

Juan Lario Sánchez

2598

**HABLA UN AVIADOR
DE LA REPUBLICA**



en contestación reanudan la ofensiva consiguiendo cruzar el Alfambra. Seguidamente otras unidades cruzan el río para después descender por la orilla oriental hasta llegar a la ciudad de Teruel iniciando el asedio de la plaza. Oponiendo enérgica resistencia, los gubernamentales se ven obligados a retirarse combatiendo hasta ocupar nuevas posiciones de retaguardia, concluyendo de tal manera la batalla de los setenta días. A partir del 4 de marzo la línea del frente quedó estabilizada.

 Y ¿cómo no reflejar el importante suceso acaecido el 21 de febrero de 1938?

Serían las once o las doce del día cuando nos encontramos patrullando sobre nuestro territorio, después de despedir a los «Natachas» del Grupo 30. El Alfambra unas veces aparecía por la derecha y otras por la izquierda.

¿Buscábamos pelea? ¿Qué sé yo....

El adversario acudió a la cita bien reforzado por los ME-109. Ciertamente, en aquellos momentos preferíamos retirarnos a nuestras bases que a entablar un combate innecesario. Además ya habíamos consumido la mitad del combustible de nuestros depósitos. Nuestro patrullamiento tenía por objeto evitar el bombardeo de nuestras líneas.

En la lejanía apareció la caza enemiga que sin más contemplaciones se internó en nuestro territorio en busca de pelea.

¿Qué hacer? ¿Dejar plantado al belicoso enemigo que viene hacia nosotros? Eso era equivalente a una vergonzosa huida. Pero, ¿es que la «Gloriosa»...?

Pronto nos vimos con la cabeza girando en todos los sentidos. Ya se han formado las clásicas «pescadillas», mordiendo la cola. Nos perseguimos y disparamos con nuestras armas. El carrousel de la muerte funciona a pleno rendimiento. Globos de fuego y humo aparecen con deslumbrante resplandor para después transformarse en ve-

2599

loces cometas que descienden hasta la madre Tierra. Ella, como toda madre, acoge en su seno a sus desdichados hijos que prefieren morir antes de doblegarse. Morir luchando, por algo, es de humanos, aunque la misma lucha es inhumana. Además, el enjambre compuesto por resplandecientes abejorros metálicos posee carácter internacional. La causa de la disputa es grande, profunda... ¿Quién tiene razón? Todos sabemos que son las armas quienes han de decir la última palabra. Por eso guerreamos con energía y pasión.

Pero, espera un momento, ¿qué ocurre allí? ¡Ah! sí, lo de siempre. ¿Lo de siempre? ¡No! ¿Por qué ese «Fiat» desbocado, perseguido por un «Mosca» se lanza contra un «Chato» que algo confiado vuela horizontalmente? ¿Es que el número 16 no ve lo que se le viene encima? ¡No! No puede ver nada porque su atención está concentrada en otro «Fiat» que va delante de él a menor altura. Ya inicia la maniobra para atacar, pero queda desconcertado al sentir un seco golpe sobre el plano superior. Yo me hallo a unos 500 metros. He observado todo el proceso. Cierro instintivamente los ojos metiendo la cabeza entre los hombros reaccionando como si el golpe lo hubiera recibido mi aparato. Cuando los abro observo cómo las dos ruedas del «Fiat» y algunas carenas se desprenden y todavía tropiezan con el «Chato» que efectuando un profundo viraje intenta abandonar aquella zona. El «Fiat» desciende gravemente herido. ¿Qué va a hacer ahora el piloto? ¿Continuar? ¿Saltar con paracaídas? No pretendo averiguarlo. Debo evolucionar, perseguir, disparar a los que ya me rodean.

Regresamos a nuestros aeródromos con las patrullas más claras.

Al rodar hacia mi sitio vi a mi vecino inmediato número 16 rodeado de mecánicos curiosos observando los desperfectos sufridos. Descendí y me agregué al grupo. Pregunté a Viñals sobre lo sucedido; pero no pudo con-

testarme con certeza. Sus expresiones son lacónicas y secas: ¡No sé, no sé! Recibí un golpe casi en la cabeza y sobre lo demás no me preguntéis porque no lo entiendo.

En seguida acudieron otros pilotos de la 2.ª Escuadrilla y se iniciaron los consabidos comentarios.

Durante el tiempo del resumen de nuestras actividades, entre todos los que observamos la colisión, rehicimos los hechos lo más verazmente posible. Supusimos que el piloto del «Fiat», antes del golpe, fue herido por el «Mosca», que lo perseguía.

En uno de los párrafos del resumen quedó reflejado lo siguiente:

El sargento piloto Viñals entró en colisión con un Fiat que se considera derribado. Nuestro aparato ha podido regresar a su base habiendo sufrido importantes desperfectos en los dos planos superiores y en el inferior izquierdo.

Después fuimos de nuevo a visitar el avión de Viñals. Aquello no tenía remedio. Los mecánicos ya habían comenzado el desmontaje de los cuatro planos.

Al día siguiente, durante la hora de la comida, llegó un motorista que con gran interés preguntó por el jefe de la 2.ª Escuadrilla, teniente Morquillas. Este leyó en silencio el contenido del documento y lo guardó en un bolsillo. Al caer la tarde, cuando la jornada finalizaba, mandó formar a todo el personal de la escuadrilla y con alta voz leyó el contenido de aquella hoja con membrete de las Fuerzas Aéreas y firmada por Ignacio Hidalgo de Cisneros.

Morquillas felicitó a Viñals con motivo de su ascenso a teniente. Se le consideraba como instrumento de una importante pérdida en las filas del enemigo. La víctima era un aviador español de gran valía y renombre en los círculos aeronáuticos: Capitán Carlos de Haya. X

Como puedes apreciar, hermano Juan, te he hablado de la contienda de Teruel muy por encima, sin detenerme

2600

en múltiples facetas ni en hazañas heroicas vividas por la infantería, caballería, artillería, tanques, zapadores, intendencia, etc. Si me detuviera en cada uno de estos aspectos saldría disparado fuera de los límites de este libro. Pero debo poner en tu conocimiento que de todo lo que se ha dicho y escrito sobre esta gran batalla puedes considerarlo como un débil retrato del original. La lucha desarrollada durante los setenta días de su duración fue tan cruenta y feroz (por su correcta organización, por los contingentes de tropas enfrentadas y por las ingentes cantidades de medios guerreros empleados), que por largo tiempo influenció en posteriores decisiones. Dos ejércitos bien templados escogieron Teruel para continuar discutiendo por medio de las armas. Más al fin, éstas callaron, pero no por mucho tiempo.

4. Te presento a nuestro enemigo aéreo

Amigo Juan: Si durante mi relato, paulatinamente, te he presentado algunos personajes y elementos guerreros que destacaban en el mundo aeronáutico del campo gubernamental, justo es que conozcas también a quienes teníamos frente a nosotros; pero no creas que puedo ser muy explícito porque, aferrándome al principio de mis memorias de aquellos tiempos, con toda sinceridad te digo que poco o muy poco conocía. Debes comprender que ahora nos hallamos en 1938, y para no pecar de imprudente, no deseo manipular con material de reciente publicación, combinando factores que no me pertenecen. Por anticipado sabes que el terreno que pisamos en estas páginas es limitado. Y a ello me atengo.

Creo haber escrito por algunos rincones de esta obra expresiones tales como «españoles», «italianos», «alema-

nes», «JU-52», «HE-111», «ME-109», etc., refiriéndome al campo adversario.

Para no enredar mucho el asunto te diré que en los dos bandos en litigio aparecieron dos grupos aeronáuticos con fuerte influencia de tres potencias extranjeras. Lo que estaba ocurriendo en la Aviación gubernamental ya lo he explicado. Ahora voy a reflejar débilmente lo que yo conocía sobre nuestro adversario en la modalidad aérea (cogido al oído en la academia de vuelo de Kirobabad).

Al principio de la guerra nuestro enemigo poseía 3,7 veces menos aviones que los gubernamentales y 1,7 veces menos pilotos. El desequilibrio era manifiesto a favor de los republicanos.

Si pudiéramos sobre el tapete el factor calidad, refiriéndonos a material y personal, hipotéticamente debiéramos decir que la cuestión andaba bastante nivelada, puesto que en uno y otro bando los aviones eran de la misma marca y tipo. En cuanto a calidad profesional, existían personajes de mayor magnitud en el campo nacional que en el gubernamental (Ramón Franco Bahamonde, Carlos de Haya, Joaquín García Morato, Angel Salas Larrazábal, Eduardo González Gallarza).

Ante la desigualdad de material y de personal, los nacionales iniciaron la admisión de potentes aliados recibiendo a los grupos de la Legión Cóndor y a la Brigada aérea de legionarios italianos que conjuntamente con las escuadrillas nacionales comenzaron a dar jaque a la entonces anticuada aviación gubernamental.

Con la llegada al campo republicano de modernos aviones soviéticos, la aviación nacional pierde las posiciones conquistadas durante los primeros meses de la contienda para después recuperar el predominio en el aire conservándolo hasta el final de la guerra.

Puestos ya en la línea de los aparatos que poseía la Aviación nacional, diremos que los italianos aportaron

2601

con el célebre trimotor Savoia-Marchetti S-79, derivado de un prototipo comercial de 1934. Avión de bombardeo de la Regia Aeronáutica Italiana, montaba tres motores Plagio de 1.000 c.v. y alcanzaba los 432 km./h. de máxima.

En la caza formaba el no menos famoso Fiat CR-32, diseñado por Rosatelli en 1933. Llevaba un motor Fiat A-30 de 600 c.v., alcanzaba los 390 km./m. y estaba armado con dos ametralladoras Breda.

Lo usaban los pilotos del grupo 2-G3 de García Morato y más tarde los del 3-G3 de Salas Larrazábal.

Yo diría que el mando italiano no quiso o no tenía aviones militares por experimentar en las rudezas de la guerra en el aire. Se conformó con el envío de estos dos ejemplares, que al fin y al cabo no eran de baja calidad.

De diferente manera pensaban los jefes de la Luftwaffe. Lógicamente la ya potente, aunque joven, fuerza aérea del III Reich tenía que ser experimentada en la práctica de la guerra. Los proyectos e intereses políticos de Hitler así lo aconsejaban. Por esto, el mando alemán no puso veto alguno al envío de sus mejores aviones y hombres para combatir bajo los cielos de España.

Después de una firme y arriesgada reacción ante la condena del Tratado de Versalles, Hitler y Goering, decidieron lanzarse por el camino de la creación de una moderna, potente y numerosa fuerza aérea muy superior a todo lo conocido en el mundo.

Alemania, potencia industrial de primer orden, encauzó solapadamente gran parte de sus recursos por vías de la economía de guerra, dedicando especial atención a la construcción de nuevas fábricas para el rápido lanzamiento de nuevos aviones.

Y ya vemos en 1933 a la compañía Junkers producir transportes JU-52 con plenas características de bombardero, aunque sin armamento.

Seguidamente saldría de las fábricas otra versión de transporte-bombardero llamado Dornier-23, acompañado

De los aviones de este tipo que, por despistes, tomaron tierra en campos como Alcalá de Henares, Don Benito, Los Alcázares, etc, algunos con averías o tocados en combates, se formó una patrulla que se encuadró al Grupo 71, protección de costas y otros al Carmolí escuela y reentrenamiento y de entre los pilotos Gubernamentales que volaron con ellos, son Casajust, Aguirre, Balsa, etc.

En el sector de la palanca de mando de gas y en el último tercio del recorrido del sector, este avión llevaba un tope, a fin de que no se diera gas a fondo estando el avión en tierra, (dada su elevada, entonces, relación de compresión, (8), dicho tope se levantaba a partir de los 1.000 mts. de altura.

Donde verdaderamente este Caza Fiat, C.R.-32 (Chirri) demostró sus cualidades de vuelo y combate, fue en la Guerra Civil Española 1936-1939, en cuyo período, Italia, a través de su "AVIAZIONE LEGIONARIA" entregó a la España Nacionalista de 385 a 390 aviones de este tipo, de los cuales quedaban unos 80 al terminar la Guerra.

Estos aviones fueron los primeros que combatieron en España, con pilotos italianos y españoles, contra el otro, también Caza, I-15 (Chato).

Este avión no es BIPLANO como algunos historiadores indican, por lo que hay que hacer la siguiente aclaración:

BIPLANOS: Son los aviones que tienen dos planos, superior e inferior, de la misma superficie alar. Ejem. Avro 504.

SeSquiplanos: lo son los que la superficie alar del plano superior es una vez y media la del plano inferior. Ejem. (Chirri y Chato).

SeXquiplano: Los aviones que la superficie alar del plano inferior es igual a una sexta parte de la superficie alar del plano superior. Ejem. Nieuport—52.

MONOPLANO Ala Alta: Avión de un plano en la parte superior del fuselaje. Ejem. RYAN NYP (Spirit of St. Louis).

MONOPLANO Ala Baja: Avión de un plano en la parte inferior del fuselaje. Ejem. I-16 (Mosca).

MONOPLANO en Parasol: Que el plano está en separación por encima de la parte superior del fuselaje soportado por unos montantes. Ejem. Hispano E-30.

ANECDOTARIO. - En febrero de 1938, la cuarta Escuadrilla del Grupo 26, Escuadra 11.ª, I-15 (Chatos), estábamos operando desde el campo de BARRACAS en el frente de Teruel, con infinidad de servicios diarios que se tenían que hacer. El día 21 de febrero, después de comer, primera hora de la tarde, tuvo que salir la Escuadrilla a un servicio de protección del frente. Haría escasamente 30 minutos que despegó la Escuadrilla cuando llegaron al campo dos coches con unos Sres. acompañados de un Capitán de E.M. y según nos informaron era una Comisión de Supervisores, que el Comité de no Intervención (¿...?) de la SOCIEDAD de NACIONES había mandado a España. Tengo que aclarar que la 4.ª Escuadrilla de Caza (Chatos) desde que se formó, todos éramos Españoles.

Haría una hora y cuarto aproximadamente que la Escuadrilla estaba de servicio, cuando divisamos un avión solo y a relativamente baja altura, que

2602
venía en dirección al Campo y antes de llegar a nuestra vertical ya nos cuenta de que venía sin el plano fijo vertical (Deriva o Quilla), y tampoco timón de dirección. Uno de aquellos cinco señores, todo excitado me un castellano chapurreado, ¡Avión sin cola, avión sin cola!, al tiempo todos estaban ya, con las máquinas fotográficas, tomando fotos del avión tanto en vuelo como después en tierra. (Intenté obtener alguna copia de fotos, pero ni entonces, ni después he logrado mi deseo). Con dificultad tomó tierra, ya que según nos contó el piloto, el bueno de Manuel (Rovira, estando en pleno combate con una Escuadrilla de Fiats (Chirri), los Fiats chocó con él, y se encontró con que no podía maniobrar con timones de profundidad ni con el timón de dirección. —(Al tomar comprobamos que la Deriva junto con el timón de dirección, estaban re su base al fuselaje y quedaron enganchados encima del plano fijo y tirando profundidad derechos, de ahí la gran dificultad en poder maniobrar. También nos dijo que los mismos compañeros lo protegieron para alejar la Zona del combate, lo único que sabía era que vio un Fiat que le venía a la izquierda y a su misma altura y notó un golpe en su avión y que se enfrentó sin mandos de profundidad y dirección, que solamente forzando mucha profundidad podía moverlos un poco. Y tampoco sabía lo que le había pasado al Fiat.

Al regresar el resto de la Escuadrilla, nos dijeron que el Fiat había entrado un picado muy pronunciado, pero que no sabían si el piloto estaba bien o no, bien si había sido el choque entre los dos aviones.

Al día siguiente y por el Teniente de E.M. de la Escuadrilla, nos enteramos que, según la radio Nacionalista, en los combates de los Chatos y Chatos habidos en las primeras horas de la tarde anterior, en un choque con un enemigo se había matado el Capitán D. Carlos Haya González. En el combate en el que entre Fiats y Chatos superaban los 50 aparatos, varias bajas, tanto de uno como de otro bando. Hay que tener en cuenta que el horario nuestro era de tres horas adelantadas al horario solar, por lo que la misma acción no puede coincidir entre el horario Nacionalista y el horario Gubernamental.

Cuando el Teniente Postigo, E.M. de la Escuadrilla, nos notificó la muerte de D. Carlos Haya, y se dio cuenta de que me afectaba mucho, pues según me humedecieron los ojos, y que era muy sentimental, le dije que, cuando los años 30 al 33 todos los de Aviación éramos una familia, Haya era profesor de la Escuela de Mecánicos de Aviación, me había ayudado mucho y me regaló unos libros de dicha Escuela, (que aún conservo) y había volado con él en los vuelos de entrenamiento, de vuelo sin visibilidad, al atardecer del campo de Alcalá de Henares.

En todas las Guerras se cometen barbaridades (la Guerra misma lo es) pero quien para juzgar a nadie, pero ni nosotros teníamos que permitir que el Ingeniero Aeronáutico González Gil, tomara un fusil y se fuera a la Sierra de Haya en el bando Nacionalista combatiera con el Caza. Dos personas con los mejores ideales pero que podían haber servido mejor con la enseñanza en las Escuelas de Capacitación, como ya venían haciendo, en la Escuela de Mecánicos de Aviación de Cuatro Vientos.