataluña, hice una investigación profunda en 1982, cuando preparaba mi libro "De la tela al titanio", en el que publiqué los resultados, así como en el núm. 7 de la revista *Avión Revue internacional*, de julio de 1983, que fueron reproducidos en el *Boletín de Información de ADAR* núm. 36, de noviembre-diciembre de 1984.

Para comparar mis datos con los que ahora presenta Abellán he confeccionado el cuadro siguiente de entregas mensuales de aviones en el que pueden apreciarse discrepancias en cinco meses: abril, junio, julio y agosto de 1938 y enero de 1939. Dejando aparte el mes de abril, en el que la diferencia es de un solo avión en la línea de montaje de Molins, pasemos a cotejar las entregas en junio, julio y agosto de 1938, jornada a jornada, lo que haremos en el cuadro adjunto.

	1937					1938												1989
Meses	8	9	10	11	12	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1
Datos Salas	3	6	3	10	13	14	4	12	14	19	20	25	26	15	3	13	13	24
Datos Abellán	3	6	3	10	13	14	4	12	13	19	19	22	31	15	3	13	13	18

Las fechas que se citan corresponden a las de la entrega oficial; las de terminación del avión son algo anteriores.

El cuadro de entregas diarias confirma nuestras cifras mensuales anteriores y nos indica que la línea de montaje de Molins funcionó en el verano de 1938 con gran regularidad y eficacia, entregando veinte Chatos del lote 3.^o en junio y julio de 1938 (ocho y doce, respectivamente) y el vigesimoprimer el 5 de agosto; otro avión de este lote, el CA-133, fue entregado por Sabadell en junio y los tres restantes se montaron en Villafranca. Molins había entregado previamente, el primero de junio, un Chato del lote 2.^o (el CA-84) y en agosto completaría ocho del lote 5.^o (CA-176 y CA-179 a 185) y el último del lote 3.^o (el CA-150).

Sabadell, con sus centros anejos, y Villafranca se dedicaron en junio y julio a montar 22 Chatos del lote 2.^o, uno del lote 3.^o (el CA-133) y el primero del lote 4.^o (el CA-151). En agosto se entregaron tres I-15 del lote 2.^o (quedando el último, el CA-125, para septiembre), dos del lote 3.^o (los CA-143 y 147; el CA-145 fue acabado en Villafranca el 5 de agosto, pero un accidente impidió su entrega), diez del lote 4.^o (los CA-152 a 159 y los 161 y 162) y dos del lote 5.^o (CA-177 y 178).

En lo que se refiere a enero de 1939 las cuentas no pueden efectuarse con la misma exactitud, pues la situación del frente catalán no permitía mantener el orden de años precedentes.

Los únicos Chatos que se entregaron con las formalidades de costumbre fueron los CA-210 y 211, y lo hicieron los días 5 y 6. Se conoce, además, que otros 22 I-15 fueron terminados, en las fechas que se indican a continuación: El CA-145, el 5-8-38; los CA-171 a 175, el 15-10-38 (averiados luego en un bombardeo); los CA-212 a 216 y CA-236 a 246, desde el 27-11-38 al 17-1-39. Al parecer, estos aviones fueron enviados a los aeródromos del Norte de Cataluña, sin entrega oficial, adonde también pudieron ir los CA-247 a 250.

Sumando los dos entregados oficialmente y los 22 que sabemos fueron terminados llegamos a la cifra de 24. Abellán descuenta el CA-145 y los CA-171 a 175, rebajando la cifra a 18. Cualquier cifra entre 2 y 24, o incluso 28, puede ser válida, mientras no se encuentren datos adicionales. ■

(22) "Mitos y Verdades", págs. 173 y 323.

(23) J. Salas, "Intervención extranjera", pág. 522.