

Separata de Tomo VI de "La Guerra Civil Española"  
de Hugh Thomas (1979)

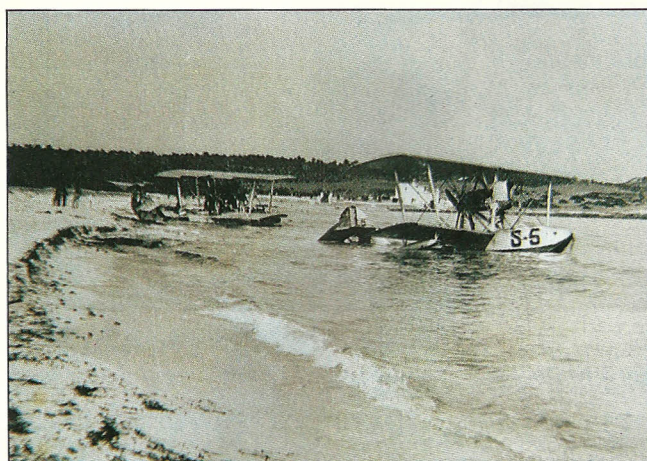
***La guerra en el aire***  
***Aportaciones al desarrollo***  
***de la aviación***

Por Jesús Salas Larrazábal

## Los aviones de 1936

**A**NTES de adentrarnos en el estudio del tema planteado vamos a ofrecer una breve panorámica de los medios disponibles en la época.

El material volante de la aviación militar (y de la naval) estaba anticuado en 1936, pero éste no era un mal achacable en exclusiva a nuestra patria, ya que la gran revolución tecnológica de los años treinta (fabricación de monoplanos de ala en voladizo, uso de trenes de aterrizaje retráctiles y hélices de paso variable y disponibilidad de motores sobrealimentados y sobrecomprimidos, consecuencia del desarrollo de compresores de uno y dos escalones y de gasolinas de índice de octano superior al normal) dejaron obsoleto el inventario de las fuerzas aéreas del mundo entero. Precisamente es el año 1936 el que marca el punto de ruptura



*Hidroaviones abandonados en la cabeza de desembarco de la costa oriental mallorquina. En primer lugar, un Savoia 62.*

entre el material militar de nueva concepción y el tradicional.

En lo que a España se refiere, el tipo de avión militar más numeroso correspondía a la categoría de reconocimiento ofensivo (existían en vuelo de 120 a 150 *Breguet XIX* de la aviación militar y otros 27 *Vickers Vildebeest* de la aviación naval). Este material, anticuado respecto a los cánones militares de la época, debía considerarse totalmente inutilizable frente a los nuevos tipos de caza en desarrollo. Un 60 por 100 de los aviones de esta especialidad quedaron con el gobierno y el 40 por 100 restante se pusieron al servicio de los sublevados.

Seguían en importancia numérica los cazas, en su mayoría *Nieuport 52*, de los que había en vuelo una cuarentena y algunos menos en revisión o reparación. A ellos deben añadirse nueve *Martinsyde* navales, insertibles de puro viejos, y tres *Hawker «Spanish Fury»*, recién llegados a España y aún sin armar, pero tam-

bién de concepción tradicional, como los anteriores. Todos los cazas en vuelo permanecieron fieles al gobierno, pero el Parque Regional del Sur (Sevilla) tenía una decena en revisión, que entregó pronto a la aviación de Kindelán. Continuando el orden cuantitativo, encontramos en tercer lugar al hidroavión de bombardeo *Dornier Wal*, utilizado por las aviaciones del Ejército y de la Marina y por las líneas aéreas LAPE (27, ocho y dos en servicio respectivamente), que quedaron repartidos entre ambos bandos contendientes en la proporción 2/3 y 1/3; casi todos estaban en tierra por un defecto grave encontrado en el reductor.

La aviación naval disponía además de 35 hidroaviones de reconocimiento *Savoia 62*, de los que sólo cinco se adhirieron al alzamiento, los destacados en la base aeronaval de Marín, cercana a Pontevedra.

Los mejores aviones militares en servicio eran los cuatro trimotores *Fokker F.VII* y los tres bimotores *De Havilland Dragon Rapide DH.89M*. Ambos modelos tenían versiones civiles que operaban en diversas líneas aéreas europeas y mundiales. Las Líneas Aero-Postales Españolas (LAPE) contaban con cinco *F.VII* y un *DH-89A* y la Compañía Aero-Taxi, S.L., disponía de un *DH.84 Dragon*, avión no muy diferente del *DH-89*.

Ni estos polimotores ni los aviones de caza españoles podían comparar sus actuaciones con las de los cuatro bimotores *Douglas DC.2* de LAPE, que superaban a todos los restantes aparatos en servicio en España el 18 de julio de 1936 en forma espectacular.

No nos debe extrañar esto, ya que la revolución tecnológica de los años treinta la comenzaron en Estados Unidos los fabricantes aeronáuticos civiles, en especial Northrop, Lockheed, Vultee, Boeing y Douglas, que inicialmente lanzaron al mercado monomotores comerciales ligeros de excepcionales características, pronto seguidos por los bimotores *Boeing 247*, *Lockheed Electra* y *Douglas DC.2*, que revolucionaron las técnicas del transporte aéreo. El *DC.2* era muy parecido al luego mundialmente famoso *DC.3*, que empezó a comercializarse precisamente en el verano de 1936.

## Se inicia el puente aéreo

**L**OS únicos aparatos españoles capaces de protagonizar la hazaña del traslado de un ejército al otro lado del mar eran los nueve *Fokker F.VII*, los cuatro *Douglas DC.2*, los cinco *De Havilland Dragon* y, en menor escala, los pocos hidroaviones *Dornier Wal* que había en vuelo.

Sólo tres de los *Fokker*, un *DC.2* averiado (terminado de reparar el 25 de julio) y dos *Dornier Wal* de la Marina tenían a su disposición los generales Franco y Kindelán, y con ellos se aprestaron a realizar tan colosal aventura.

(Col. Gabriel Gual.)



Los primeros pilotos de estos seis aparatos fueron los capitanes Carlos Haya, Ricardo Guerrero y Mario Ureña, el teniente de navío Enrique Ruiz de la Puente y el alférez de navío José María Moreno; Carlos Haya volaba en el DC.2, y los aviadores navales, en los hidros. Ninguno de estos seis pilotos iniciales sobreviven: Moreno, Arija, Ruiz de la Puente y Haya murieron en acto de servicio durante la guerra; Ureña y Guerrero han fallecido de muerte natural en la posguerra.

Para volar con ellos, un montón de pilotos españoles rivalizaron en disputarse una plaza en los continuos servicios Tetuán - Sevilla - Tetuán, que todos sabían trascendentales. Días antes de acabar el mes de julio se habilitó el nuevo aeródromo de Jerez, lo que permitió acortar el tiempo de vuelo y aumentar la carga y la frecuencia de los viajes.

El 25 de julio se había incorporado el DC.2 al puente aéreo, el 29 lo haría el *Junkers 52* matrícula D-APOK, requisado a la Lufthansa, que pasó a pilotar Ricardo Guerrero, y algo después el primer *Junkers 52* del lote de veinte prometido a Arranz en Alemania. El 5 de agosto las fuerzas aéreas de África abandonaron por un día las misiones de transporte para dedicarse a formar una cortina aérea sobre el famoso convoy de la Victoria, que cruzó el Estrecho de Ceuta a Algeciras. En esta operación actuaron por primera vez los S.81 llegados de Italia el 30 de julio.

Horas después, en la noche del 5 al 6, arribaba al puerto de Cádiz el mercante alemán *Usaramo*, que traía a bordo el grupo de asistencia técnica a los *Ju 52* que iban llegando en vuelo directo desde la factoría de Dessau, así como repuestos y accesorios para poder armarlos; a partir del día siguiente comenzaron los germanos a ir tomando a su cargo la continuación del transporte del Ejército de África, misión de la que se responsabilizarían por completo el 10 de dicho mes.

## Balance hasta el 6 de agosto

**P**ARA el 6 de agosto, por avión, hidro o barco, los sublevados habían pasado a la Península cuatro de las seis banderas de la Legión (5.<sup>a</sup>, 4.<sup>a</sup>, 6.<sup>a</sup> y 1.<sup>a</sup>, por este orden) y seis de los quince tabores de Regulares (los 1.<sup>o</sup> y 2.<sup>o</sup> de Ceuta, 1.<sup>o</sup> y 2.<sup>o</sup> de Tetuán, 3.<sup>o</sup> de Larache y 3.<sup>o</sup> de Melilla), casi el 50 por 100 de los efectivos totales de la infantería del Ejército de África. Las columnas africanas de Asensio y Castejón habían llegado ya a Los Santos de Maimona y a Llerena, respectivamente, tras haber asegurado la pacificación y ocupación de la mayor parte de las provincias de Sevilla, Cádiz y Huelva. La distancia entre las vanguardias del Ejército de África y las avanzadillas del general Mola en la provincia de Cáceres no era sino de 75 kilómetros, que no tardarían en ser franqueados por los



(Arch. Azola.)

*Carlos Haya pilotó el único DC-2 de la aviación nacional. Con él participó en el puente aéreo del Estrecho.*

cuatro batallones de las dos columnas citadas (todos ellos transportados a la Península antes del 6 de agosto, así como los dos batallones de la columna Tella, que se incorporó a este frente antes de la ocupación de Badajoz, el 14 de agosto).

A pesar de todos estos hechos incontrovertibles, se sigue afirmando hoy en día que los alemanes organizaron el puente aéreo y que sin su intervención la guerra civil no hubiera durado más de tres semanas. Lo cierto es que los germanos relevaron a los españoles en la misión de transporte, y no del todo, a los veinte días de iniciada la guerra, y en ese momento el avance del Ejército de África por tierras extremeñas se mostraba vertiginoso e imparable.

En los días de agosto en que la responsabilidad del puente aéreo era germana, los *Ju.52* situaron en la Península otros seis batallones (una bandera y cinco tabores) y cinco más en septiembre (la última bandera y los postreros cuatro tabores de Regulares de preguerra), de lo que se infiere que el ritmo medio de transporte de tropa no se incrementó con la transferencia, a pesar de haberse mejorado los medios materiales (el *Junkers* podía embarcar 23 soldados en vez de los 14 del *Fokker*) y contarse con un número mucho mayor de tripulaciones.

Los sorprendentes resultados logrados entre el 20 de julio y el 6 de agosto pueden explicarse por la dedicación total de los pilotos españoles a la tarea; Mario Ureña llegó a volar ciento ochenta horas en el primer

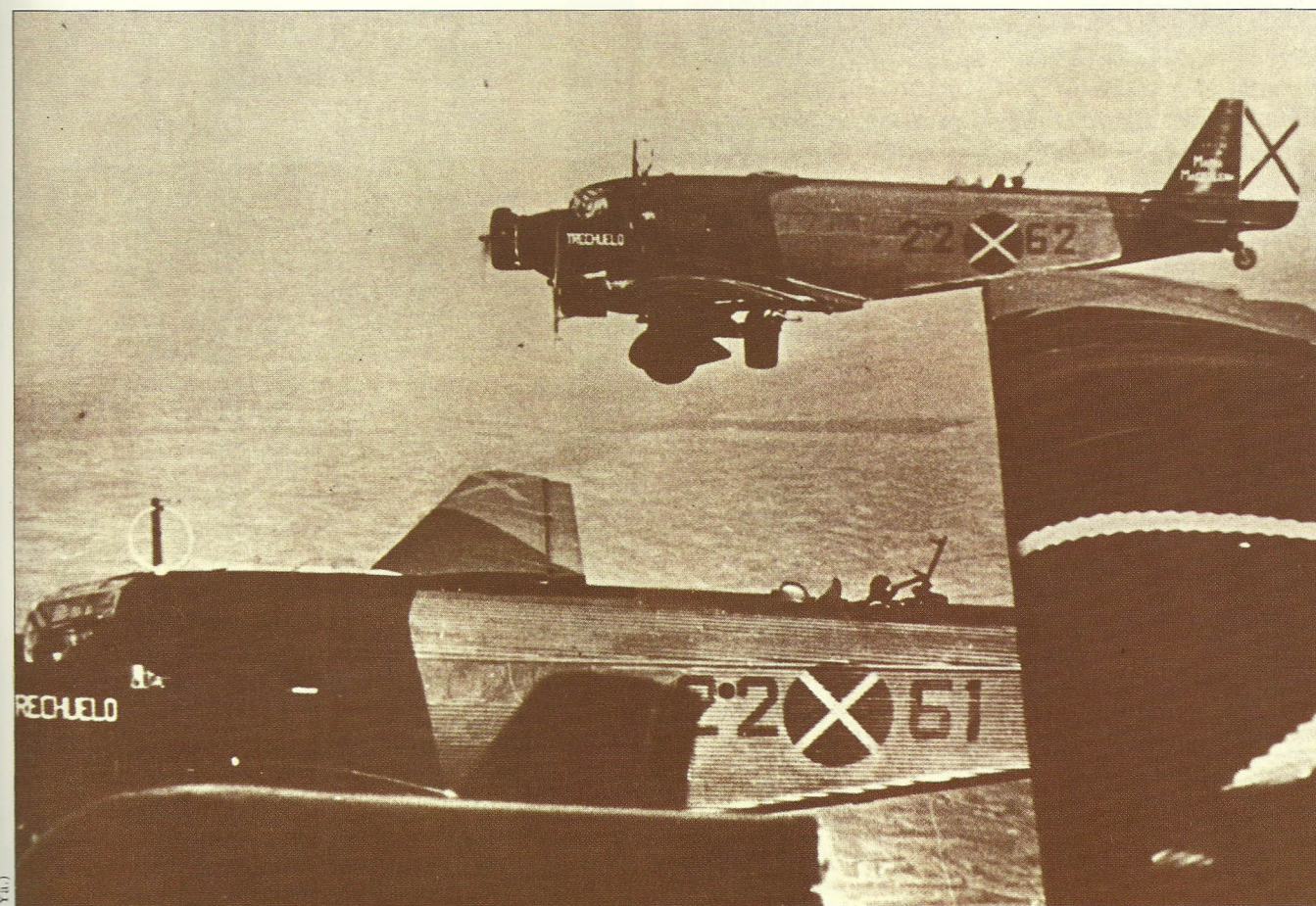


mes de guerra y Carlos Haya no se quedó muy lejos de esta marca. El día lo dedicaban los pilotos al puente aéreo, y la noche, a bombardeos y reconocimientos, que, a veces, profundizaban hasta puntos tan lejanos como Albacete o Madrid; dormían sobre los mandos del puesto auxiliar de pilotaje o en los breves descansos entre servicios. El piloto José Salvo, que se incorporó el domingo 26 de julio a Tetuán y seguiría allí hasta el 10 de agosto, escribió al día siguiente en su cuaderno de notas: «Reina mucho entusiasmo en el aeródromo. Tres *Fokker* y un *Douglas* transportan constantemente fuerzas y material a la Península... Pernocto en descampado y muy a gusto, por cierto. No tengo aún asignado avión, pero no paro, dedicado a trabajos.» Algo similar podría haberse escrito de las acciones de los hidros de Cádiz, que, en reducidas y continuas expediciones, trasladaron un tabor de Ceuta a Algeciras.

Esta inusitada actividad aérea entre Marruecos y España podría haber sido impedida, o al menos obstaculizada, por la aviación gubernamental si algún cerebro dirigente de Madrid se hubiera percatado de que la

guerra se estaba decidiendo a 600 kilómetros de la capital y no en la sierra de Guadarrama. Los dos únicos *Nieuport 52* que Kindelán pudo destinar al aeródromo de Tetuán no hubieran sido enemigo para una sola de las tres escuadrillas del mismo tipo basadas en el aeródromo de Getafe, que se desgastaron en servicios de protección a los aviones que bombardeaban machaconamente el Alto de León, inútiles a todas luces hasta el 28 de julio, pues hasta esa fecha no dispuso el ejército de Mola de su primer caza, que por cierto resultó averiado y no volvió a volar hasta el 2 de agosto, aunque el 31 de julio ya actuaba desde Burgos un segundo *Ni.52*.

El teniente de navío Pedro Prado Mendizábal, jefe de operaciones navales en Málaga, sí comprendió que debía darse prioridad a la ocupación de la bahía de Algeciras, en vez de operar contra la guarnición cercada en Granada, pero no se le escuchó. Con una escuadrilla de cazas situada en un aeródromo que hubiera podido improvisarse en Los Barrios, o en Estepona, el puente aéreo se hubiera convertido en una empresa arriesgada.

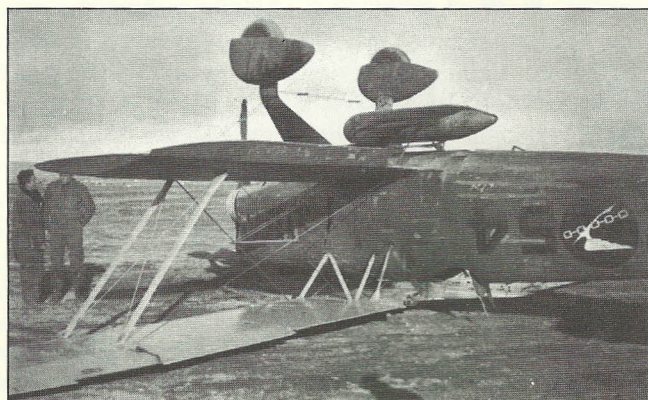


Trimotores Junkers 52 de la escuadrilla «Las Tres Marías»: «María Magdalena» —el último de la foto— «María de la O» y «Mari Cruz». Llevan el nombre de su primer jefe, Trechuelo, muerto en el cielo de Badajoz en agosto de 1936.

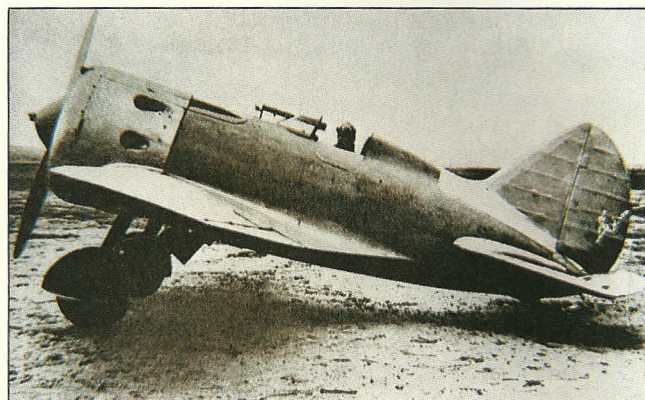


gran altura, aunque la palma correspondió a los «Chatos», por sus eficaces acciones de ametrallamiento a las columnas motorizadas italianas, y a los «Katiuskas», que bombardearon incansablemente la retaguardia enemiga. El bombardeo combinado de Brihuela asoló esta población antes de que fuese abandonada por los italianos.

cinto. La dificultad provenía de la distancia de la posición cercada a las bases de aprovisionamiento y del gran número de personas ocupantes del reducto (militares y civiles), lo que exigía continuidad y una larga penetración sobre territorio enemigo, con el peligro adicional de la proximidad al santuario del aeródromo enemigo de Andújar. Ya no se trataba de vuelos hero-



(Arch. Azola.)



(Col. J. Salas.)



(Arch. Azola.)



(UPL.)

*De izquierda a derecha y de arriba abajo, biplano Heinkel 51, accidentado, el monoplano Polikarpov I-16, el famoso «Mosca». Al lado de uno de ellos, el teniente Bravo aprovecha para afeitarse. En la última foto, prisioneros alemanes.*

## El aprovisionamiento del Santuario de la Cabeza

EL aprovisionamiento de una posición cercada no resultaba un problema nuevo para la aviación española, aunque fuera de nuestra patria este empleo de los aviones era poco conocido. En la guerra de Africa, una gran parte de las pérdidas de la aviación militar se produjeron en las difíciles misiones de abastecimiento a baja altura de las reducidas posiciones avanzadas, que se generalizaron en 1921, a raíz del desastre de Annual.

El caso del santuario poseía facetas distintas. La posición era de una superficie muy superior a la de los fuertes africanos, lo que hacía más sencilla la labor de hacer llegar los víveres y municiones al interior del re-

cos aislados, sino de servicios periódicos regulares, con buen o mal tiempo, de su necesaria programación cuidadosa y del estudio de sucesivas tácticas de lanzamiento de los suministros para lograr el mayor rendimiento posible.

El dilatado espacio de tiempo en que tuvo lugar la operación, siete meses en total, permitió alcanzar una técnica adecuada, pero también dio lugar a que la aviación enemiga se preparara para contrarrestarla. Primero montó ametralladoras en las lindes del recinto principal, luego destacó medios antiaéreos y finalmente apostó cazas en el aeródromo de Andújar, lo que obligó a recurrir a los aprovisionamientos nocturnos.

Las necesidades de nutrición de las 1.200 personas sitiadas, aun con una ración limitada, eran de unos 750 kilogramos diarios. Teniendo en cuenta, además, los



restantes suministros (municiones, armas, medicinas, detergentes, etc.), se comprende la exigencia de un vuelo diario de un polimotor. De hecho, se programaron 210 servicios, aunque sólo se completaron 166 misiones (121 de aprovisionamiento, 36 de bombardeo y nueve de reconocimiento), sin incluir los vuelos de los cazas de acompañamiento; otros 38 vuelos de abastecimiento se frustraron y ocho salidas no llegaron a efectuarse por anormalidad.

Inicialmente se lanzaba la comida en sacos, y luego en grandes tubos metálicos de 145 y 130 litros de capacidad; el pan se introducía prensado para aumentar la carga. Más adelante se ensayaron tubos menores de 41 litros, de los que el *Savoia 81* podía llevar 28, y se volvió al sistema de sacos, pero con varias envueltas sucesivas.

La situación alimentaria de los defensores pasó por altibajos. Fue buena hasta fin de noviembre de 1936 y tuvo tres baches angustiosos: alrededor de Navidad (por carencia de avión disponible), en la segunda quincena de enero (por mal tiempo) y en la primera de marzo (por presencia de caza enemiga). El mes en que los abastecimientos fueron más regulares fue el de febrero, especialmente en su primera quincena, en que ni un solo día faltó a la cita el *Savoia 81* acondicionado especialmente para este fin. Con anterioridad, la mayor parte de los servicios los había hecho el DC.2 pilotado por Haya, que fue bautizado «el Panadero», y los Ju.52 de las cuatro primeras escuadrillas españolas que no faltaban a la cita cuando eran enviados a Sevilla con cualquier fin. En marzo y abril los aprovisionamientos los hicieron las escuadrillas españolas 5.<sup>a</sup> y 6.<sup>a</sup> de Ju.52 y la de vuelo nocturno que organizó Haya después de los amargos tragos de la batalla del Jarama.

Setenta de los servicios se hicieron en el *Savoia 81* especializado, unos sesenta y cinco en Ju.52, veintidós en DC.2 y nueve en aparatos diversos. La carga total transportada se aproximó a las cien toneladas. El piloto que efectuó más misiones fue Carlos Haya, ochenta y seis en total, seguido de Antonio Bazán, Uselod Marchenko y Carlos Muntadas.

## La Legión Cóndor reacciona

LOS tres fracasados intentos de ocupar Madrid (por asalto frontal y por desbordamiento de los flancos del Jarama y Guadalajara), convencieron al Alto Mando nacional de la necesidad de buscar la decisión de la guerra en otra zona de la geografía española. Analizada la situación, se vio que el único teatro de operaciones propicio a una ofensiva victoriosa era el frente cantábrico, y dentro de esta zona costera se escogió el sector vascongado, ya que el Ejército del

Norte gubernamental tenía concentrada la mayor parte de sus efectivos en Asturias, como consecuencia de su intento de ocupación de Oviedo de febrero-marzo de 1937, en el que colaboraron dos brigadas expedicionarias del Cuerpo del Ejército Vasco.

La elección resultó juiciosa, pues razones geográficas, orográficas y climatológicas permitieron a la aviación



Andrés García La Calle, famoso piloto de caza republicano, condujo «Moscas» y «Katiuskas». Se exilió a Rusia.

nacional lograr la supremacía aérea local, a pesar de su inferioridad notoria en el conjunto del territorio peninsular. La estrechez de la franja cantábrica y lo abrupto de su terreno hacían difícil la preparación de los aeródromos necesarios y el atender a su seguridad, mientras que las frecuentes lluvias y nieblas entorpecían su uso continuado.

A esta ventaja táctica primordial se unían otras adicionales, como la falta de contacto directo de la gran zona atacada con Francia, principal camino de aprovisionamiento del Ejército Popular de la República, la riqueza natural de la región que pensaban ocupar y la posibilidad que se le presentaba a los bombarderos nacionales de estacionarse en los aeródromos de Soria y Burgos, desde los que podían atender indistintamente a los frentes norteño y central; la aviación ligera se concentró en el aeródromo de Logroño y en los dos de