



AERO Revista de NAUTICA Y ASTRONAUTICA

NUM. 547 - JULIO 1986

extra:
**SETENTA Y CINCO AÑOS
DE
AVIACION MILITAR ESPAÑOLA**

sexta y primera, por este orden— y seis de los quince tabores de regulares —los primero y segundo de Ceuta, primero y segundo de Tetuán, tercero de Larache y tercero de Melilla—. Los germanos relevaban a los españoles en la misión de transporte cuando el avance del Ejército de África por tierras extremeñas, vertiginoso e imparable, lo había llevado a las puertas de Mérida; en las tres semanas restantes de agosto y el mes de septiembre llevaron a la Península las dos banderas de la legión y los nueve tabores de guerra restantes. Los de nueva creación pasarían en barco más adelante.

Esta inusitada actividad aérea entre Marruecos y Andalucía podría haber sido impedida por la Aviación gubernamental, o al menos seriamente obstaculizada, si algún cerebro dirigente de Madrid se hubiera percatado de que la guerra se estaba decidiendo a 600 km. de la capital y no en la sierra de Guadarrama, pues su superioridad en aviones de caza durante las primeras semanas fue aplastante.

Cambio de superioridad aérea

EL general Kindelán, en una conferencia en la cátedra "Palafox" de la universidad de Zaragoza, sintetizó así en 1961 la labor de su equipo a lo largo del período 1936-1939: "Empezamos en julio de 1936 sin aviones, y en abril de 1939 habíamos ganado una guerra y habíamos formado el mejor ejército del Aire existente en el mundo en aquella época". La frase, exagerada y pretenciosa, ignora la importante y abnegada misión de los pocos aviones de la primera época, pero explica bien el vuelco espectacular de la desigualdad aérea a lo largo de la guerra, que no tuvo una variación lineal, sino claros y profundos altibajos.

Hasta final de agosto de 1936 es evidente el predominio de la Aviación gubernamental, gracias a su ventaja numérica inicial. En los dos meses iniciales de guerra ambas aviaciones importan material del extranjero en cantidades y calidad semejantes, pero la utilización de este material por parte de la Aviación nacional es más inteligente, especialmente en lo que al transporte y caza se refiere. En esta última especialidad destacan los capitanes Joaquín García Morato y Ángel Salas y los tenientes Julio Salvador y Miguel Guerrero y ello trae como consecuencia una momentánea superioridad, que se inicia en el mes de septiembre, se consolida a principios de octubre y se trunca en noviembre, como veremos más adelante. La superioridad operativa, no técnica, de los Fiat CR-32 sobre los Dewoitine 371 y Loire 46, hizo aparentar que los bombarderos Potez 54 eran de caracteris-

ticas inferiores a los Junkers 52 y Savoia 81, cuando la realidad era la contraria. De hecho, la Aviación nacional se mostró superior en septiembre y octubre, y este factor facilitó mucho el rápido avance de Yagüe y Varela hasta las proximidades de Madrid.

Pero el nuevo gobierno de Largo Caballero estaba preparando en este período una gran sorpresa, basado en la capacidad de maniobra que le daba el contar con las fuertes reservas en oro del Banco de España, que envió en depósito a la URSS, como garantía de pago de los ingentes pedidos de material terrestre y aéreo que cursó al gobierno de Moscú.

Simultáneamente, dio un fuerte impulso a la capacidad de formación de pilotos y personal de vuelo y trató de asegurarse la lealtad de los oficiales calificados de «republicanos» mediante un ascenso general; a los considerados claramente adictos se les asignó como antigüedad la del 18 de julio de 1936 y a los restantes la de 1º de octubre de 1936, quedando congelados en sus puestos los «indiferentes», y siendo procesados y separados del servicio los «fascistas» o «desafectos».

En la zona nacional se siguió una política más restrictiva en lo que ascensos de jefes y oficiales se refiere, que a menudo sólo eran habilitados para el empleo superior que efectivamente ejercían, pero se ascendió a todos los suboficiales y clases, sin distinciones partidistas, y a todos los mecánicos de aviación con seis años de antigüedad. Por el contrario, a los pilotos civiles transformados en militares se les concedió el grado de alférez provisional, mientras el gobierno de Madrid sólo nombraba sargentos a sus pilotos, aunque a los observadores los promovía a tenientes, que era el empleo inmediato superior, pues los de brigada y alférez se suprimieron en noviembre de 1936.

Al asumir Franco la jefatura del Estado el 1º de octubre de 1936, creó una secretaría de Guerra, que pasó a ejercer el general Gil Yuste, con tres secciones (Tierra, Mar y Aire) y un negociado de Justicia. De la tercera sección, Aire, pasaron a depender los negociados de Personal y Material, quedando los restantes organismos aéreos afectos a la jefatura del Aire.

LLEGADA DE LOS CUERPOS EXPEDICIONARIOS RUSO Y ALEMÁN

La entrada en combate del cuerpo expedicionario ruso, en el contraataque gubernamental del 29 de octubre por el flanco sur de Madrid, marca un punto de inflexión en la capacidad técnica y organizativa de la Aviación gubernamental.

Aunque a los jóvenes de hoy no les parezca extraño, en 1936 resultó



**CARLOS DE HAYA
GONZALEZ**

CONCUÑADO de Morato, Carlos de Haya era en muchos aspectos una personalidad antagónica a la suya. Serio, de gran estatura, destacó por un esfuerzo constante, consecuente a su férrea voluntad. Plusmarquista mundial de varias pruebas de vuelo en circuito cerrado, con Cipriano Rodríguez de compañero, e inventor del instrumento llamado "integral de vuelo" en los años 30, en julio de 1936 se fugó de Málaga para incorporarse a Sevilla, donde estaba destinado.

Con el "DC-2" capturado en Tablada se vincula intensamente al Puente Aéreo del Estrecho, tarea que simultanea con bombardeos nocturnos a gran distancia y con el ejercicio de la jefatura de operaciones de la Aviación del Sur.

Piloto de Franco después, logra hacer compatible este cargo con el abastecimiento sistemático al Santuario de la Cabeza. En marzo de 1937 organiza la 1ª Escuadrilla nocturna de "Ju-52", con la que se luce de nuevo en la primavera y verano, especialmente en la batalla de Belchite. Disgustado por no conseguir el mando de un grupo "Ju-52", abandonó la Escuadrilla número 1, pasó agregado al grupo de caza "As de Bastos" y en él halló la muerte el 21 de febrero de 1938.

Con más de 300 servicios de guerra en los 19 meses que pudo combatir, voló en guerra 40 horas mensuales, promedio sólo superado ligeramente por Salas. Fue condecorado a título póstumo con la Laureada y la Medalla Militar y se le concedió un ascenso por méritos de guerra.