

Miguel Sanchís

ALAS ROJAS
SOBRE
ESPAÑA



TEMAS DE ESPAÑA ANTE EL MUNDO



Colección "Temas de España ante el mundo"

- Núm. 1.—*Gibraltar.*
" 2.—*Gibraltar (edición inglesa).*
" 3.—*Participación de España en la génesis histórica de EE. UU.*
" 4.—*Spain's share in the history of the United States of America.*
" 5.—*Participación de España en la independencia política de EE. UU.*
" 6.—*Spanish help in American Independence.*
" 7.—*Razón de la Inquisición.*
" 8.—*Rusia no es cuestión de un día.*
" 9.—*Razón política de España.*
" 10.—*España ante el Mundo.*
" 11.—*Spain and the World.*
" 12.—*Ordenamiento político de España.*
" 13.—*Alas rojas sobre España.*



EUGENIO DOMÍNGUEZ VILCHES
AVDA. SAN JOSÉ, 3
SEVILLA

TEMAS DE ESPAÑA ANTE EL MUNDO

MIGUEL SANCHÍS

ALAS ROJAS
SOBRE ESPAÑA

EUGENIO DOMÍNGUEZ VILCHES
AVDA. SAN JOSÉ, 3
SEVILLA

PUBLICACIONES ESPAÑOLAS
MADRID
1 9 5 6

NOTA PREVIA DEL AUTOR

Este estudio sobre la Aviación roja en España fué concebido ante la confusión y escasez de noticias que acerca del material aeronáutico empleado por los rojos durante nuestra Cruzada se ha dejado sentir desde hace diecisiete años.

Sin embargo, sólo tomó cuerpo tal idea en el mismo instante en que llegaron a mis manos documentos fidedignos y acreditativos sobre los aviones de la Aviación marxista. Un tema que interesa y debe interesar, me pareció sugestivo, y pronto la idea de publicar un resumen que contuviera acciones, cifras y datos referentes a las alas rojas fué un hecho.

Un año después, lo que yo he creído siempre asunto de suma importancia política y vibrante actualidad, aunque internacionalmente pretendiérase relegarlo al olvido desde 1939, se convirtió en ALAS ROJAS SOBRE ESPAÑA.

Sólo es mi intención informativa, y por ello creo que, objetivamente, en absoluto desapasionada.

Vivimos en una época en la que uno, realmente, no puede sustraerse a la impresión de que nunca con más certeza la Historia se repite...

La onda comunista, iniciada hace muchos años en China, sufrió en su primera salida armada la mayor derrota de su tenebrosa historia. Los "Yak", "Mig", etc., que hace unos años cruzaron el espacio coreano, los conocimos ya aquí con otros nombres.

Y, no obstante, poco se sabe sobre un tema que, después de diecisiete años, adquiere palpitante actualidad. ¿Qué hizo la Aviación marxista durante los treinta y tres meses en que sus rojos planos volaron bajo el luminoso azul español?

No es mi intención—pecaría de falta de originalidad—descubrir o denunciar la participación directa del régimen soviético en nuestra Guerra de Liberación. Lo sabe el mundo entero.

No; para los españoles lo que aparece meridianamente claro es el hecho contundente del primer fracaso de las alas rusas.

En la palinodia del antimilitarismo, inútilmente esgrimida hacia el final de la guerra, debe buscarse la causa del eterno caos que presidió siempre en las escuadrillas rojas, aumentado con el desconcierto que sembró en sus filas el descarado y criminal negocio que los agentes de compra del Gobierno frentepopulista emprendieron al socaire de fabulosas comisiones.

Desarmada la Aviación española al advenimiento de la República, mal podían improvisar una organización militar los que, injuriándola continuamente, debieron reconocer más tarde su ineludible necesidad. Cuando el Mando rojo trató de remontar esta crisis revolucionaria en su personal y en su estructura, ya la guerra finalizaba... Era ridículo, además, pretender que la República pudiera exigir patriotismo a quienes—comunistas, anarquistas y separatistas—sólo tratan precisamente de desvincular al ciudadano de su propia patria y disolverlo en la ciénaga turbia de la Internacional.

Resultado de ello y del lucro arribista que en la complicada maraña de los contrabandos de armas exhibieron los representantes rojos, fué la flota aérea que, con más de 80 modelos diferentes, presentó batalla a los aviones nacionales.

Evidentemente, el espíritu que mantuvo la lucha en España durante cerca de tres años no fué otro que el ruso, comunista, el de la entonces III Internacional. Ni fué demócrata, ni republicano, ni tan siquiera popular.

El número de aviones enviados por la U. R. S. S. y sus simpatizantes canta bien claro el desinterés "oficial" que ofrecía el problema español a Inglaterra y Estados Unidos, por ejemplo; sin esta ayuda extranjera, la guerra española no se hubiera alargado tan trágicamente.

El socorro francoruso fué declarado, oficial y premeditado, pero hubo muchas otras naciones que, según sus posibilidades, contribuyeron a la resistencia roja, y no precisamente por simpatía política, fenómeno que raramente deja de presentarse en un campo de batalla. Los rojos, disponiendo de las reservas de oro del país, pagaban escrupulosamente, y las necesidades de una guerra larga, frente a tan ideal mercado, se hicieron imprescindibles para los traficantes de material de guerra...

* * *

Abril de 1931 había traído un nuevo régimen, que, esperado y casi anhelado, resultó la mayor estafa endilgada al pueblo español, porque, enarbolando como única pancarta política un antimilitarismo absurdo, empezó a sumir a la nación en el más triste de los abandonos.

En los primeros meses de 1935 se hizo sentir de modo alarmante el deplorable estado de nuestra Aviación militar y una serie de presentaciones efectuadas por firmas aeronáuticas de allende las fronteras empezaron a mostrar a las autoridades oficiales los posibles aviones de relevo.

Llegaban a los aeródromos de la capital para ofrecer sus características y *performances*, pero el Gobierno, desgraciadamente, veíalos aterrizar y despegar cual si formasen parte de un festejo popular... En diciembre se hizo, por fin, un pedido a los Estados Unidos de

ocho rápidos bimotores "Martin 139" de bombardeo, con la intención de fabricar en España (C. A. S. A.) una serie de 42 de estos monoplanos, al tiempo que la Hispano-Suiza, de Guadalajara, conseguía de Inglaterra la licencia para la construcción de 50 monoplazas de caza "Hawker Fury".

Estos dos modelos debían sustituir a los ancianos "Bréguet XIX" y "Nieuport 52", pero el Alzamiento y la lentitud con que se emprendió tan anhelada reorganización impidieron que tales proyectos convirtieran en realidad; únicamente cinco "Spanish Fury", adquiridos como prototipos experimentales a primeros de julio de 1936, llegaron a volar con la insignia militar española.

Esta tardía política de renovación del material sólo trajo al arma aérea el pobre consuelo de una serie de 27 biplanos torpederos "Vickers Vildebeest", de origen británico, construidos en las factorías de C. A. S. A. y entregados en 1935-36.

Cierto que no se jugaba la carta agresiva en nuestra política exterior, pero elemental y muy decoroso, en verdad, era disponer de fuerzas para una defensa... Pese a los esfuerzos de los organismos militares sanos, se había desechado la compra del "Boeing P-26.A" y aunque se consiguiera esa apurada licencia del mencionado "Fury", ya las cosas no tenían más que una solución.

CUADRO DE AVIONES PRESENTADOS AL GOBIERNO ESPAÑOL EN 1934-35

Modelo	Misión	Lugar	Fecha	Piloto
Morane Saulnier MS-230 E.	Escuela	Barajas	7-XI-34	Patrulla.
Marcel Bloch 200 BN-4 ...	Bombardeo...	Barajas	7-XI-34	Patrulla.
Avia B-122.2	Esc. (caza)...	Getafe	10-XI-34	F. Novak.
Airspeed AS-6 "Envoy" ...	Colonial	Barajas	6- I -35	A. Cobham.
Vought "Corsair"	Reconoc.	Barajas	23- I -35	Gould.
Boeing P-26 A	Caza	Barajas	10-IV-35	Towers.
Bréguet 460 M-4	Bombardeo...	Barajas	10-VI-35	Costes.
Koolhoven FK-51	Reconoc.	C. Vientos...	16-IX-35	Asjes.
Potez 54	Bombardeo...	Barajas	13-XII-35	Patrulla.
Amiot 143	Bombardeo...	Barajas	13-XII-35	Patrulla.

El estado y número de las fuerzas aéreas españolas era el siguiente, al estallar la guerra el 18 de julio de 1936. Señalemos que, aproxima-

damente, un 28 por 100 de estos aparatos no estaba en condiciones de vuelo.

Misión	Marca	Origen	Año	Total	Zona roja
Caza	Nieuport 52	Hispano-Suiza...	1929-33	35	28
	Hawker Fury	Inglaterra	1936	5	5
	Martinsyde F-4.A	Inglaterra	1921-23	6	6
Bombardeo	Bréguet XIX	C. A. S. A.	1927-32	90	60
	Vick. Vildebeest	C. A. S. A.	1935-36	20	20
Cooperación	Junkers Ju-52	Alemania	1936	2	2
	La Cierva C-30	Inglaterra	1934	2	2
Colonial	Fokker F-VII	Loring	1935	7	3
	DH-89 Dragón	Inglaterra	1936	3	—
Escuela	DH-9 (reconoc.)	Hispano-Suiza...	1925-28	25	21
	DH-60 Moth	Inglaterra	1934	12	12
	Hispano E-30	Hispano-Suiza...	1933-35	10	10
	Fleet-10	Estados Unidos.	1934	4	4
Hidros	Vick. Vildebeest	C. A. S. A.	1935-36	7	7
	Dornier Wal	C. A. S. A.	1929-32	15	9
	Savoia S-62	Italia	1929-34	20	15
	Macchi M-18	C. Navales	1925-27	10	10
	Macchi M-41	Italia	1929-30	4	—
TOTALES				277	214

En 1936 la Aviación militar española constituía una rama de la Dirección General de Aeronáutica, la cual dependía, a su vez, del Ministerio de la Guerra.

El material de combate estaba repartido de esta manera:

AVIACIÓN MILITAR

Primera escuadra.

Getafe: Plana Mayor (unidad trimotor Junkers Ju-52). Grupo 11 de caza (dos escuadrillas Nieuport 52). Grupo 31 de bombardeo (dos escuadrillas Bréguet XIX).

León: Grupo 21 de bombardeo (dos escuadrillas Bréguet XIX).

Segunda escuadra.

Sevilla: Plana Mayor. Grupo 22 de bombardeo (tres escuadrillas Bréguet XIX).

Granada: Grupo 12 mixto (una escuadrilla de bombardeo Bréguet XIX, y una escuadrilla de caza Nieuport 52).

Tercera escuadra.

Barcelona: Plana Mayor. Grupo 13 de caza (una escuadrilla Nieuport 52).
Logroño: Grupo 23 de bombardeo (tres escuadrillas Bréguet XIX).

FUERZAS AEREAS DE AFRICA

Primer grupo.

Tetuán: Plana Mayor. Primera escuadrilla (Bréguet XIX de bombardeo).
Melilla: Segunda escuadrilla (Bréguet XIX de bombardeo).
Larache: Tercera escuadrilla (Bréguet XIX de bombardeo).

Escuadrilla de reconocimiento.

Atalayón (hidros Dornier Wal).

Escuadrilla mixta de reconocimiento y bombardeo.

Cabo Juby, Villa Cisneros y territorio de Ifni (Fokker F-VII y DH-89 Dragón coloniales).

AERONAUTICA NAVAL

Poseía bases en San Javier (Murcia) y Barcelona, y otras auxiliares en Mahón, Marín, Tetuán, Melilla y Larache, con un personal total de 1.062 hombres (68 oficiales, 144 auxiliares, 90 suboficiales y 760 marineros).

MATERIAL

Terrestres.

Martinsyde F-4A (caza), Vickers Vildebeest (bombardeo), Hispano E-30 (escuela), Fleet 10 (escuela) y autogiros La Cierva C-30 (cooperación).

Hidros.

Macchi M-18 (escuela), Macchi M-41 (caza), Savoia S-62 (reconocimiento), Dornier Wal (bombardeo) y Vickers Vildebeest (torpedero).

Existía el proyecto de dotar a los acorazados *Jaime I* y *España* con un hidro catapultable, lo mismo que los cruceros, aún sin botar, *Canarias* y *Baleares*, que debían llevar dos "Hawker Osprey" cada uno.

Finalmente, dado de baja el viejo transporte de hidros *Dédalo*, poseía la Aeronáutica naval dos dirigibles tipo "Vedette" y dos globos cautivos.

1936

Lo más numeroso de esta renqueante flota de aeroplanos había sido premeditadamente trasladado allí donde la doctrina socavante del marxismo arraigó con más firmeza. Los dirigentes de la política española después de febrero de 1936 no fiaban mucho en la conducta de los aviadores militares, que por estirpe, ratificaban con su actitud una arrogante postura en la historia contemporánea española.

Se comprende así que desaparecieran varios aparatos de las bases de Granada, León, Logroño y Marruecos, procurándoseles reunir en los aeródromos madrileños de Getafe, Cuatro Vientos y Alcalá de Henares.

Aprovechando, pues, esta ventaja inicial, las alas rojas comenzaron con medio centenar de "Bréguet XIX" sus primeras operaciones sobre las columnas nacionales y los reductos sublevados, en colaboración con los "Vildebeest" de San Javier, los "Wal" y "Savoia" navales y los polimotores comerciales de L. A. P. E. "Fokker F-VII" y "Douglas DC-2".

Atacaron de este modo Córdoba, Granada, Logroño, Soria y el Alcázar de Toledo, llegando en su furor a bombardear el Santuario del Pilar de Zaragoza con unas bombas que, por lo visto, no quisieron compartir la "fama" del piloto rojo que, sobre uno de los "Bréguet" de la escuadrilla de Sariñena (2 de agosto), se creyó en la obligación de realizar un acto único y desdichado...

Cronológicamente, los primeros bombardeos aéreos de los rojos vienen señalados del siguiente modo: el 18 de julio de 1936 dos trimotores "Fokker F-VII" atacan, por orden gubernativa, las bases africanas de Tahuima, Sania Ramel y Atalayón; el día 20 un bimotor "Douglas DC-2" bombardeaba el aeródromo de Tablada (Sevilla) y ese mismo día, por primera vez en la historia de nuestra Cruzada—así lo testimonia un libro del dirigente republicano Madariaga, publicado en Buenos Aires—, se registra el primer bombardeo de una ciudad es-

pañola, cuando un "Bréguet XIX" arroja doce bombas sobre los militares y sus familias refugiados en el Alcázar de Toledo, que aguantó bombardeos ininterrumpidos de los "Bréguet" y el "Fokker" del piloto Rexach, hasta el día 25 de julio.

Pronto, sin embargo, se dejó sentir el primordial defecto de las fuerzas aéreas de la República, que, después de encarcelar o asesinar a sus oficiales, apresurábase, como esencial medida para el logro de la victoria, a pintar los fuselajes y planos de sus aviones con una gran mancha de color sangre... Y la falta de personal competente, evidenciada con los abatimientos fulminantes en Granada, Córdoba y la Sierra del Guadarrama, se presentó como un problema de urgente solución.

El 21 de julio, aún caliente el fragor de la lucha callejera, los aviadores I. Warleta y J. Abola aterrizan en París, vía Burdeos, para gestionar, por orden de Casares Quiroga, el envío de material aeronáutico de guerra.

Gracias a los ministros galos León Blum y Pierre Cot, que negociaron la entrega rápida de 25 bimotores de bombardeo "Potez 54" con tripulaciones francesas, se hizo posible continuar la acción ofensiva sobre Avila, Palma de Mallorca y ciudades del Protectorado marroquí y atacar a los soldados nacionales que luchaban por tierras de Extremadura. Esta fué la partida inicial de una larga y variada serie de entregas...

Es interesante recordar que trece de estos bombardeos salían de Marsella por vía marítima el día 26 de julio—los otros doce lo hacían en vuelo directo a Barajas—, cuatro días antes de que los primeros aviones italianos—nueve "Savoia S-81" adquiridos por gestión del señor Bolín—llegaran a Nador (Melilla).

Los primeros "multiplaces" Potez que se dejaron los rojos en los campos españoles, rotas sus alas, aún lucían—semidesnuda bajo un ropaje violeta—la inicial francesa, impropia, además, de su condición militar... Para escoltarles, amenazados continuamente por los escasos pero expertos cazas nacionales, se trajeron de Francia unas cuantas decenas de monoplazas de combate, cuya rápida marcha hacia el frente central imposibilitaba también su adaptación a los pilotos españoles.

Es el momento francés de la "fraternidad universal", que bajo la

tutela del Frente Popular hizo célebre el *Des avions pour l'Espagne!* La primera remesa de estos cazas, formada por seis "Dewoitine D-371", aterrizaba en Barcelona el día 5 de agosto; Toulouse, Montauban y Francazal eran los aeródromos ideales elegidos por los primeros aviones ingleses y franceses para su traslado aéreo a Barcelona, y Marsella el puerto de embarque para su transporte.

En consecuencia, la aviación marxista tuvo, en los meses de agosto, septiembre y octubre, un señaladísimo signo francés, bajo el cual el personal de vuelo foráneo no sorprendiase ante la circunstancia de combatir, puesto que, a pesar del armamento de ocasión y del precario y desorganizado aprovisionamiento, la elevada prima de enganche, el sueldo mensual de 20.000 pesetas (con seguro de vida de medio millón) y la certeza fidedigna de la casi inexistencia de aviones en la zona nacional, hacíanle olímpicamente arrojado.

La alegría causada, a principios de septiembre, por la victoria que sobre dos "Fiat" legionarios obtuvo una escuadrilla de seis "Dewoitine" pronto se vió, sin embargo, frenada con las primeras pérdidas sufridas por estos cazas ("Dewoitine" tipos D-371, D-500 y D-510, y algunos "Loire 46" y "Spad S-510") en el sector de Talavera, Navalcarnero y Escalona, manifestando de paso su inferioridad frente a los "Fiat CR-32".

En el momento en que las tropas de Franco se acercaban al valle del Tajo, conquistando Talavera y lanzando su ataque hacia Madrid, surgieron los primeros combates duros con los cazas nacionales... Sobre Talavera, exactamente, los "Dewoitine" franceses mantuvieron un dominio que se convirtió en *statu quo* de días (primera semana de septiembre), hasta su total repliegue a las bases de la capital.

Sobre este paisaje recio y caluroso de la meseta castellana operaron además, desplazando definitivamente a los "Nieuport 52", diseminados en pirueta final por la Sierra, Talavera y el Sur, los escasos "Fury" ingleses y los nuevos bombarderos "Bloch 200", que respondía también a la clásica doctrina gala del B. C. R. (*Bombardement-Combat-Renseignement*), y con los cuales prosiguieron, al lado de los "Potz", sus ataques terroristas sobre la retaguardia nacional.

Los dos primeros "Bloch" llegaron el 20 de agosto de un modo bastante teatral: los propios trabajadores comunistas de este famoso

establecimiento de Courbevoie pidieron, bajo amenaza de huelga, el envío a los rojos españoles de dichos bombarderos recién terminados... y, pese a que éstos eran ya propiedad del Estado, anulada la venta, los "Bloch" iniciaron el despegue hacia Barcelona, donde, en los talleres que poseía la Compañía Air France en el aeródromo del Prat, fueron montándose todos los aparatos de este tipo que sucesivamente llegaban por vía marítima.

El caso del "Fury" es bien curioso, por cierto; su aparición en vuelo parecía obedecer a una cerrada consigna secreta de no dejarse derribar o atrapar... después de haber sido abatido en su primera salida por el "as" García Morato sobre Santa Olalla, desde donde, desmontado y trasladado a Sevilla, fué puesto en vuelo por los nacionales. Su actuación posterior es, pues, incomprensible: el día 22 de septiembre—a dos días de su derribo—huye en la zona de Maqueda de un modo excesivamente descarado; tres días más tarde, en Toledo, el día 27, vuelve a huir estrepitosamente en el mismo sector, y ya no aparece hasta el 14 de octubre, en que, sobre Talavera, rehuye de nuevo el combate para hacer lo mismo dos días después en Toledo, el 17 en Talavera y el 18 en Illescas, donde escapa milagrosamente de un obligado combate aéreo.

El día 14 de octubre, en Santa Cruz de Retamar, caía prisionero—lanzado en paracaídas de un "Dewoitine"—un piloto yugoslavo, que demostraba ya, sin ningún género de dudas, la actuación de una organizada Aviación internacional.

Estos meses fueron, por ello, de gran dureza para las tropas nacionales que avanzaban desde Sevilla hacia Madrid. Los "Bréguet", "Potez 54" y "Bloch", protegidos por su heterogénea mezcla de cazas franceses, atacan continuamente las posiciones contrarias.

La guerra desarrollábase, además, en las líneas Somosierra-Guadarrama, donde la aplastante desproporción a su favor que en aviones poseían los rojos les hizo actuar sin enemigo; el frente de Aragón, en las mismas condiciones—ataques aéreos rojos de apoyo a Huesca, Alcubierre, Belchite y Teruel—, y en la isla de Mallorca y sector andaluz de Córdoba-Granada.

En Mallorca el fracasado desembarco, en cooperación con las escuadrillas navales de Barcelona y Mahón ("Savoia", "Wal" y "Mac-

chi”), y precedido de una serie impune de bombardeos sobre Palma, habíale costado a los marxistas cinco hidroaviones que abandonaron, durante su desordenada retirada, en la base de Punta Amer. La sola aparición de un “Fiat” de caza que volara por primera vez el día 29 de agosto en el cielo balear fué suficiente para acabar con los “arriesgados” vuelos que, perfectamente enterados de la falta de adversarios en el aire, realizaban tranquilamente los “S-62” de Barcelona; las comunicaciones captadas entre los mencionados hidroaviones—atacados en Cala Morlanda, a lo largo de Capdepera y en Cala Bona por el solitario caza nacional—y los barcos de la flota roja, reflejaban ese mismo día un pavoroso estado de angustia que habría de influir decisivamente en el curso de las operaciones. Y en las campañas iniciales de los rojos contra Córdoba y cerco de Granada aparecían por primera vez, junto a los “Bréguet XIX”, los “Vildebeest” navales de San Javier y los multiplazas “Potez 54”, de tan reciente adquisición.

Hacia finales de octubre el avance de las columnas del Sur en dirección a la capital española puso la primera nota trágica en la euforia roja, y el Gobierno ruso que subrepticamente acudió en socorro de sus satélites a través de políticos segundones, hubo de levantar su cortina de acero, obligándose, ante el temor de una derrota total, a tomar parte directa en los suministros... y el símbolo francés fué apartado de un manotazo por la estrella soviética.

Visto también el escaso éxito de los aparatos galos, que demostraban, además de inferioridad técnica frente a los cazas nacionales, una reiterada afición a ser abatidos con terrible rapidez, su sustitución por aviones rusos fué algo más que un hecho; un “Loire 46”, por ejemplo, hincaba su nariz sobre el suelo español de Valmojado el 16 de octubre, sin avergonzarse de exhibir en su cola una salida de fábrica del 28 de agosto del mismo año.

Sobre el frente de Madrid, que ocupa la atención bélica, voló en primer servicio de guerra el material soviético, demostrando, entre otras cosas, la nueva fuente de inspiración “americana”... el día 10 de septiembre el barco ruso *Rostok* había desembarcado en Cartagena el primer grupo formado por 33 técnicos soviéticos con la misión de organizar los talleres para el montaje y puesta a punto de este material. Y hasta finales de este mes los mercantes *Neva*, *Volga*, *Bramhil*

y varios más con bandera soviética o extranjera no hicieron otra cosa que descargar aviones rusos en los puertos del Levante marxista.

El bombardero "SB-2" hizo su aparición el 28 de octubre con una semejanza extraordinaria al "Martin 139", que dió lugar, convencidos, además, los nacionales de su proyectada adquisición, a que se le creyera un "Martin Bomber", hasta que la más apropiada definición de "Sofía" y "Katiuska" empezó a surgir en ambas zonas.

Al día siguiente los "SB-2" bombardeaban con gran intensidad las ciudades de Salamanca, Sevilla, Cáceres y Granada. El reto, pues, se aceptaba, y desde ese instante comenzó la ofensiva aérea que los nacionales debían lanzar sobre Madrid.

Atacando a un solitario "Romeo 37", viéronse el 4 de noviembre los diez primeros cazas "CKB I-15", que por su parecido con el "Curtiss" americano fué así conocido en la zona nacional, mientras los rojos le apodaban, por su aspecto, con el nombre de "Chato". Un día después, coincidiendo con la pérdida de sus primeros "Curtiss", volaba con los planos carmesí el "CKB I-16", llamado "Boeing" y "Rata" en los partes nacionales y "Mosca" en los marxistas; precavidos los rusos, el "Rata" no apareció en vuelo aisladamente, sino que se lanzó al aire amparado en su gran número.

El primer "Rata" fué abatido el 15 de noviembre en el sector madrileño. Estos dos monoplazas y el veloz "Katiuska" constituyeron, junto a los biplanos "Rasante" y "Natacha", aviones del tipo R-5 llegados en número de 50 en noviembre, el grueso de las fuerzas aéreas rojas hasta el final de la contienda, formando unidades completas con mandos y Estado Mayor rusos que funcionaron durante mucho tiempo con entera independencia de los rojos españoles. Su base radicaba en Albacete, a las órdenes del general ruso Stern, y a semejanza de lo ocurrido con los famosos tanques rusos que mandaba en España el mariscal Koniev... En el curso de la guerra, allí donde hubo material ruso—Barcelona, Valencia, Cartagena, Alcantarilla, Albacete—, los talleres de fabricación, montaje y reparación fueron organizados por técnicos y especialistas soviéticos.

El aspecto de la Aviación roja, entonces, más parecíase a un equipo de aventureros que a una fuerza regular. Con la llegada de los primeros pilotos extranjeros habíase creado la llamada "2.^a Escuadrilla Lafayette-

te" o "Escuadrilla Internacional de Voluntarios", formada en agosto por los primeros tripulantes franceses capitaneados por André Malraux y de los que destacaron los pilotos de caza Bourgeois y Guidez, derribado este último en combate aéreo, y más tarde por varios aviadores británicos, portadores de los "Airspeed Envoy", bimotor de nulas posibilidades militares; uno de los primeros pilotos ingleses que participaron en acciones de guerra fué el ex aviador de la R. A. F. Oloff de Wett, que llegado a Madrid el 4 de agosto, forma parte, a bordo de un viejo "Nieuport 52", de una escuadrilla compuesta por dos de estos "Nieuport", un "Dewoitine D-371" y dos "Loire 46". En septiembre de 1936 ya habían sido abatidos tres pilotos ingleses a sueldo de Madrid: Griffith, Martin Drew y Warsew.

Terminado el año, unos treinta norteamericanos hicieron acto de presencia en la mercenaria escuadrilla, operando hasta el verano del año 1938. Entre ellos cabe mencionar a los israelitas Ben Leider y Ben Holland, derribados en Madrid y Bilbao; a Harold Dahl, prisionero de los nacionales y devuelto a los Estados Unidos al concluir la guerra, y a Bert Acosta, Paul Williams, James Peck, Carl Brunswick, Albert Aybar, Justo Sully y Joe Rosmarin, piloto oficial de los aviones comprados por el Gobierno y que, encabezados por tres "Lockheed Orion" desembarcados en Santander, empezaron a llegar en diciembre de 1936 (Vultee, Northrop, Lockheed). Cobraban un sueldo mensual de 1.000 dólares y una prima de 1.500 por victoria obtenida, siendo casi todos ellos destinados a los cazas "Curtiss".

Sorprende, a este respecto, la sinceridad con que se confesaba en el extranjero la presencia y cantidad de aviadores internacionales en la Aviación roja. En *L'Espoir*, por ejemplo, una novela escrita en 1937 por el propio Malraux, el tema no es otro que la actuación de los "voluntarios de la Aviación internacional" en España... En *Aero Digest* de enero de 1937, revista aeronáutica neoyorquina de gran difusión, Cy Caldwell atacaba abiertamente a los pilotos americanos que en *week end* sangriento corrían la aventura española, llamándoles "asesinos alquilados", al no aceptar la democracia americana la lucha que entre "fascismo y comunismo" dirimíase en nuestra Patria.

El flagrante caso de Bert Acosta, famoso piloto de carreras que tripuló, junto al almirante Byrd, el trimotor *América* en su peripecia



atlántica de 1927, ofrece un triste espectáculo. Con la "noble esperanza" de rehacer una fortuna dilapidada, sus ilusiones quedaron truncadas ante la contundencia de los cazas nacionales, que trataban de impedir sus ataques a las ciudades españolas, abandonando precipitadamente sus "ideales" en París en 1938... Su vida, hasta hace poco, arrastraba su pasado en un sanatorio antialcohólico.

Fué en estos momentos cuando el arribo de los "Ratas" y "Curtiss", en una primera remesa de cien aparatos, varió bruscamente el curso de la guerra en el aire, al conseguir con su abrumador número una supremacía que tan pacientemente habían ido ganando un puñado de valientes cazas y trimotores nacionales, y sobre Madrid empezaron a tener lugar una serie de grandiosas batallas aéreas en las tentativas de éstos por bombardear la capital.

Al contacto con la Aviación "gubernamental", la ayuda oficial soviética se enfrentó de nuevo con el escaso y deficiente personal de vuelo... Naturalmente, los pilotos y técnicos rusos afluyeron con sus máquinas en pos de una experiencia válida que les pusiera en contacto con el momento aeronáutico europeo. Lo acontecido con los "Natachas" (llamados "Papagayos" por su color verde en zona nacional), puestos en manos españolas y que rápidamente debieron volver a tripular los rusos por el pésimo comportamiento de los pilotos improvisados, fué dura afrenta para la "gloriosa" Aviación marxista.

No era de extrañar que, pese a esta avalancha de material importado, la desorganización fuese completa; en Alicante, al acabar el año 36, el jefe de escuadrilla era un español, que mandaba a cinco franceses, tres rusos, tres españoles, dos americanos y un suizo.

Este estado de cosas había obligado al funcionamiento de las Escuelas de Aviación de Alcalá de Henares, San Javier y Los Alcázares, realizándose, incluso rápidos cursos de pilotaje en varias Escuelas francesas (Bourges, Tours, Avord, Meaux, Montluçon y París).

El año finalizaba con un balance catastrófico para las alas rojas: en sus contactos de combate habían perdido 90 monoplazas (30 "Curtiss", 20 "Dewoitine", 15 "Nieuport 52", 15 "Ratas" y 10 "Loire", "Spad" y "Fury"), mientras la acción ofensiva costóales 70 bombarderos (20 "Bréguet XIX", 15 "Potez 54", 10 "Natachas" y 25 "Katiuskas", "Vildebeest", "Savoia S-62" y "Wal"), que, junto a aviones

huídos a las filas nacionales, destruidos y abatidos sin identificar, sumaban un total de 213 bajas... Sus victorias sobre los nacionales no pasaban de 40.

Y todo ello contando en el aire con una superioridad numérica que las cifras, mejor que nada, se encargan de demostrar: en diciembre sus fuerzas aéreas poseían 323 aviones (214 existentes en julio de 1936, más 322 recibidos del extranjero, menos el número de pérdidas), de los cuales unos 150 eran de primera línea. Los nacionales contaban, entonces con cerca de 80 aparatos modernos.

1937

Empleada ya en cierta cantidad, la Aviación comenzó a jugar papel decisivo en las operaciones militares. No olvidemos, además, que éste fué el año en que más pilotos extranjeros volaron en las fuerzas aéreas rojas.

La guerra de España abría, pues, su capítulo de hechos sorprendentes. Sobre el sector de Madrid, entre Majadahonda y Las Rozas, una mañana de principios de año caía abatido un nuevo "Rata" rojo... Los combatientes de ambos lados estaban ya acostumbrados a ver la voltereta final de uno de esos verdes y panzudos "moscardones"; aquel día, sin embargo, la blanca sombrilla del paracaídas que minutos después se desplegaba en la cuneta izquierda de la carretera de Madrid había de ofrecer a los legionarios de la 4.^a Bandera un espectáculo insólito, casi deprimente, porque bajo el casco azul pastel y las gafas cuadradas de tipo soviético aparecía el rostro duro y ya indiferente de una mujer de apenas veinte años... La postura rusa alcanzaba así los últimos rincones de la más elemental ética militar.

Protegidos por los numerosos cazas de que disponen, se inicia el momento culminante de la Aviación roja, aureolado enfáticamente por el éxito conseguido, en una jornada de enero, sobre seis "Fiat" que escoltaban un aprovisionamiento del Santuario de la Virgen de la Cabeza. Varias unidades de cazas "Curtiss", que operaban en el Sur con base en Andújar, fueron la causa de que los nacionales optaran, durante cierto tiempo, por el suministro nocturno a dicho Santuario.

Fué ya un error desde el principio creer que su superioridad podía victoriosamente enfrentarles al prestigio militar y la fe en una consecución política.

Después de la pérdida de Málaga perfilanse con cierta violencia los combates aéreos en el sector madrileño, donde el gran número de "Curtiss" y "Ratas" rusos, pese a sus cuantiosas bajas, consiguieron casi impedir la actuación de los bombarderos nacionales, coronando

esta actividad la batalla desarrollada del 8 al 20 de marzo en Guadalajara, en la que más de cien aviones atacaron las columnas nacionales sin encontrar réplica adecuada por falta de aeródromos en la otra zona.

En esta contraofensiva, en la que operaron varios de los aviadores americanos que luchaban sobre Madrid, perdieron los rojos 18 "Curtiss".

Alentados por tan casual como efímera actuación, arreciaron en su intensa ofensiva aérea, atacando (época enero-junio) Avila, Burgos, Cáceres, Córdoba, Cádiz, Granada, Málaga, Pamplona, Palencia, Salamanca, Sevilla, Toledo, Valladolid y Zaragoza, llegando en sus *raids* a bombardear Melilla, Ceuta y Palma de Mallorca; en agosto de 1937 habíanse dejado ya en estas incursiones 28 bombardeos, a pesar de la impunidad con que la velocidad y techo de sus "Katiuskas" les hacía volar por detrás del frente.

Era sintomático, no obstante, observar que casi todos los incursores que fácilmente se rendían al tableteo inicial del combate iban tripulados por rusos, franceses y checos, que, con estúpida sonrisa, acogíanse a la benevolencia del "enemigo fascista"...

La posesión del Norte de España, desde San Sebastián a Gijón, que comprendía los únicos yacimientos de hulla y hierro de la Península, era decisiva para la continuación de la guerra. Las tropas marxistas se batieron allí con feroz encarnizamiento.

A finales de mayo de 1937 los rojos iniciaron en el sector de La Granja lo que pretendía ser un gran ataque con la idea de conquistar Segovia y aliviar el frente de Vizcaya. Hasta ese instante crucial los aviones rojos, no precisamente con gran derroche de valentía y sí amparados por su gran número, habían anulado, a costa de graves pérdidas que señalaban la proporción de cuatro a uno, el esfuerzo de los 50 ó 60 cazas nacionales. Esta es la verdad pura.

En dicho ataque la Aviación marxista, que perdió en cuatro días 17 cazas, acusó crudamente la deficiente preparación de sus aviadores, bombardeando sus propias posiciones, ametrallando a sus propios milicianos y desorientando totalmente el objetivo de su misión...

Después de Guadalajara se presentó entonces, para la Aviación roja, un problema de tipo psicológico inicialmente. La propaganda marxista planteó el interés de un éxito inesperado para sus "Curtiss"

en términos exagerados. Por que lo que fué una escaramuza intrascendental—es casi gracioso recordar que, pese a la retirada del C. T. V., los nacionales conquistaron 800 km.²—se transformó, por obra y gracia del Servicio Rojo de Información, y acuciado, pensamos, por un necesario afán de asombrar a la Prensa internacional extremista y moderada, en acción aérea de destacada importancia.

La deformación entonces, en provecho propio, de noticias ciertas fué el error táctico que después haría disimular sus derrotas ante la exigencia de quienes lo creyeron todo. Hasta junio, la Aviación roja consiguió ferozmente mantener un regular equilibrio; fué su segunda oportunidad y la última. Brunete iba a significar el comienzo del fin...

En mayo, época que coincide con la más intensa intervención en tierra de las Brigadas Internacionales, la Aviación roja se organizaba de nuevo, creando el Arma de Aviación, compuesta por los servicios y fuerzas aeronáuticas y las unidades de D. E. C. A. (Defensa especial contra aviones..., a la que el castizo gracejo del pueblo dió en llamar: "Dejamos escapar cada avión") y con división del territorio rojo en ocho regiones aéreas.

- | | | |
|-----------------|-------------------|--|
| 1. ^a | Región Aérea..... | Madrid (Madrid, Toledo y Guadalajara). |
| 2. ^a | " " | Murcia (Murcia y Almería). |
| 3. ^a | " " | Barcelona (Barcelona, Tarragona, Lérida, Gerona y zona roja de Zaragoza y Huesca). |
| 4. ^a | " " | Valencia (Valencia, Castellón, Alicante y zona roja de Teruel). |
| 5. ^a | " " | Ciudad Real (Ciudad Real y zona roja de Badajoz y Córdoba). |
| 6. ^a | " " | Vascongadas, Santander y Asturias. |
| 7. ^a | " " | Albacete (Albacete y Cuenca). |
| 8. ^a | " " | Baeza (Jaén y zona roja de Granada). |

Esa imperfecta instrucción de los pilotos graduados en España y Francia había obligado a mandar a la U. R. S. S. importantes expediciones de jóvenes de dieciocho a veinte años hasta un total de

2.000 alumnos, empezando a llegar por entonces los primeros aviadores instruidos en Rusia, que dejaban entrever también su corto período de aprendizaje, prolongándose, a raíz de ello, la estancia en el "paraíso soviético". Fué Kirovaba, con material de enseñanza de los tipos I-2 bis, R-5 y SB-2, una de las Escuelas donde más pilotos españoles se graduaron.

El material que dotaba las Escuelas de la zona roja reflejaba un sospechoso estado de desorientación; confundidos con las avionetas pertenecientes antaño a pilotos civiles y Aero Clubs, podían verse los conocidos "Moth", los aviones de escuela franceses, los lentos "Koolhoven" y algunos aviones alemanes "Focke Wulf" y "Bücker", llegados de comisión en comisión y con los cuales, haciendo honor a su "buen ojo", efectuaban su transformación los pilotos norteamericanos de la Escuela de La Ribera.

Esta reorganización trajo consigo la creación de numerosas escuelas que funcionaron del modo siguiente: de capacitación en Los Jerónimos, elemental en Alcantarilla, de transformación en La Ribera y Alhama, de caza en Carmolí, Lorca y Archena, de polimotores en Totana, de vuelo nocturno en Carmolí y de observadores e hidros en Los Alcázares.

A mediados de año la Aviación marxista alardeaba con jactancia—la razón era obvia—de su superioridad sobre el bando contrario; el 30 de junio disponía de 650 aviones (480 recibidos en lo que va de año, de ellos 130 fuera ya de combate) en pugna con los 300 nacionales.

En demostración de tan exuberante flota, y para contrarrestar de nuevo la conquista ineluctable del Norte, el Mando rojo lanzó hacia Brunete, el 6 de julio, una ofensiva de gran envergadura con la colaboración de más de 150 aviones de combate. Después de veintidós días de encarnizados encuentros aéreos, el sacrificio de 105 aparatos había conquistado tres aldeas: Quijorna, Villanueva de la Cañada y Villanueva del Pardillo...

Frustrado el intento de desviar la actuación nacional por la costa cantábrica, la lucha proseguía en Santander cuando desencadenaron los rojos su segunda ofensiva; esta vez en el vasto frente de Aragón,

con una cooperación de 200 aviones, que constituían entonces el núcleo principal de sus fuerzas de primera línea.

Todo fué inútil. La liberación de Asturias, que liquidaba la sexta Región Aérea y sus efectivos, y el final del ataque rojo en el sector Sabiñánigo-Belchite-Teruel, dejaba a la Aviación marxista, recientemente reforzada con nuevos aviones para la colección nacional de "abatidos", maltrecha y apurada.

Fracasadas las dos ofensivas, que dividieron, desagradablemente para el Gobierno, la opinión internacional, se lanzaron desesperadamente a la conquista de Teruel en medio de un crudísimo invierno, objetivo alcanzado al cabo de seis días y a costa de 27 aviones de combate, cifra no tan exigua si se recuerda las pésimas condiciones de visibilidad y las temperaturas extraordinariamente bajas con que tuvieron que desarrollarse los combates aéreos.

La acción ofensiva de las alas rojas, que a partir de ahora ya sería esporádica, continuó durante los últimos meses de 1937. La gran masa de "Katiuskas" y "Natachas" empleada en esta segunda fase trajo consigo un mayor número de bajas; sólo en tres días—12 de octubre y 7 y 10 de diciembre—perdieron las fuerzas aéreas rojas 32 bimotores "SB-2" (en incursiones sobre Zaragoza y Palma de Mallorca). Estos bombardeos de los rojos sobre Palma de Mallorca fueron ordenados por el Mando republicano con el fin de anular el bloqueo aéreo de los aviones nacionales que, procedentes de las Baleares, iniciaron a finales de 1937 el hostigamiento contra Cataluña y Valencia; fracasado este intento por destruir los bombarderos que tanta impresión habían causado en la zona marxista, aún intentó Prieto—ministro rojo del Aire—su jugada diplomática, solicitando un armisticio aéreo amparado, según él, por la entonces reciente Conferencia de Nyon a instancias del Comité de No Intervención.

Con sangre y nieve terminaba el segundo año de guerra en nuestra Patria.

* * *

La campaña del Norte descubrió un nuevo refuerzo francés, plasmado incluso en la compañía Air Pyrenées, que, bajo disimulado

aspecto comercial, aseguró, hasta el límite, el enlace con la aislada zona asturiana a través de Biarritz, suministrando además, con esta excusa, aviones que nunca regresaban a su base francesa; su propio creador, el conocido Abel Guidez, cayó bajo las ráfagas mortales de un caza nacional cuando sobre un bimotor "Airspeed" intentaba aterrizar en Gijón el 7 de septiembre.

Por estas tierras fuéronse dejando los rojos, en mudo testimonio de su derrota, aviones de los más variados modelos, desde el anticuado "Bulldog" y moderno anfibia "Fairchild" hasta los bimotores "Goeland" y "Potez 56", mientras dos navíos rojos apresados en alta mar no sólo delataban la presencia de nuevo material, sino que proveían gratuitamente de aparatos checos y americanos a la Aviación nacional. Estos fueron el mercante rojo *Mar Cantábrico*, que pretendió enarbolar pabellón inglés ante el crucero *Canarias*, y el *Hoderna*, de bandera panameña, apresado por el no menos famoso *Almirante Cervera*. Con varios "Aero A-100" cautivos, unos 20, se formó entonces el Grupo 17, que operó durante la guerra en las escuadrillas de Franco. Sólo algunos "Curtiss" de caza lograban huir en dirección a la zona roja, vía Midi francés, violando nuevamente todo lo legislado sobre el internamiento de aviones de guerra procedentes de otro país... Ya en mayo 15 aviones rojos, que se vieron en la obligación de aterrizar en Francia, habían sido devueltos al Gobierno marxista con toda clase de facilidades.

Obligados por la marcha de los acontecimientos terrestres, hubieron de desplazar hacia zonas más seguras sus industrias aeronáuticas, situando la Hispano Suiza en Los Llanos y Alicante y la fábrica Loring en Rabasa, donde en mayo se procedió al ensayo de un prototipo inspirado en el recién adquirido "Fokker D-XXI", con el cual pensábase reemplazar al "Rata" y fabricarlo con licencia. El "Rata", avión sumamente peligroso en las tomas, aunque maniobrable en el aire a causa de su reducida carga alar, no conseguía adaptarse a la pobre experiencia de pilotos improvisados en escasas horas de vuelo, pero fracasó tal idea y comenzó en su lugar el montaje de los subdichos "I-16", que llegaban a España por Cartagena.

En Rabasa se construyeron, además, unas 40 avionetas de enseñanza "GP-1", distribuyéndose por toda la provincia alicantina el

montaje y reparación de los aviones rusos y holandeses, mientras para el material checo ("Aero" y "Letov") se habilitaba un taller subterráneo entre Torrejón de Ardoz y Alcalá de Henares.

Durante 1937 recibió la Aviación roja 780 aviones nuevos, entre los que aparecían por primera vez los "Fokker" y el "Grumman", algunos de los cuales arribaron a la zona roja de un modo bien extraño, por cierto; los primeros aeroplanos holandeses, una remesa de 26 "Fokker D-XXI", vinieron curiosamente facturados a través del Gobierno de Estonia y los 34 "Grumman" iniciales, consignados por un fabricante canadiense al Estado turco, vía Le Havre-Barcelona... Méjico resultaba también un fácil puerto de suministros y Gdynia (Polonia) el centro de embarque de los "Aero" procedentes de Checoslovaquia. Embarcados en Odessa llegaron en julio a Valencia y Cartagena 150 pilotos y 200 especialistas rusos, que montaron unos 130 aviones: aproximadamente 60 bombarderos "SB-2" y "R-5" y 70 monoplazas de caza de los tipos "Curtiss" y "Rata". Por esa misma época, y gracias a las gestiones directas del diputado comunista francés Cristofol, arribaron a la España roja los últimos "Potez 54" de bombardeo y varios cazas "Dewoitine", que fueron destinados como interceptores a las ciudades de Valencia y Cartagena ante el inicio de las primeras incursiones de los trimotores nacionales de Mallorca, amén de varios biplazas franceses de escuela.

Después de su organización, la Aviación roja constaba de una escuadra de caza formada por un grupo de "Curtiss" y otro de "Ratas" (12 escuadrillas con un total de 180 aviones de ambos tipos), de los que dependía la mencionada "2.^a Escuadrilla Lafayette", formada por 30 pilotos americanos, y para las operaciones aéreas de campaña disponía de un grupo de bombardeo ligero y vuelo rasante dotado de biplanos "R-5" (cuatro escuadrillas con 50 aviones) y otro de bombardeo pesado, exclusivamente compuesto por cuatro escuadrillas (60 aviones) de "Katiuskas" y varios "Potez" y "Bloch"—estos últimos formaban un grupo—, a los cuales se añadían varias escuadrillas de vuelo nocturno, reconocimiento y transporte, con un total aproximado de 400 aviones de primera línea.

En todos estos grupos y escuadrillas existían unidades compues-

tas solamente por aviadores rusos y extranjeros de diversas nacionalidades.

He aquí el cuadro completo de los 430 aviones perdidos por los rojos en todo el año:

Ofensiva de Guadalajara (8-20 marzo)	18
Ofensiva de Brunete (6-28 julio)	105
Campaña del Norte (31 marzo-21 octubre)	75
Ofensiva de Aragón (24 agosto-11 noviembre)	50
Ofensiva de Teruel (15-31 diciembre)	27
Acción ofensiva de sus bombarderos	80
En otros combates y destruidos por acción enemiga	75

Del total de 430, 140 "Curtiss", 92 "Ratas", 64 "Katiuskas", 36 "Natachas" y "Rasantes", 48 de varios modelos y 50 sin identificar. Además, la D. C. A. derribó 71 aviones rojos.

Cifra que, comparada a los 110 aparatos derribados a los nacionales, denunciaba claramente la presencia en el aire de una doctrina de vuelo técnicamente perfecta, contra la que una flota aérea del tipo rojo no podía hacer más que tratar de disimular sus bajas...

1938



En el año de más intensa actuación aérea la Aviación roja, haciéndose eco de las derrotas que en tierra sufría su nuevo Ejército Popular, era rotundamente batida en todos los frentes.

Hasta entonces, finales de 1937, la supremacía aérea saltaba de uno a otro bando, como ligero reflejo de las operaciones militares; pero en el cielo español había surgido ya una táctica de combate fuera del alcance de la Aviación marxista, malnacida en su estructura y organización.

El malestar aeronáutico del bando rojo tenía su origen en la necesidad constante de aparatos con que continuamente se veían las escuadrillas y que sólo podía satisfacerse si se coordinaba la compra de aviones y su suministro y mantenimiento. La cantidad, la masa, podía decantar a su favor batallas aéreas contra la clase reconocida de los pilotos nacionales...

El descalabro en Teruel, que culminó en la batalla del Alhambra y reconquista de la ciudad, no era más que el prelude del colosal avance nacional, que, iniciado el 9 de marzo, dividiría a los marxistas en dos zonas y cuyo final arrojaba ya un balance desfavorable de más de 200 aparatos rojos destruidos en medio año.

Como se ve, la Aviación había sufrido pérdidas cuantiosas; mas, por raro que pueda parecer, las alas rojas seguían disponiendo de gran número de aviones, y cuando se recuerda que en la primavera de aquel año aún contaban con 600 aparatos, de ellos la mitad de primera línea, se comprende perfectamente el piadoso silencio gráfico que hasta sus propios organismos oficiales tejieron alrededor de la Aviación marxista... Es curioso observar que el hojear de las publicaciones aeronáuticas de zona roja, *Aire* y *Aeronáutica*, no permite apreciar "absolutamente nada" de la actuación de sus unidades.

La falta de moral en el combate y la impopularidad con que la obstinada conducta marxista en continuar una guerra fratricida em-

pezaba a tomar cuerpo, convertían a esa flamante flota en una bandada de pajarracos, vencidos ya en sus mismos cobertizos.

A partir de abril las democracias europeas y la U. R. S. S. unieron sus esfuerzos en la última y gran ayuda que trató de remediar tan dramática situación... El resultado fué la llegada por la frontera catalana de gran masa de aviones, que, como *trailer* cinematográfico de lo que meses después sería una desbandada, se exhibieron sobre Barcelona, quemando gasolina inútilmente, en desesperado y estratégico intento por levantar el decaído ánimo que respiraba toda la zona roja. Meses más tarde muchos de estos aviones que sobrevolaron la ciudad condal hincarían para siempre su morro durante la impresionante batalla del Ebro.

En aquel entonces, ni la actividad de Guy la Chambre, nuevo ministro francés del Aire y partidario de la "no intervención", pudo evitar, a causa de una huelga metalúrgica, la cesión a los rojos de una serie de 50 aviones que debían ser entregados a la Aviación francesa en el mes de abril, época en que el Ministerio del Aire galo, interpellado en la Cámara de Diputados por el señor Tixier-Vignancour, calculó en 260 los aviones franceses suministrados a los rojos españoles.

Coincidió, además, este desesperado socorro con la retirada del personal volante ruso—recientemente había instalado su nueva sede en el mejor hotel de Reus—al mando ahora del general soviético Douglas en sustitución de Stern, que empezaba a ser relevado por la totalidad de los pilotos españoles instruidos en Rusia, circunstancia apresuradamente aprovechada por el Gobierno para cacarear a bombo y platillo su Aviación "exclusivamente española"... a los dos años de cruenta lucha. Quizá—se piensa ahora—había sido ése el precio del silencio a que aludimos anteriormente.

Los sueldos fabulosos, las primas de enganche y otras menudencias de tipo "sentimental" ya no ofrecían, por lo visto, muchas garantías... Primo Gibelli, ex italiano, y Ernst Schacht, ex alemán, fueron dos de los héroes rusos condecorados, a su regreso a la U. R. S. S., con la Orden de Lenin por sus servicios prestados en España.

Leemos, estupefactos, lo que en aquel tiempo, agosto de 1938, un tal Muñoz Custodio escribía en una publicación comunista, refiriendo-

se a un aviador nacional hecho prisionero: "...La mayoría de ellos son explícitos cuando se convencen de que ni somos rojos, ni estamos vendidos al oro ruso, ni nos maneja el Komintern". Tanto cinismo escapa, ciertamente, a toda lógica.

Dispuesto el Mando rojo a jugar su carta decisiva con los recientes refuerzos aéreos, surge entonces el ataque del frente del Ebro... No hace falta recordar cómo aprovechó el Generalísimo Franco esa curva que describe el río desde Fayón a Cherta para, en maravillosa visión militar, asestar el golpe mortal al Ejército rojo.

Mientras en tierra se desarrollaban grandes combates, la lucha en el aire adquiría el más encarnizado aspecto de nuestro conflicto. Los pilotos comunistas, presagiando la importancia del resultado, defendían palmo a palmo el espacio aéreo: el 23 de agosto caían en el Ebro 11 "Ratas" y dos "Katiuskas", el 23 de septiembre fueron 14 los aviones abatidos en una sola jornada (ocho "Ratas", tres "Curtiss" y tres "Katiuskas") y en los dos primeros días de noviembre perdía la Aviación roja 33 aviones...

Las bajas que sufrió, sólo comparables al desastre de Brunete, alcanzaron la cifra de 242 aparatos, de los cuales pudieron identificarse 141 "Ratas", 70 "Curtiss", 24 "Katiuskas", cuatro "Grumman" y cuatro "Natachas".

Su reiterada costumbre en abandonar terreno a lo largo de toda la guerra puso a los rojos en la encrucijada de realizar una lucha defensiva, haciendo de los aviones de caza su arma peculiar de la guerra en el aire. La gran masa de "Ratas" y "Curtiss" de que dispusieron en todo momento obedecía, pues, a esta consigna, influyendo también en ello la más fácil formación de aviadores de combate que de completas tripulaciones de bombardeo...

El fracaso de los cazas franceses y el intento fallido de relevar al "Rata" con el "Fokker D-XXI" condujeron definitivamente a la unificación de este material de caza a base de los tantas veces nombrados "I-15" e "I-16", con 365 y 420 km/h de velocidad máxima respectivamente. Su cadencia unitaria de 900 disparos y los 1.614 kg. de peso en vuelo hacían del "Curtiss", que montaba cuatro ametralladoras de 7,62 mm., el monoplaza preferido por los pilotos, conducta reflejada en la mayor abundancia de ellos sobre el "Rata", exceptuando

la batalla del Ebro, donde éste, también con cuatro ametralladoras, pero algo más pesado, fué superior en número.

El "Grumman" norteamericano, llamado "Delfín" por los nacionales y destinado a desplazar a los lentos "Rasantes", había sido la esperanza roja en la nueva concepción que sobre las calcinadas sierras de Caballs y Pandols tomaba la cooperación aérea. Con ello poníase de relieve, una vez más, la importancia de la "aviación de batalla", que debía cooperar directamente con la infantería en ataques rasantes, modalidad impracticable sin el previo dominio del espacio a batir...

El curso adverso de la guerra fué así restringiendo la acción ofensiva de las alas comunistas, hasta llegar a anularse totalmente, y ya sus escasos *raids* más parecían servicios de propaganda realizados por "comisarios políticos" que operaciones aéreas de orden estratégico. En 1938 los "Katiuskas" consiguieron volar en contadísimas y fugaces ocasiones sobre Salamanca, Valladolid, Córdoba, Toledo, Palma de Mallorca, Castellón, Sevilla y Teruel... No se debe herir la dignidad militar de nadie citando los tristemente célebres bombardeos del siniestrado crucero Baleares y del pueblecito de Cabra (6 de marzo y 7 de noviembre), en acciones puramente aeronáuticas.

Incluso la proximidad de los destructores británicos *Kempenfelt* y *Boreas*, que recogían los supervivientes del navío nacional torpedeado, no impidió que este ensañamiento continuara, causando bajas entre la marinería inglesa, magníficamente imperturbable en su humanitaria misión, ante el absurdo bombardeo. Hubiera sido realmente milagroso que un barco que se hunde en cuatro minutos y medio surgiera de nuevo a la superficie para demostrar la razón de su objetivo...

Con la llegada nacional al Mediterráneo empezó a montarse en la zona catalana, donde funcionaban a plena marcha las fábricas barcelonesas Hispano Suiza y Elizalde, un vasto plan de industrias aeronáuticas, instalándose en Reus y Sabadell los más importantes talleres; en esta última población se construyó el llamado "Chato español" a ritmo verdaderamente acelerado, calculándose su fabricación en uno diario, sin motor.

Más tarde, ante el implacable bombardeo de la Aviación nacional,



Uno de los seis "ADC-Martinsyde F-4.A" (motor Hispano-Suiza de 300 CV.) que quedaron en zona roja por tener su base en la Aeronáutica Naval de Barcelona.

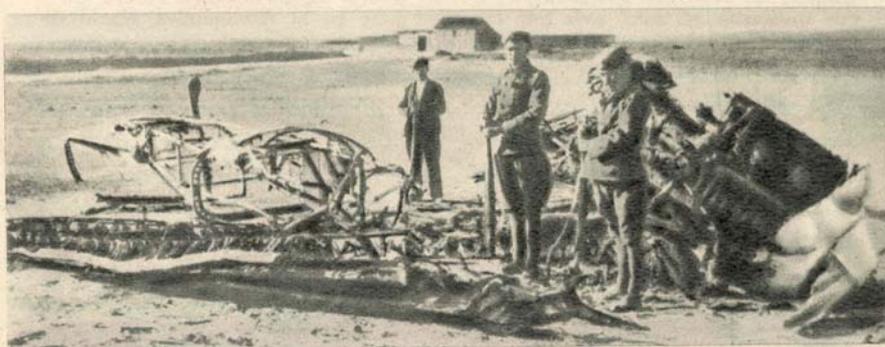
(Foto *The Aeroplane*.)

Este es el "Hawker Fury" que voló en la Aviación roja y con tres de los cuales se formó, al final de la Guerra de Liberación, el Grupo "4.W" en la base de Sevilla.



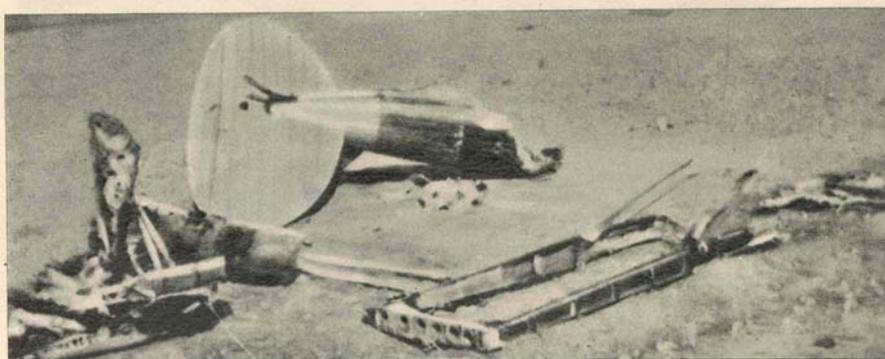


El autogiro "La Cierva C-30" (motor Armstrong-Siddeley Genet de 130 CV.), afecto a la base de San Javier, realizaba misiones de cooperación con la escuadra.



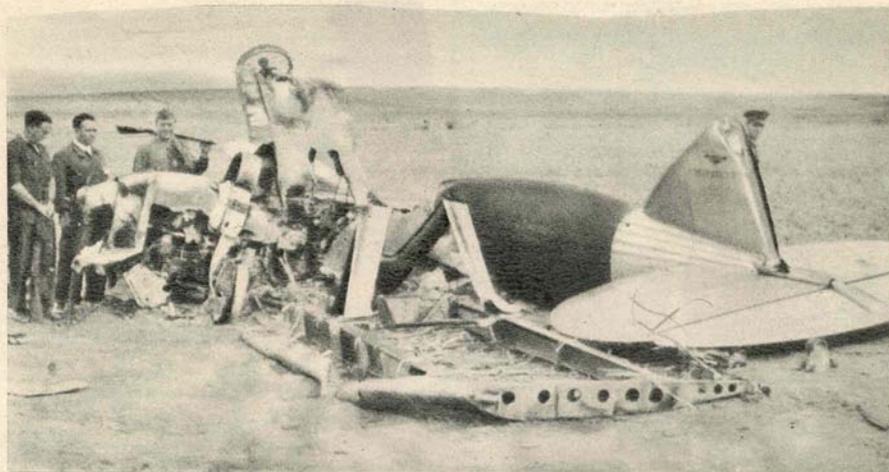
Una de las primeras víctimas de los aviadores nacionales; los restos calcinados de un "Breguet XIX" rojo, abatido sobre la árida meseta castellana, cerca de Navalcarnero.

(Foto Guerra Aérea.)



Esto es lo que queda de un "Nieuport 52" abatido en el sector de Córdoba.

(Foto L'Ala d'Italia.)



Otro "Nieuport 52" con sus alas rotas, esta vez en el frente de Granada.

(Foto *L'Ala d'Italia.*)



He aquí el "Nieuport 52" de caza, construido por la Hispano-Suiza de Guadalajara. Pronto fué sustituido por los cazas de origen francés.

(Foto *Avión.*)



Uno de los primeros "Potez 54" que llegaron a España se estrelló en la meseta castellana, sin tener tiempo siquiera de disimular la significativa "F" que luce en su destrozada cola con la idea de pretender cumplir una misión comercial; auténtica violación del derecho internacional, pese a tan estúpida maniobra.

(Foto *L'Ala d'Italia.*)



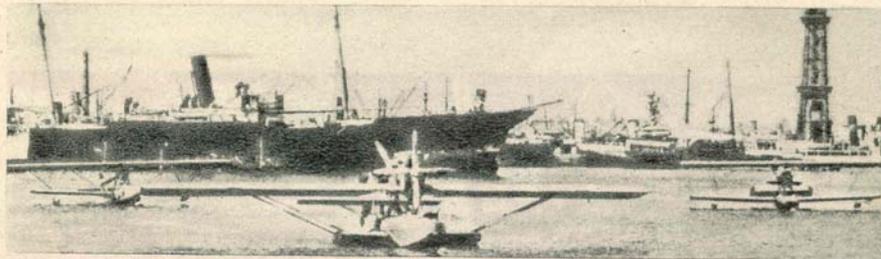
Bombardero "comercial" abatido... Estos "Potez 54" fueron la esperanza de los franceses en la reorganización de su arma aérea; sin embargo, el tan cacareado *multiplace de combat* sucumbió continuamente ante las ametralladoras de los cazas nacionales.

(Foto *Catalogna.*)



Es sorprendente observar el aspecto militar de los aviadores de la zona roja durante la primera época; parecen, realmente, obsesionados en demostrar su afán de lucha a base del más completo desarreglo de sus uniformes... Más tarde sería al revés. Fenómeno típicamente soviético, por lo que sabemos. A la izquierda Rexach y la derecha Bayo, aviadores que cobraron "fama" por sus incursiones sobre Toledo y Mallorca, respectivamente.

(Fotografías publicadas en el semanario *Estampa*.)



Curiosa fotografía obtenida en el puerto de Barcelona al emprender Bayo su "excursión" a las islas Baleares. A la izquierda puede verse un "Macchi 18", en el centro un viejo "Wal" y a la derecha un "Savoia S-62".

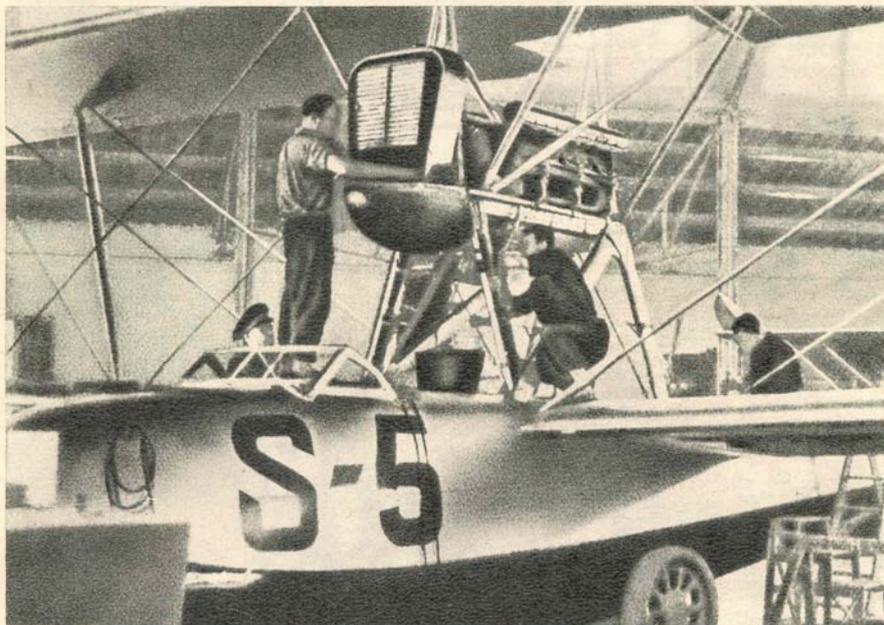


Después de hacer su aparición en el frente de Antequera con el fin de hacerse dueño absoluto del cielo, este bimotor "Potez 54" fué derribado en Santa Cruz de Mudela por el "as" nacional García Morato en menos de ocho minutos de combate aéreo, el 18 de agosto de 1936.

(Foto *Guerra Aérea*.)



El "Dornier Wal" volando sobre las costas catalanas. Cargados sus planos de gloria por gestas inolvidables, tuvo que soportar la afrenta de combatir a los pilotos que le llevaron a la posteridad.

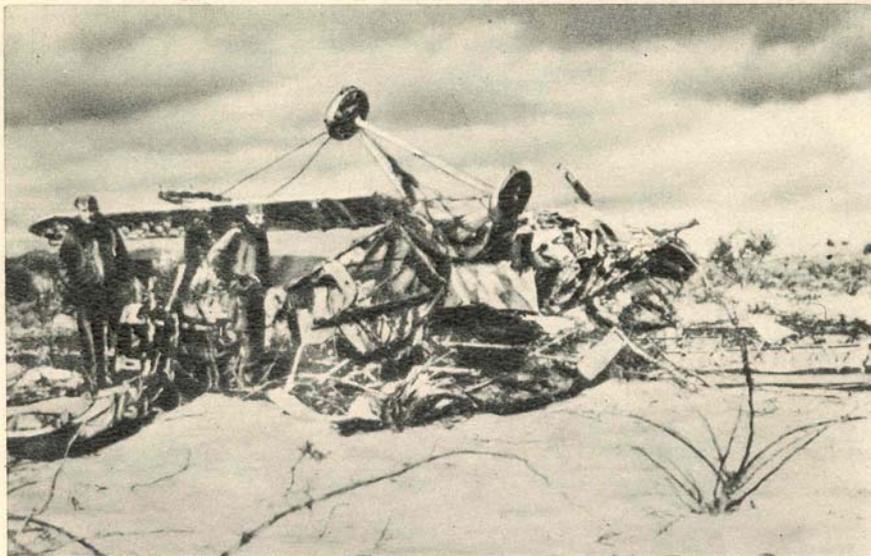


El "Savoia S-62", matriculado "S-5", fotografiado en los cobertizos de la Aeronáutica Naval de Barcelona. Más tarde, el día 5 de septiembre de 1936 exactamente, sería abandonado en la base provisional de Punta Amer, durante la retirada roja de Mallorca.



El biplano torpedero "Vickers Vildebeest", usado por la Aviación roja en el frente andaluz durante los primeros meses de guerra. A mediados de agosto de 1936 habían ya perdido siete aviones de este modelo, siendo trasladados los supervivientes al sector de Talavera en septiembre.

(Foto *Jane's A.W.A.*, 1935.)



"Bréguet XIX" marxista de los primeros días, abatido sobre el frente de Talavera en septiembre de 1936. Con dichos "Bréguet" comenzaron los rojos sus ataques terroristas, amparados en la impunidad de su mayor número.

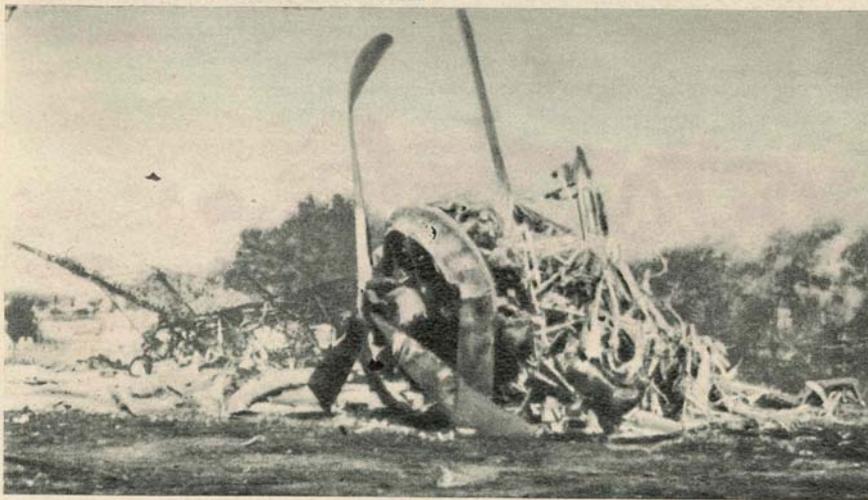
(Foto *L'Ala d'Italia.*)

Una fotografía excepcional; un caza rojo del tipo "Nieuport 52", herido de muerte y con la hélice en bandera, hince el morro hacia el suelo en Navalcarnero, mientras el piloto se lanza al vacío con el paracaídas desplegado casi en la misma carlinga...

(Foto Guerra Aérea.)

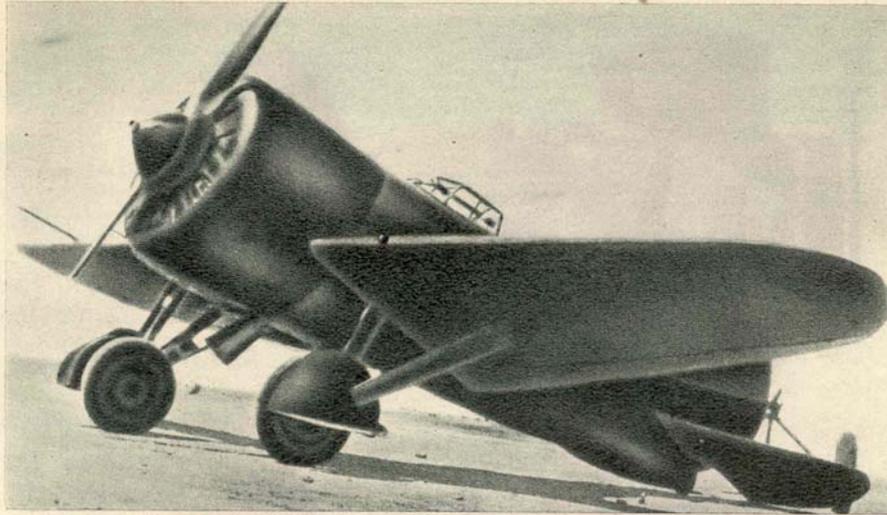
Otro rarísimo documento fotográfico, debido al uso poco corriente de cámaras sobre los aviones de caza de aquel entonces: un "Dewoitine D-371", también con el silencio de su hélice como presagio mortal, inicia su trágica pirueta sobre el sector de Maqueda.

(Foto Guerra Aérea.)



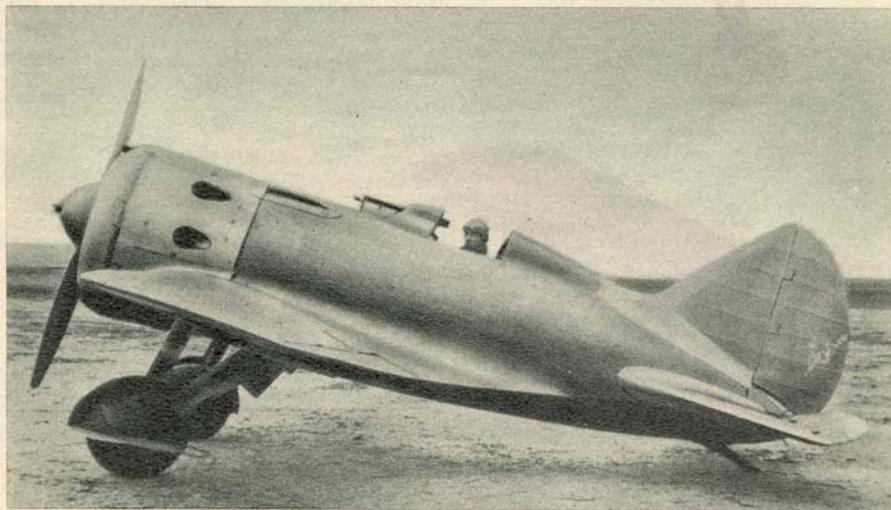
Los restos informes de un "Dewoitine D-371", derribado también sobre el sector de Talavera en septiembre de 1936. Por los cielos de Castilla los "Dewoitine" volaron frecuentemente hasta su total desplazamiento por los cazas rusos "Ratas" y "Curtiss".

(Foto *L'Ala d'Italia*.)



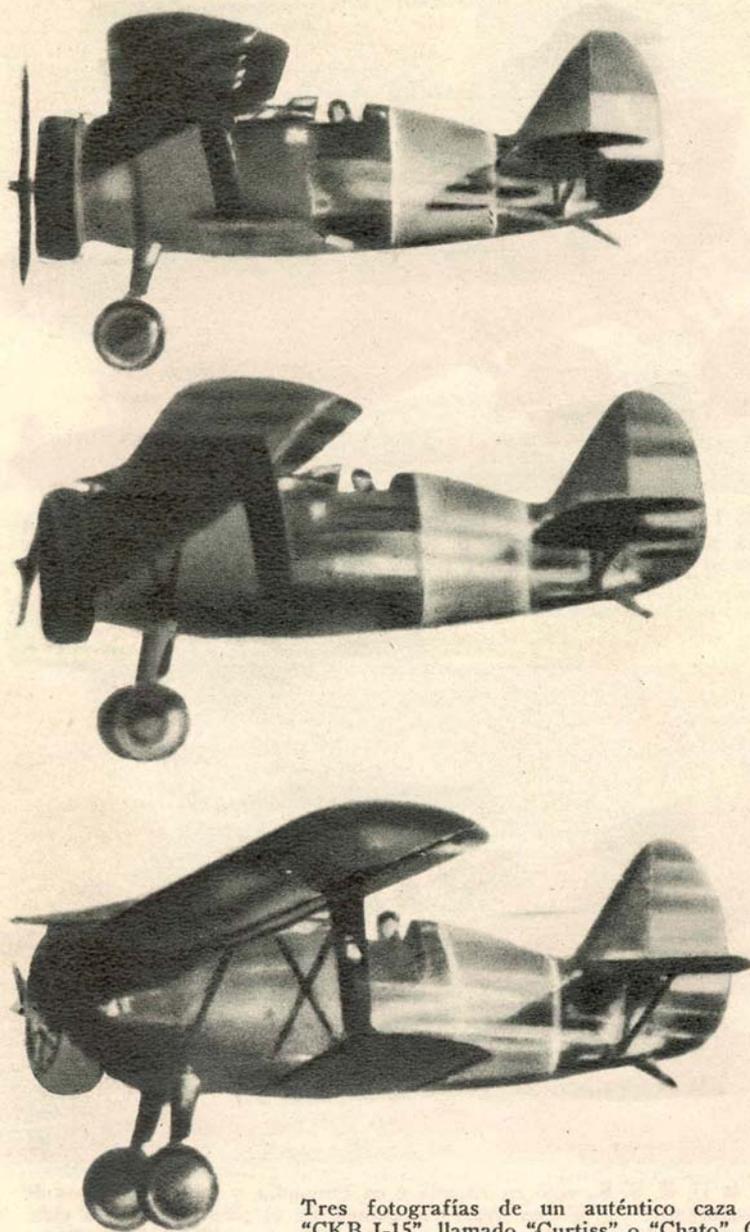
El "CKB I-16" encuadrado en las escuadrillas rojas llegaba embarcado a Cartagena, procedente de la U. R. S. S. Llamado "Mosca" por los marxistas, fué, junto al "Chato", protagonista activo del pobre destino que esperaba a las alas rojas en la guerra española.

(Foto Regardés.)

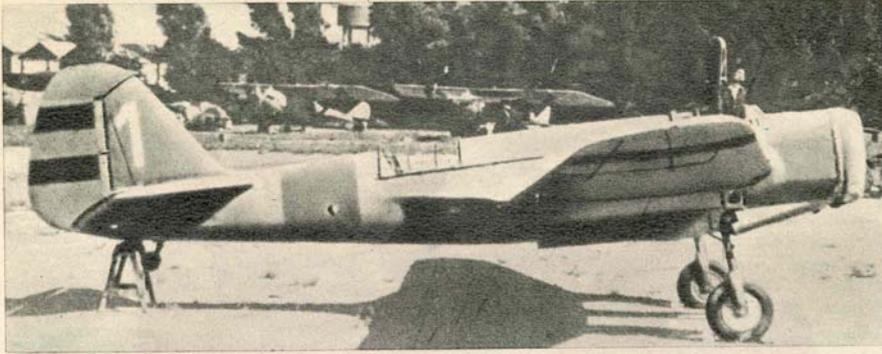


Nació en la U. R. S. S., voló en España y en Finlandia, y murió, a manos de los "Messerschmitt" y "Focke Wulf" alemanes, en el país que le dió vida. Esta es la ficha del "Rata", como muy apropiadamente le apodaron los nacionales el primer día—5 de noviembre de 1936—en que apareció arrastrándose sobre los tejados de Madrid. Empleado en gran cantidad sobre el frente de Madrid y más tarde en el Ebro.

(Foto Avión.)



Tres fotografías de un auténtico caza marxista "CKB I-15", llamado "Curtiss" o "Chato". Obsérvese su banda roja pintada en el fuselaje y la bandera republicana de su timón, que fueron las insignias adoptadas, a través de la guerra, por las alas rojas.

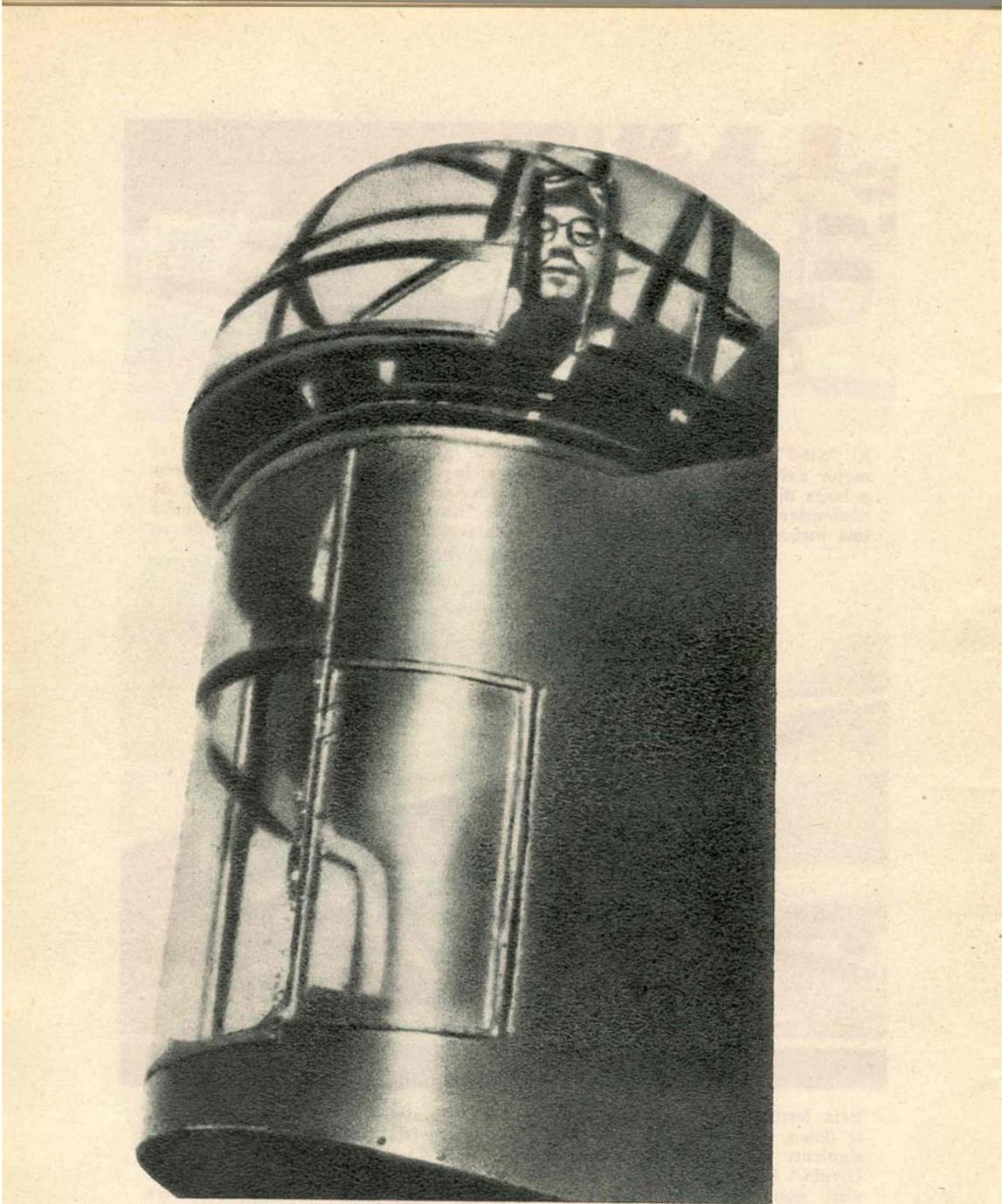


El "SB-2", alias "Martín Bomber", "Sofía" y "Katiuska", fué, sin duda, el mejor avión ruso que envileció nuestro cielo; muy eficaz en los bombardeos a larga distancia, formó el grueso de la Aviación ofensiva roja. El día 2 de noviembre de 1936 caía derribado el primer "Katiuska" rojo, mientras efectuaba una incursión en la base nacional de Talavera. Los restos de este avión se trasladaron a Sevilla para su minucioso examen.



Ci-dessus: un trimoteur de bombardement Junker abattu par l'as Urtubi.

Esta burda composición fotográfica, escapada del *film* soviético *La Patria te llama*, de ínfima calidad, apareció en la revista francesa *Regards* con el siguiente subtítulo: "Trimotor de bombardeo "Junker" abatido por el "as" Urtubi." El comentario es obligatorio; la verdad es que no recordamos haber visto nunca en la cola de los aviones nacionales una cruz gamada, cuya posición horizontal, por añadidura, no existió ni en la propia Luftwaffe... Aparte, se olvidaron aclarar por qué maravilloso procedimiento los trimotores "Junkers" podían volar con dos motores a la derecha y el tercero a la izquierda. Así se escribe la moderna historia, por lo visto...



La faz, un tanto extraña, del bombardero marxista asoma por la torreta delantera de un "Potez 54". Fotografía aparecida en el semanario de zona roja *Estampa*, de enero de 1937.

Tres aviadores extranjeros ante el Tribunal de Guerra de Salamanca. A la izquierda, el piloto norteamericano Harold E. Dahl; su historia es como la de tantos otros. Aceptó el ofrecimiento en metálico de la Embajada roja de Washington y embarcó en Veracruz (Méjico) con destino a Valencia. Desde enero de 1937 participa a bordo de un "Curtiss" en numerosos servicios de guerra con bases en Alcalá de Henares, Manzanares el Real y Alguete, hasta que el 12 de julio de 1937 fué derribado sobre Brunete por los "Fiat" nacionales, salvándose en paracaídas. Condenado a muerte, indultado y devuelto a los Estados Unidos, el destino de este mercenario estaba marcado: el 20 de octubre de 1953 desaparecía de un avión suizo de la Compañía Swissair, que efectuaba el vuelo París-Ginebra, un cargamento de oro valorado en trece millones de francos. Descubierto por la Policía el piloto de dicho avión como autor del robo, fué despedido y encarcelado; su nombre, Harold E. Dahl.



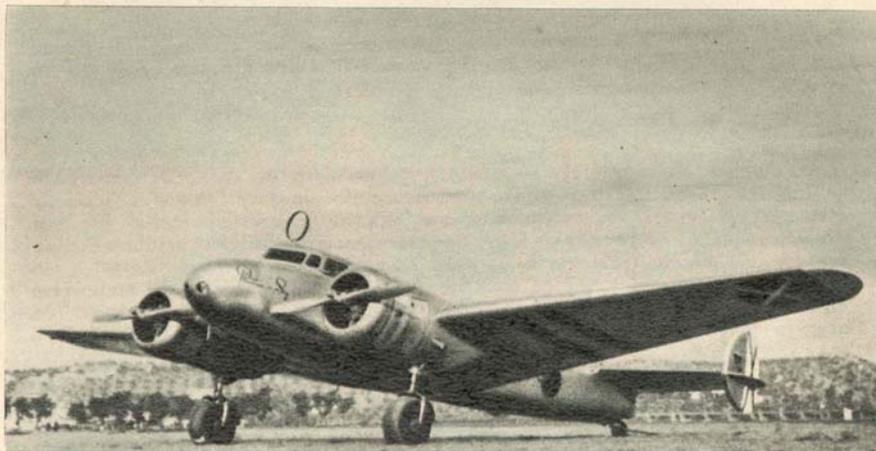
En medio, Alexis T. Chercassof, observador ruso de un "Katiuska" derribado por los "Fiat" el 7 de julio de 1937, también sobre Brunete. Salvado en paracaídas, condenado a muerte e indultado.

A la derecha, Gregorio N. Jhosiainoff, piloto ruso de caza. Desembarcado en Los Alcázares, fué destinado a una escuadrilla de doce "Ratas" (Alcalá de Henares), formada exclusivamente por pilotos y capitán rusos. De sus declaraciones se entreveía la falta de experiencia de dichos hombres; a su regreso a Albacete (julio de 1937) para reparar, capotaban dos "Ratas" y en la nueva reincorporación a su base de Alcalá se estrellaban otros tres cazas en la toma. El día 6 de julio de 1937, en su primer servicio de guerra, fué abatido por los "Fiat", lanzándose en paracaídas. Condenado a muerte e indultado, como sus compañeros.

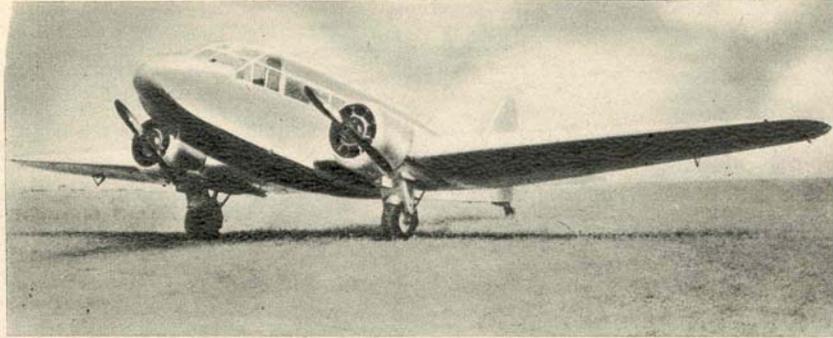
(Foto Ezquerro.)



El "Aero A-100", conocido también por "Praga", "Oca" y, en algunas ocasiones —y no sabemos por qué—, con el nombre de "Felipe", con motor italiano Isotta Fraschini Asso-XI.R, de 800 CV., construido con licencia por la fábrica checa Praga. De este modelo se capturaron 25 en un navío rojo cargado hasta los topes de material de guerra para el Gobierno marxista.

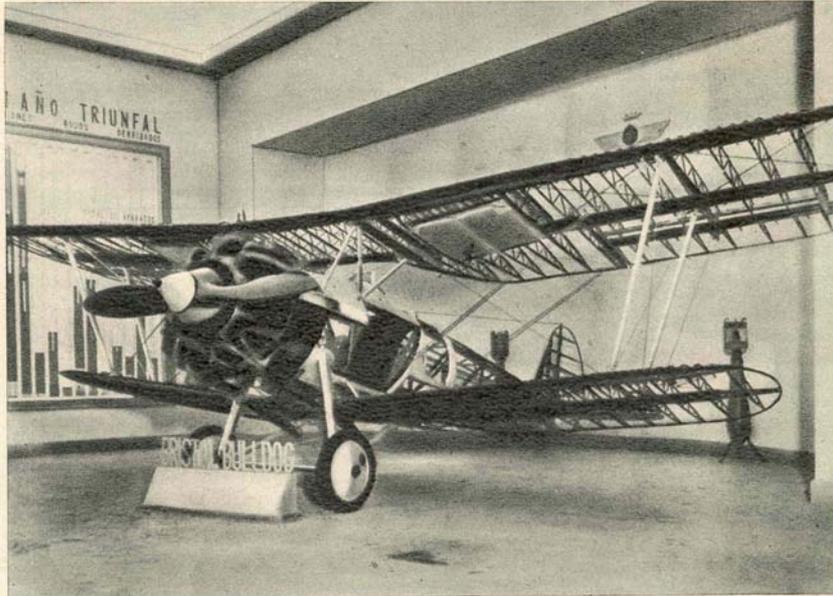


Monoplano bimotor "Lockheed Electra". Junto a varios "Northrop" y "Vultee", y en unión de 30 aparatos más, fué apresado por los nacionales en el vapor *Mar Cantábrico*, que procedía de Méjico.



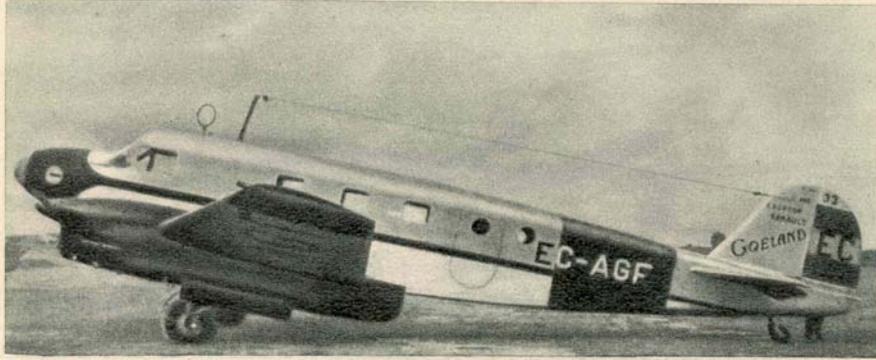
La ayuda francesa en el norte de España se limitó esta vez a aviones de enlace, ambos de pequeña potencia y con armamento improvisado. El "Potez 56".

(Foto Vu y Sáenz de Pazos.)



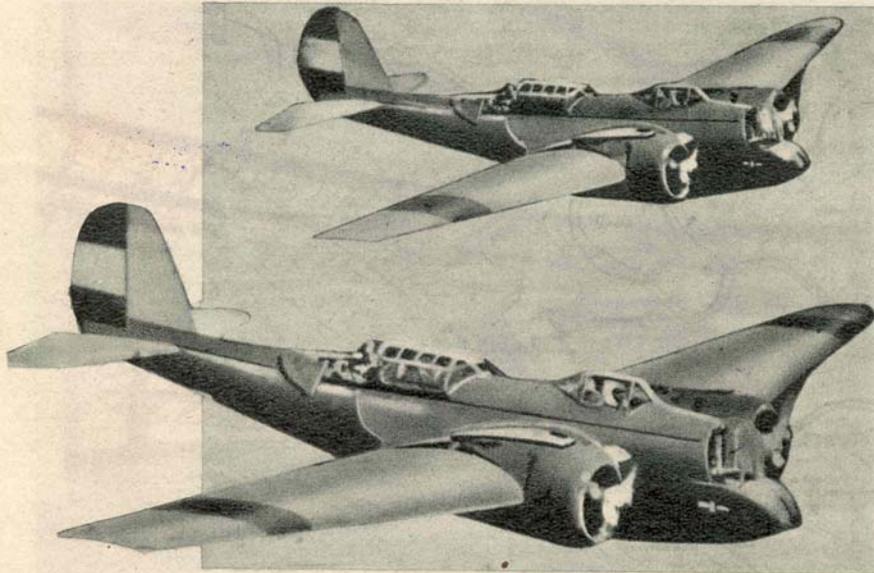
El "Bristol Bulldog Mk.II", modelo del año 1929, capturado en Santander por los nacionales y expuesto en la exposición de Guerra celebrada en San Sebastián, ratificaba su internacionalidad. El avión, de origen y diseño británico y con motor francés, había sido vendido por Checoslovaquia...

(Foto "Exposición de material de Guerra 1938-39".)

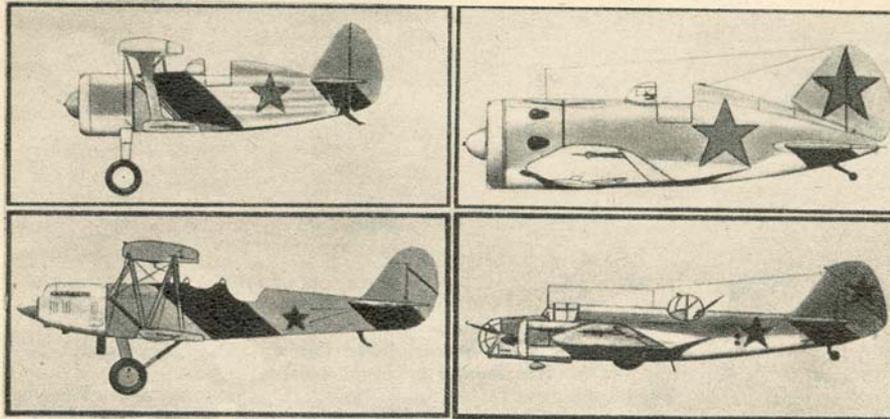


El "Caudron Goeland", muy parecido de aspecto al "Potez 56"; la fotografía pertenece a uno de los dos "Goeland" que volaron en la L. A. P. E. roja.

(Foto Vu y Sáenz de Pazos.)



Esta composición fotográfica, procedente de la revista *Aire*, publicación aeronáutica de la zona roja, intenta mostrarnos dos bombarderos de la "Aviación republicana", en las campañas de 1937... Claramente se identifica un bimotor norteamericano "Martin 139", con los planos y timones torpemente pintados con las insignias de la Aviación roja. Sorprende francamente la censura infantil que se trajeron los rusos con sus primeros "Katiuskas", ya que el "Martin 139" no voló nunca sobre España.



El grueso de la "gloriosa". Sus nombres: "Chato", "Mosca", "Natacha" y "Katiuska" (de izquierda a derecha y de arriba abajo), cual fichas obtenidas de vulgar archivo policíaco, recuerdan que el oso soviético holló con su bárbara planta el suelo de nuestro país. (Dibujos de Stroud, aparecidos en la revista aeronáutica inglesa *The Aeroplane*.)



Un "Rata" cautivo, el número 35 de la Aviación roja. Todo un símbolo de la lucha que sobre el aire mantuvieron, durante todo el año, dos doctrinas militares totalmente opuestas...

(Foto Guerra Aérea.)

GOUPS DURS

■ **DEUX PILOTES DE CHASSE**, des Russes, poursuivis par des aviateurs nationaux espagnols, ont atterri sur le territoire de la commune de Cenne-Monastier, dans l'Aude, le 12 mars. //

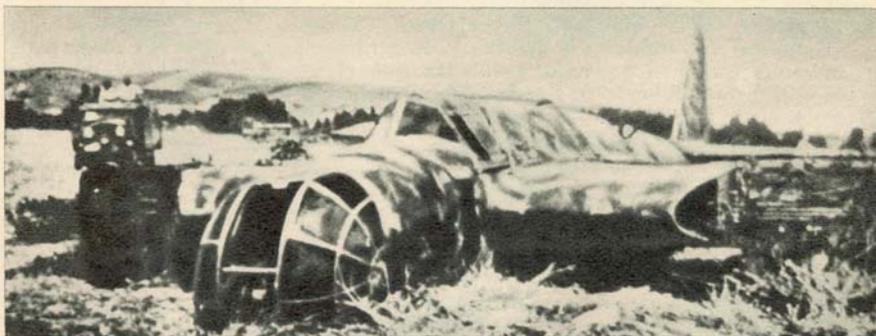
■ **LE 10 MARS**, un avion Messerschmitt, de retour du rallye de Lybie, parti à 11 h. 05 du Bourget, avec un passager, à destination de Cologne et Berlin, a effectué un atterrissage forcé au Sud de Mons par suite du mauvais temps. //

EN U.R.S.S.

■ **LA LIGNE MOSCOU-STOCKHOLM**, qui était quotidienne, est supprimée depuis le 15 octobre. Les dirigeants soviétiques de la ligne se sont rendus à Stockholm pour étudier, avec les Suédois, la possibilité de liaisons « épisodiques » pendant l'hiver. On ignore encore le résultat des négociations. //

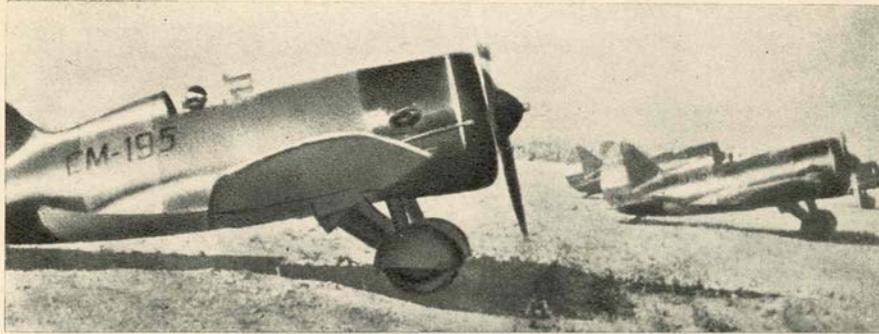
■ **LES DERNIERS AVIATEURS RUSSES** qui étaient encore en Espagne sont presque tous rentrés en U.R.S.S. Un petit nombre seulement seraient restés dans la péninsule ibérique. //

Dos recortes del semanario aeronáutico francés *Les Ailes*; el de la izquierda es del 17 de marzo de 1938 y habla del aterrizaje forzoso en la región de Aude de dos pilotos rusos perseguidos por los aviadores nacionales. El de la derecha, correspondiente al 1 de diciembre del mismo año, comenta la retirada de España del personal volante ruso.

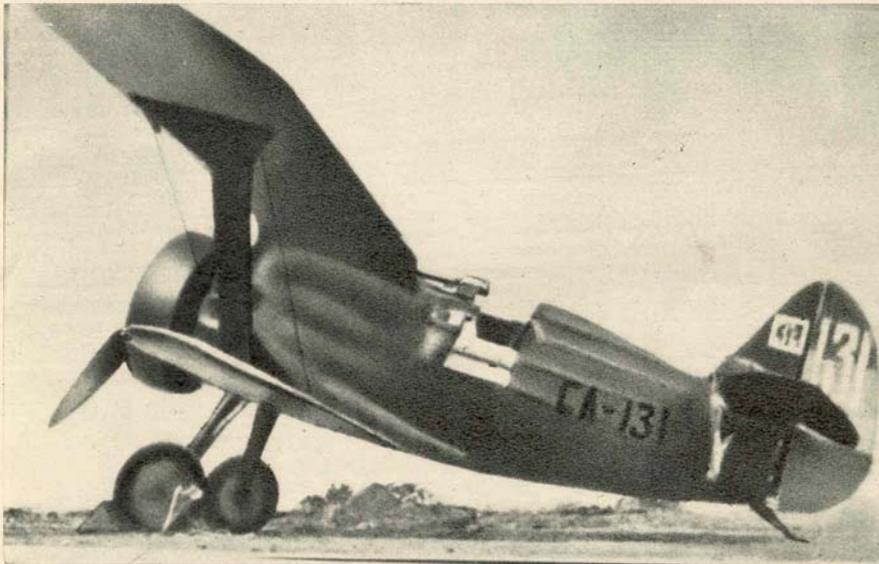


Dos de los 178 "Katiuskas" que causaron baja en la Aviación roja durante la Cruzada española. El de la fotografía de arriba, capotado en el sector de El Toro (Extremadura) cuando pretendía huir de los cazas nacionales, y el de abajo, pasado con toda su tripulación a las filas de Franco el 28 de enero de 1938, y en el que se observa perfectamente el camuflaje utilizado por la Aviación marxista en la zona Sur: manchas verdes sobre fondo amarillo naranja.

(Fotos Ezquerro y Sáenz de Pazos.)

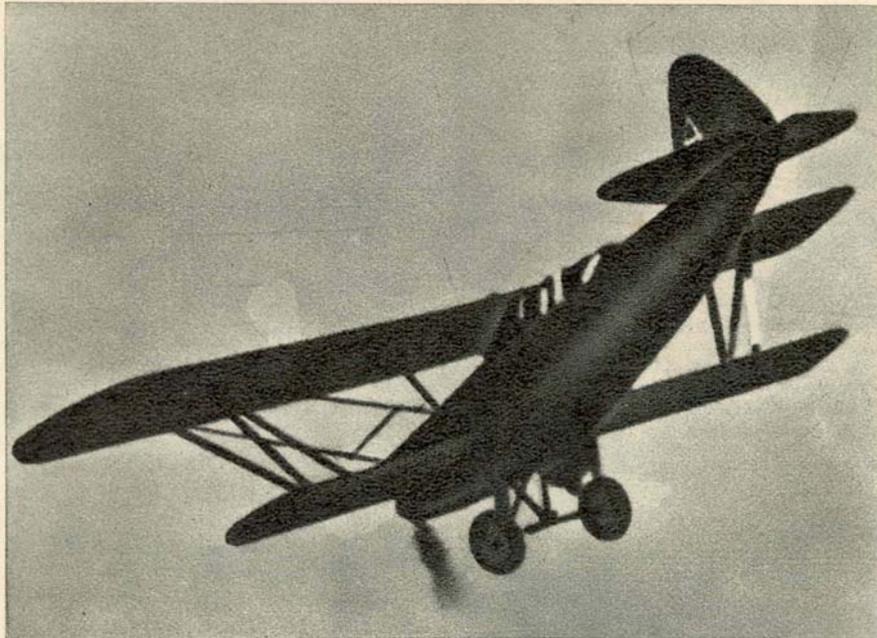


Una escuadrilla de "Ratas" rojos iniciando el despegue para una de sus últimas actuaciones de guerra sobre el frente del Ebro; en primer término puede distinguirse el "CM-195", según la moderna clasificación. Este y el "Curtiss" fueron los cazas rojos que, en mayor número, presentaron combate en la lucha por el dominio del aire.

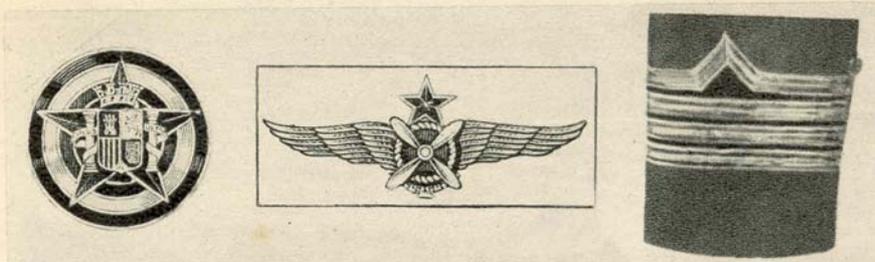


Biplano "CKB I-15", también llamado "Chato español", con el cual voló el piloto norteamericano James L. H. Peck durante su servicio voluntario de guerra en España (1937-38); fué usado en algunas ocasiones como avión de ataque al suelo y creía verse también en él cierto parecido con los viejos "Boeing P-12". El indicativo "CA-131" que se observa en el fuselaje muestra la nueva nomenclatura de los aviones rojos adoptada por la Subsecretaría de Aviación a partir de 1938.

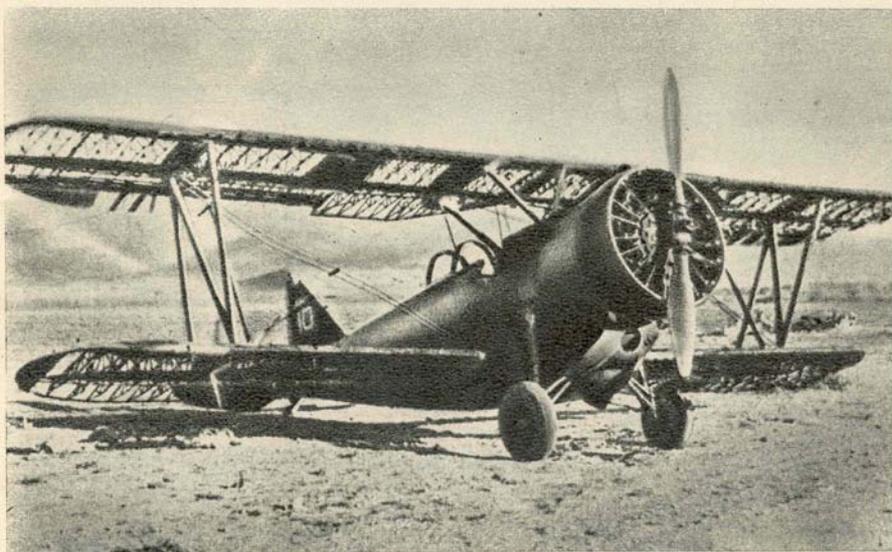
(Foto *Flying.*)



El biplano de reconocimiento y bombardeo "R-5", que voló en dos versiones en las fuerzas aéreas rojas: el "Rasante", de 500 CV., y el "Natacha", de 750 CV. Su escasa velocidad y su anticuada construcción hacíanle víctima propiciatoria: el día 24 de diciembre de 1938 el "as" García Morato derribaba, sobre Cap.de la Sierra, tres de estos biplazas en dieciséis minutos de combate...
Las dos fotografías pertenecen al modelo "Rasante".

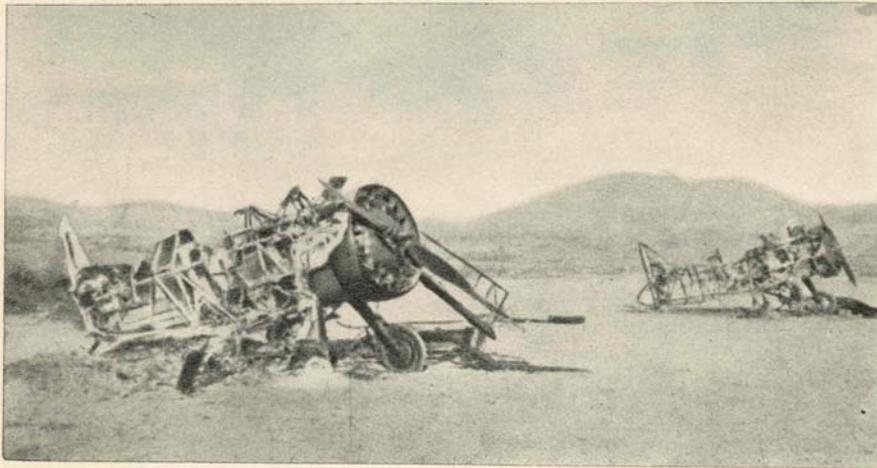
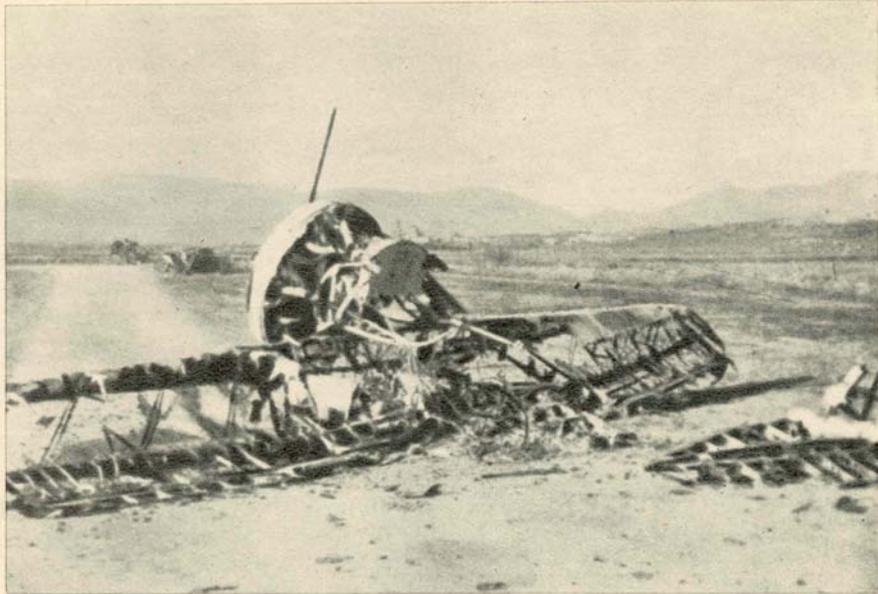


Insignias militares y políticas, y galones de los uniformes de la Aviación marxista. La estrella soviética proclama claramente su tutela.



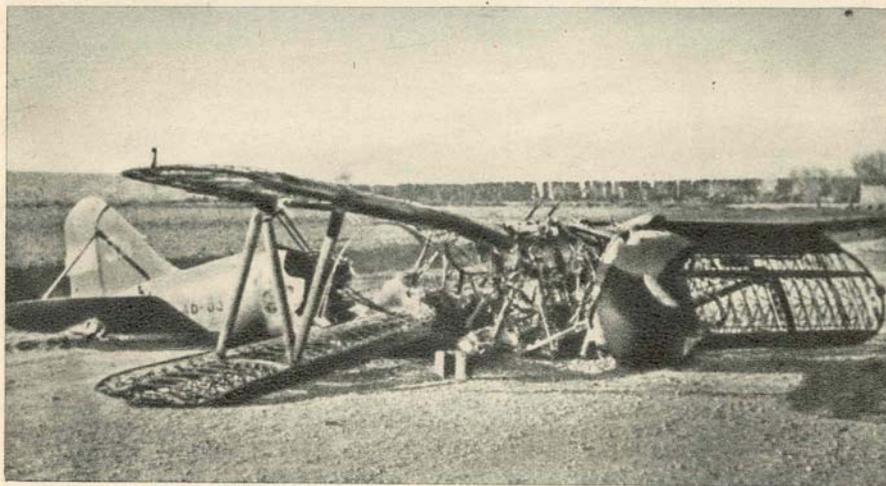
El "Grumman G-23" (FF-1) apareció en Teruel hacia finales de 1937 y su estilizada silueta de biplano con tren retráctil hizo que los nacionales le bautizaran con el nombre de "Delfín", mientras el sarcástico apodo de "Pedro Rico"—en recuerdo a su panza—sonaba también entre los pilotos de ambos lados. La fotografía pertenece al "Grumman AD-10", apresado, con los planos incendiados, en un aeródromo rojo.

(Foto Der Adler.)



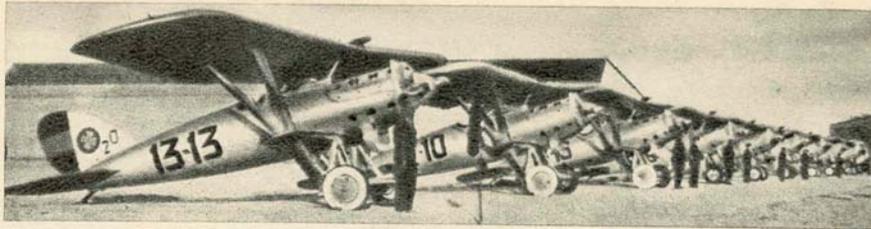
En los aeródromos de fortuna de Vilajuiga, Bañolas y Figueras, mientras preparaban su huida a Francia, los aviones nacionales "cazaron" 46 aparatos rojos durante los días 3, 5 y 6 de febrero de 1939. Estas fueron las últimas batallas libradas por la "gloriosa"... sin lanzarse al aire. En la foto de arriba, un "Rata I-16", totalmente destruído, y abajo, los restos incendiados de dos biplanos "Curtiss I-15".

(Fotos *L'Ala d'Italia.*)



Exceptuando los ocho "Grumman", que, capturados por los nacionales, se vistieron con la limpia escarapela de la España victoriosa, en Vilajuiga murieron los últimos aviones de este tipo que formaban en la Aviación roja. En estas dos fotografías pueden identificarse el "AD-013" y el "AD-034", completamente destrozados sobre el suelo catalán.

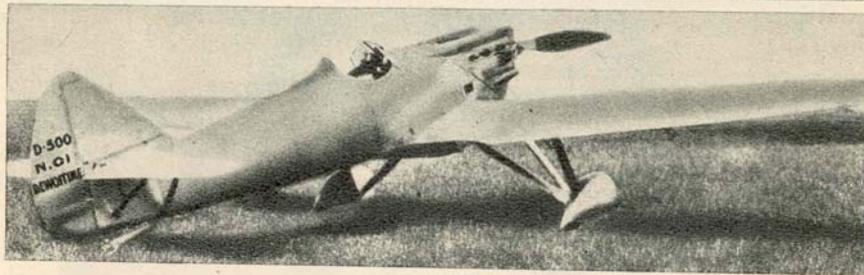
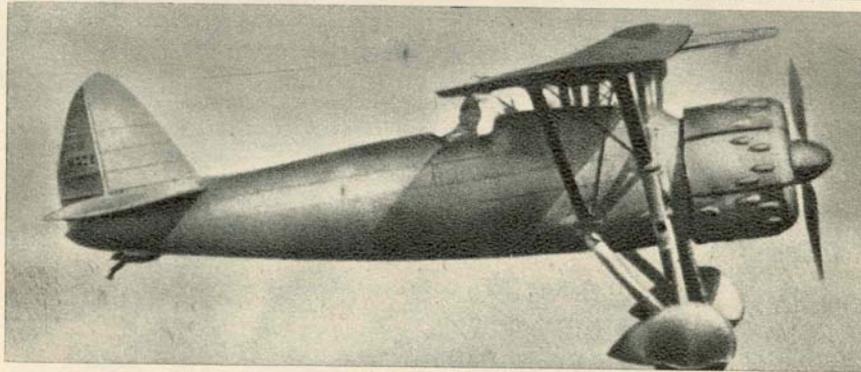
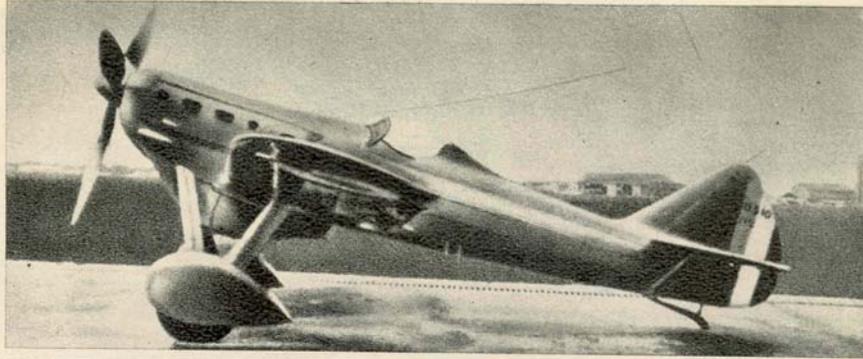
(Fotos *L'Ala d'Italia.*)



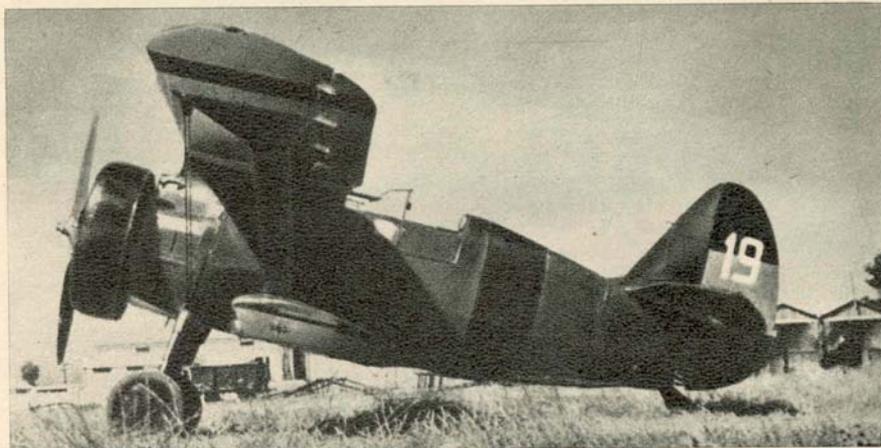
Escuadrilla de "Nieuport 52" (CN) perteneciente, al iniciarse la guerra, al Grupo 13 (escuadra núm. 3), de base en el Prat de Llobregat (Barcelona). Durante 1936 se identificaron 15 cazas "Nieuport 52" oficialmente derribados.



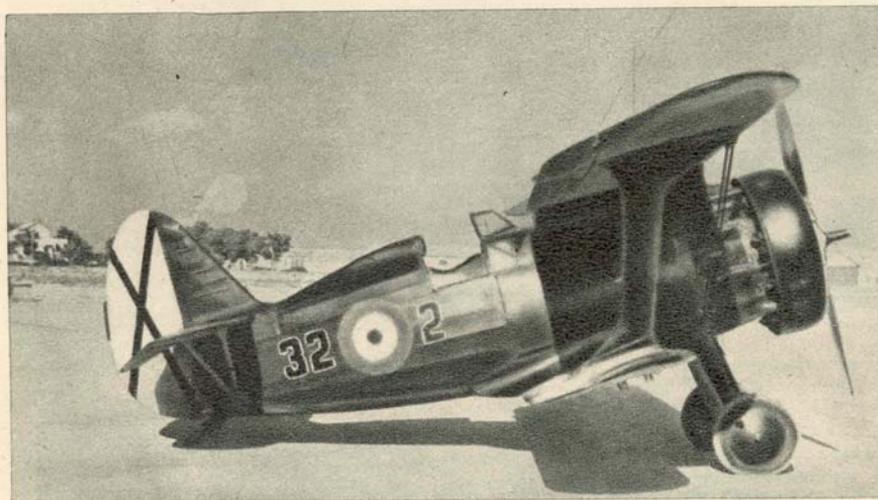
Del "Loire 46" (arriba) no quedó "ni uno para contar", siendo retirado forzoso de vuelo en 1937. Llegaron 15 destinados a la "Escuadrilla Internacional" de Malraux; de ellos ocho fueron abatidos—el primero en el sector de Bargas (Toledo) el 26 de septiembre de 1936—, mientras los restantes desaparecían destruidos en accidentes o desmantelados. Con idéntico destino que el "Loire", el ligero monoplaza "Spad S-510" (abajo) voló por tierras de Toledo y Madrid, asomándose al frente el día 18 de octubre de 1936. Los nacionales derribaron el primero de los "Spad" tres días después, desapareciendo también en 1937; llevaba dos o cuatro ametralladoras "Darne" de 7 mm. Ambos seguían la escuela gala del caza maniobrero, pero precariamente armado.



Estos son los famosos cazas del Ejército del Aire francés, que intentaron ganar nuestra guerra en "dos meses". Tanto los "D-500" y "D-510", monoplanos de ala baja, como el "D-371", demostraron una rara afición a ser derribados rápidamente por los aviones contrarios. Los cazas "Dewoitine", en sus tres tipos, empezaron a volar con los colores de la Aviación roja a mediados de agosto de 1936. Su *début* hizo creer a los rojos que la guerra estaba poco menos que decidida; el 4 de septiembre seis "D-510", volando de patrulla en el sector Talavera-Oropesa, derriban dos "Fiat" nacionales. Una semana después caía abatido el primer "Dewoitine", modelo "D-371", sobre Talavera. Hasta el final de la Cruzada fueron identificados 20 cazas "Dewoitine" de los tres tipos, derribados en 1936-37. El resto de ellos aún figuró en los efectivos aéreos rojos hasta el final. Arriba, el "D-510" (CW), el más potente y con mayor velocidad; en medio, el "D-371" (CD), y abajo, el "D-500" (CE).

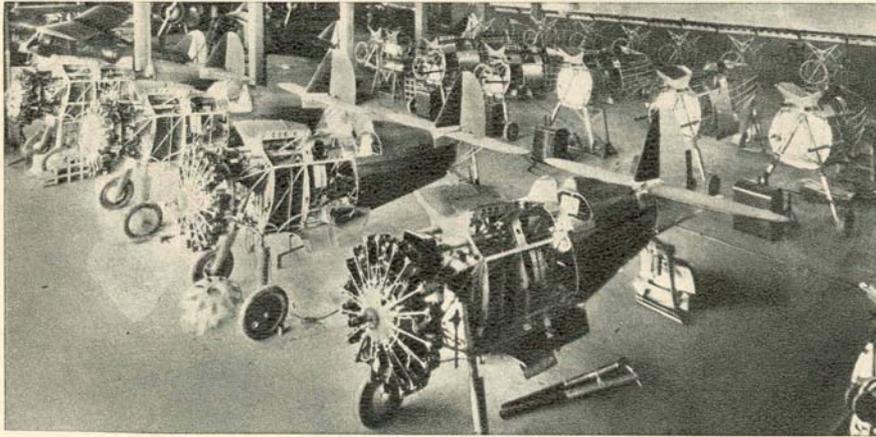
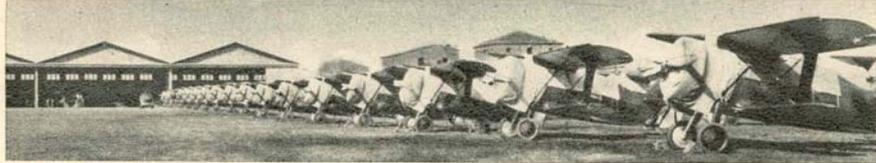


El "CKB I-15" (CA), alias "Chato" (zona roja), y "Curtiss" (zona nacional), con los colores de la Aviación marxista. Su aparición, en escuadrilla de diez aparatos, sobre el frente de Madrid, el 4 de noviembre de 1936, costó la pérdida de dos "Fiat" nacionales. Un día después se vengaban éstos, derribando, en gran combate aéreo sobre las azoteas de la capital española, siete "Curtiss".



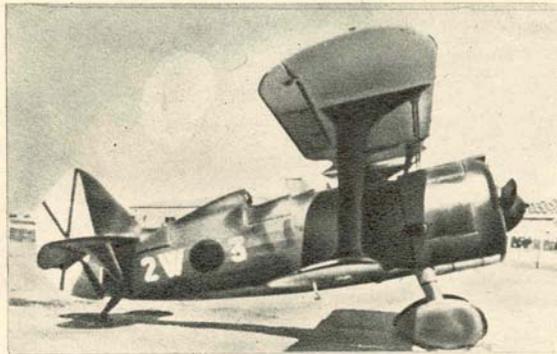
Un "Curtiss" cautivo. En las Fuerzas Aéreas nacionales formó parte primero del Grupo 8, para pasar en 1948 a las escuadrillas de asalto (A-4).

(Foto Ezquerro.)



Arriba: Serie de 36 "Curtiss I-15", de caza, en el aeródromo de Sabadell, dispuestos para su entrega al Grupo número 8; fotografía tomada en 1940-41. Abajo: Vista de los Talleres Aeronáuticos de Sabadell (Barcelona), con parte de los "Curtiss", abandonados por los rojos durante su retirada.

(Foto Sáenz de Pazos.)



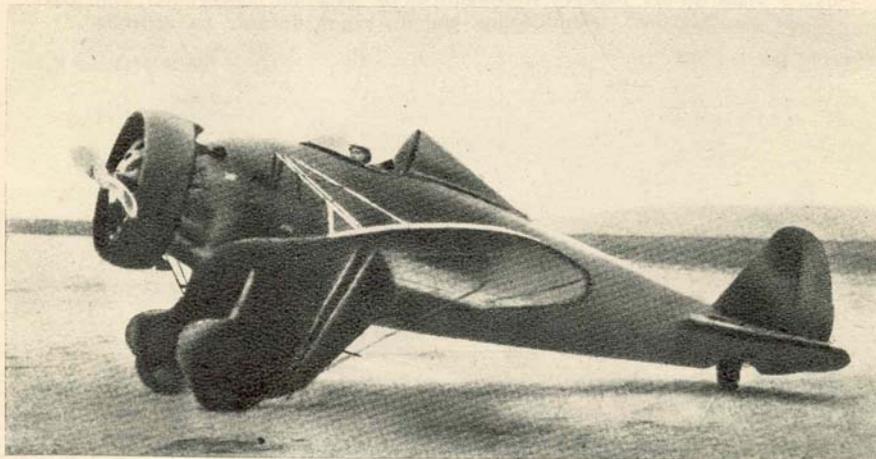
Este es el "I-15.B" (CC), más rápido, y con 725 CV. de potencia en el que se nota perfectamente el motor de tipo "Rata" y el plano superior continuado, que le diferenciaba del "Chato" vulgar. La fotografía pertenece a uno de estos cazas, llamados "Super Curtiss", ostentando la cruz de San Andrés y que constituyó, junto a 33 más apresados, el Grupo "2.W".

(Foto Sáenz de Pazos.)

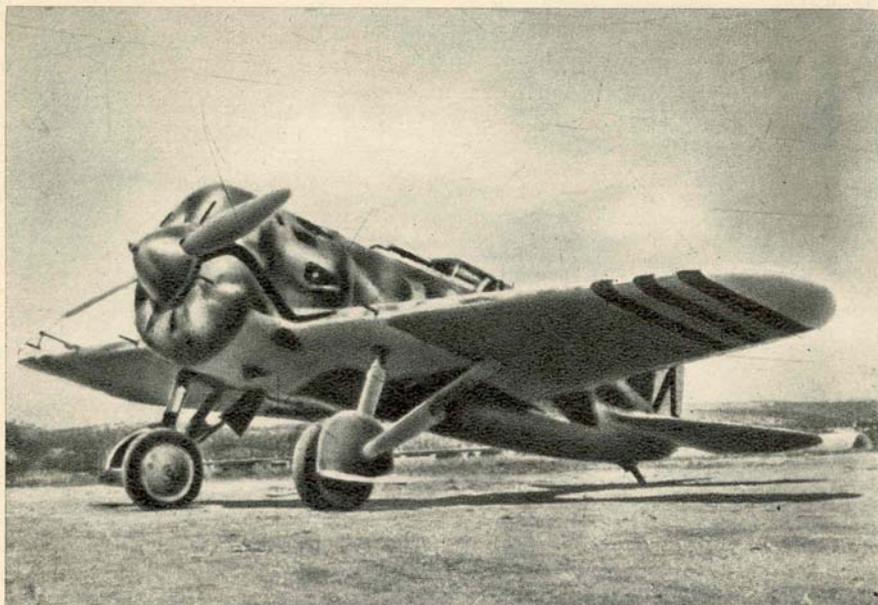


ORIGEN DEL NOMBRE AMERICANO DE LOS CAZAS RUSOS

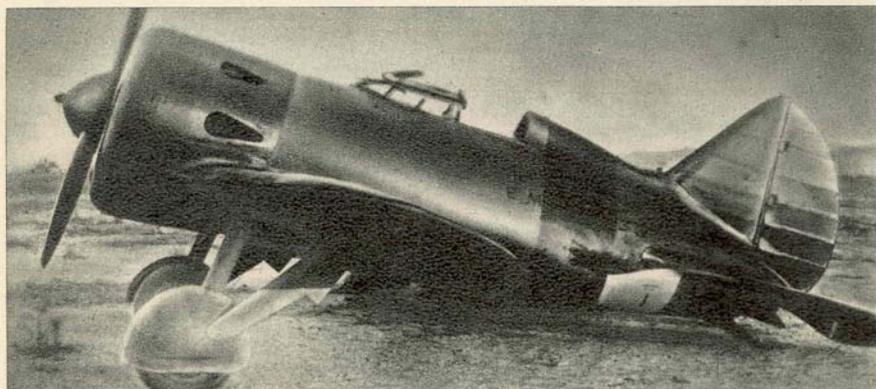
La fuente de inspiración de Polikarpov. Obsérvese la semejanza del "Curtiss F 11 C-4" (1933) de la Marina norteamericana con el "I-15"; mediante pequeñas modificaciones, evolucionó en un "auténtico avión del pueblo soviético"... Los nacionales, pues, tenían motivos justificados para bautizarle con el nombre de "Curtiss".



¿Se parece al "Rata"? Es el "Boeing P-26. A" que, pilotado por Towers, fué presentado al Gobierno español el 10 de abril de 1935 en el aeródromo de Barajas. Comparado, es difícil apreciar una semejanza clara, pero su aspecto de moscardón inclinaba finalmente a su confusión, sobre todo en momentos en que los aviones rusos no habían asomado su nariz por delante del telón de acero. Ello explica el motivo por el que se conoció con su nombre al "Rata" ruso durante el principio de la guerra.



Un "Rata" capturado formando parte del Grupo "1. W" de posguerra. Recibió el nombre de "Rata" por su vuelo de topo sobre los tejados de Madrid al iniciar su aparición en el frente y por su peculiar manera de atacar desde abajo.

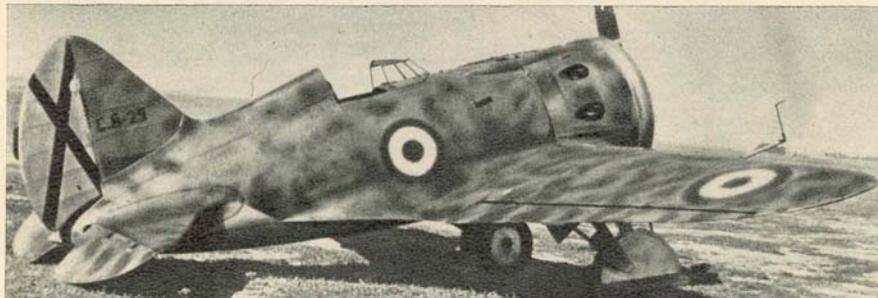


El 15 de noviembre de 1936, mientras las Brigadas Internacionales libraban contra nuestros legionarios encarnizados combates en el barrio de Usera, caía abatido el primer "Rata", que encabezaba de este modo la lista de 415 destruidos e identificados durante la Cruzada. Véase al "I-16" (CM) con las insignias rojas y el indicativo "CM-033".

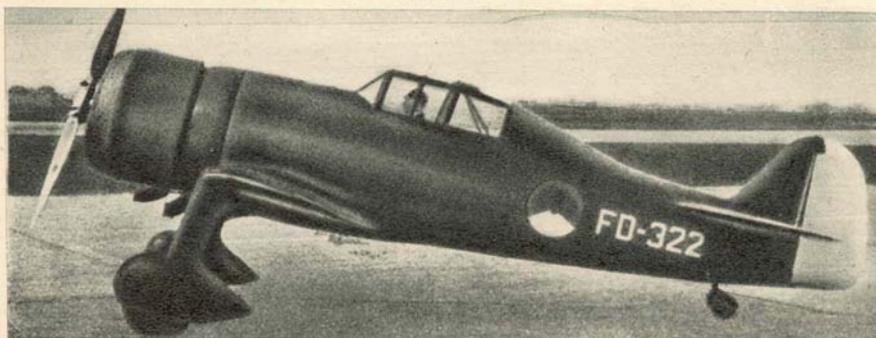
De la revista aeronáutica inglesa *The Aeroplane*, del 19 de abril de 1939, que a su vez lo reproducía de un artículo aparecido en el *Evening Times*, de Glasgow, recogemos, por el interés indudable a causa de su precedencia, lo siguiente: "Los Boeing de construcción rusa y sus motores, de imitación americana, eran en

The Russian-built Boeings and their imitation American motors in Spain were faster than the old Heinkel biplanes which the Nationalists had at first. But they could not compete with the newer Heinkels and Messerschmitts which came later. And as fighting-machines they were utterly defeated by the solid little Fiat biplanes, which were slower, but did not break up in a dive as did the Boeings. The result was that, in spite of superior numbers of Russian aeroplanes and pilots, the Reds were practically driven out of the air by the middle of 1938.

España más rápidos que los viejos biplanos Heinkel con que contaron los nacionalistas al principio. Pero no pudieron competir con los nuevos Messerschmitt y Heinkel que llegaron después. Y como aviones de combate fueron completamente derrotados por los sólidos y pequeños biplanos Fiat, que eran más lentos, pero que no se deshacían en los picados, como le ocurría a los Boeing. El resultado fué que, a pesar del número superior de aviones y pilotos rusos, los rojos fueron prácticamente expulsados del aire a mediados de 1938."

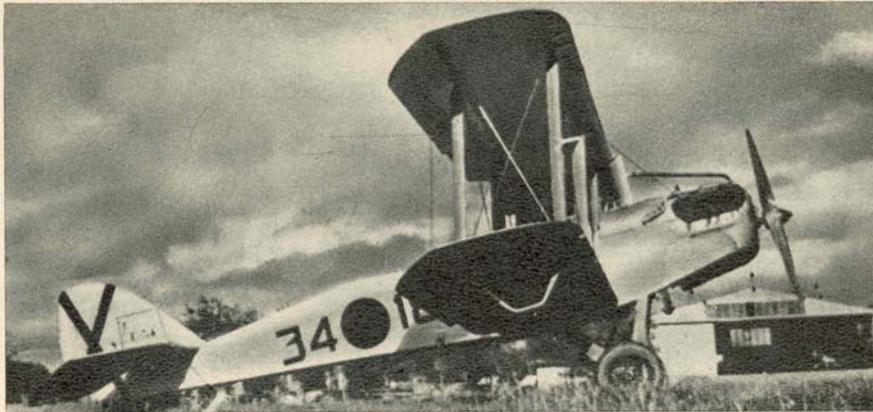


El "C. 8-25" que nos muestra la fotografía dentro de la nomenclatura de 1948 fué uno de los últimos "Ratas" de la serie de 33 que volaron en la Aviación nacional durante muchos años después de finalizada la guerra. Tenían su base en Sevilla.

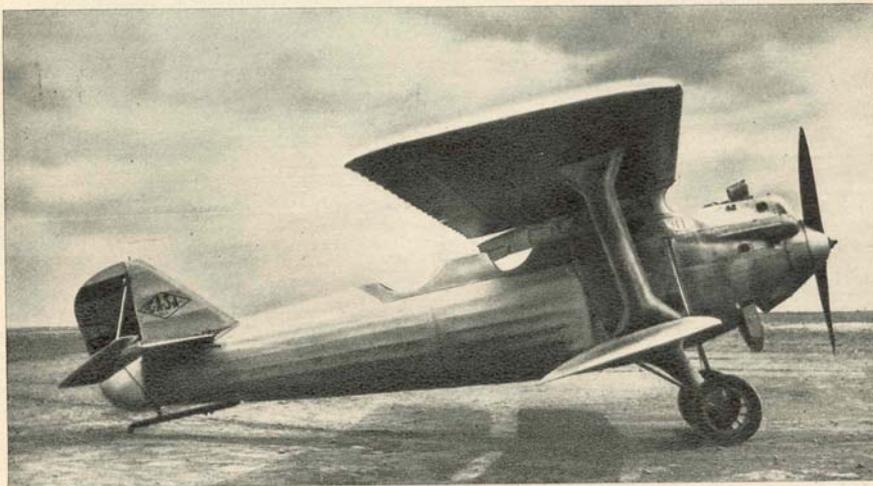


El monoplaza holandés "Fokker D-21" (CF)—con escarapela neerlandesa en la foto—era un modelo de construcción reciente. Diseñado en 1936, llegó a la zona roja en el verano de 1937 en una remesa de 26 aviones. Experimentado con la finalidad de sustituir al "Rata", una escuadrilla fué, finalmente, enviada al frente, no dejando rastro de su paso por España al término de la guerra. Montaba tres ametralladoras "Bergman MG-15" de 7,92 mm., una sincronizada a través de la hélice y dos en las alas.

(Foto *Les Flottes de l'Air* 1937.)



Biplano de tipo muy anticuado, "De Havilland DH-9" (RH), provisto de motor Hispano Suiza de 300 CV. Formaba, antes de la guerra, en las escuadrillas de observación y reconocimiento de la Península y constituía la dotación de las Escuelas de Transformación y Observadores. El de la foto, con insignias nacionales, perteneció al Grupo 34 (1939-40).



El sesquiplano de reconocimiento y bombardeo "Bréguet XIX A. 2" (RB), equipado en su versión Elizalde A-4 de 450 CV., tal como salía de los talleres aeronáuticos de C. A. S. A., que construyó con licencia dicho avión desde 1927 a 1932.

(Foto *Avión.*)



El "Airspeed AS-6 Envoy" (LA) fué uno de los primeros aviones adquiridos por los rojos al iniciarse la guerra. Tripulado por pilotos ingleses, que luego formarían en la "Escuadrilla Lafayette", resultó fácil presa para los cazas nacionales; los pilotos extranjeros Ben Holland y Abel Guidez encuentran la muerte al ser abatidos en junio y septiembre de 1937, respectivamente, sobre bimotores de este tipo cuando efectuaban vuelos de enlace desde Francia a Bilbao y Asturias. También en uno de ellos, que se pasó a los nacionales durante la campaña del Norte, perdió la vida el general Mola, el día 3 de junio de 1937, en Castell de Peones (Vizcaya). El que se ve en la foto formaba parte de la Compañía L. A. P. E., que operó algún tiempo en zona roja.

(Foto Sáenz de Pazos.)



Otro avión que voló encuadrado en la L. A. P. E. roja fué el "DH-89 Dragón Rapide" (LR). Ya en servicio para usos coloniales antes de julio del 36, se empleó en las Fuerzas Aéreas Rojas en misiones militares de enlace, siendo adquiridas 15 unidades.

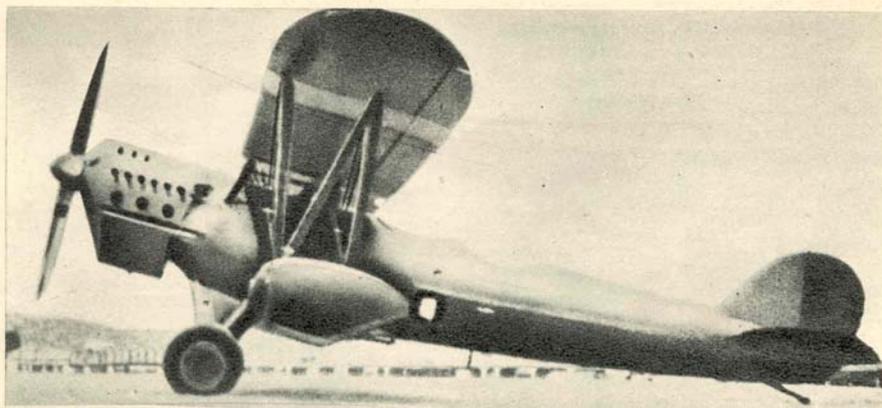
(Foto Sáenz de Pazos.)



Una patrulla de "Natachas" (LN) dirigiéndose hacia sus objetivos de guerra; fotografía aparecida en la prensa de zona roja en 1937. Su primera acción ofensiva en España—2 de diciembre de 1936 sobre el aeródromo nacional de Velada, averiando seriamente tres "S-81"—costó la pérdida de cuatro "R-5" de una formación de 18 aviones; uno, con piloto ruso y observador español, fué abatido por la defensa terrestre y los otros por una escuadrilla de "Fiat". De los 170 "R-5" ("Natacha" y "Rasante") que enviaron los rusos se comprobó la destrucción oficial de 87 y se recuperaron 40 en estado de vuelo.



El "Fokker C-10" (LF)—en la foto pertenece a la aviación holandesa—fué un bombardero ligero de gran velocidad, que, debido al pequeño número suministrado, no llegó a entablar combate, realizando únicamente escasas acciones de reconocimiento y enlace. Provisto de motor ruso Hispano Suiza intentó reemplazar, sin éxito, a los lentos "Natachas".



Uno de los biplanos checos "Aero A-100" (LL), con motor Praga, de licencia italiana, que fueron capturados por los nacionales en un mercante rojo procedente de Polonia y que volaron en la Aviación nacional formando el Grupo número 17.



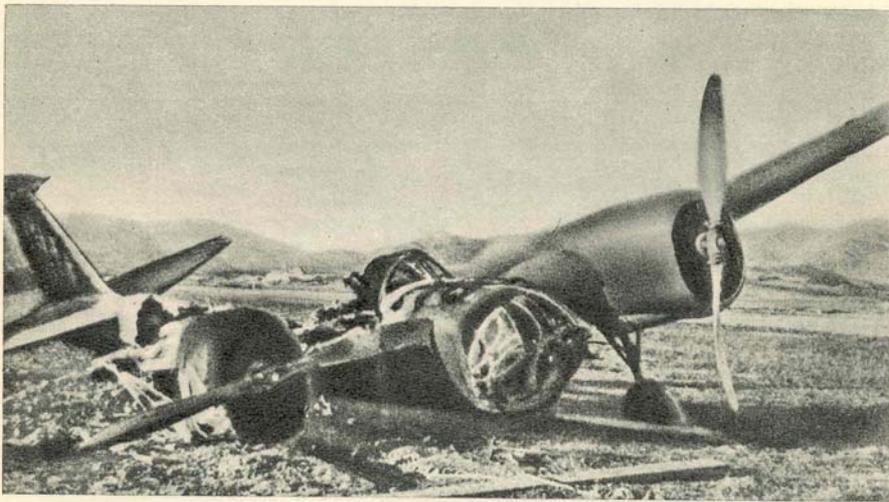
Los "Aero A-100" aparecieron por primera vez en combate durante agosto de 1937 en la ofensiva que lanzaron los rojos sobre Belchite; allí perdieron el día 27 sus tres primeros aviones de este tipo. El "Aero" de la foto se nos muestra con los colores de la Aviación marxista.

(Foto *Avión.*)

Los "multiplaces" de la Aviación Internacional...

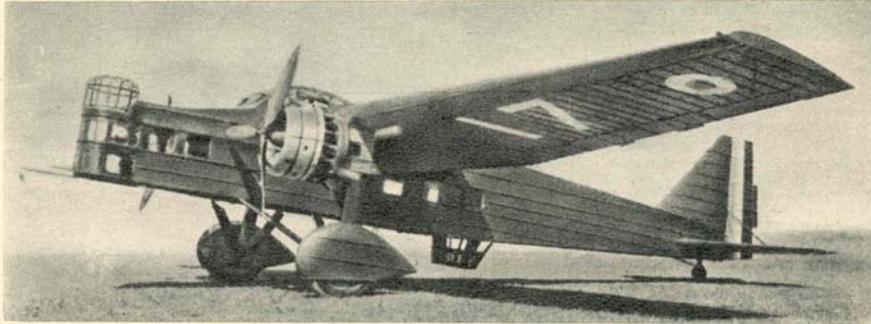


Bimotor "Potez 54" (BP) con tren replegable en vuelo y gran capacidad de bombas; quince de estos bombarderos se identificaron como derribados en las operaciones aéreas de 1936-37.



El bombardero "SB-2 Katiuska" (BK) llevaba una dotación de tres hombres, dos ametralladoras gemelas móviles en cabina delantera, otra del mismo tipo en cabina posterior y una tercera por una compuerta situada en la parte inferior del fuselaje, todas de 7,62 mm.; su carga incluía seis bombas rusas de 70 kg. y cuatro de 10. Inspirado, sin duda, en el "Martin 139. W", fué conocido en zona nacional como "Martin Bomber" y "Sofía". Véasle, ametrallado, sobre el inconfundible paisaje español de guerra.

(Foto Der Adler.)

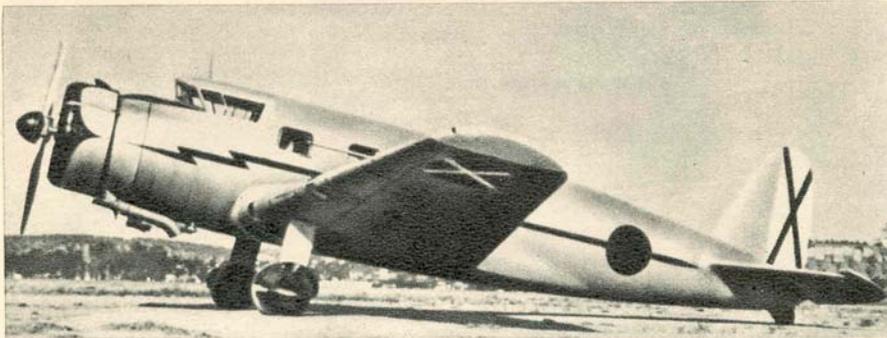


Esta fotografía perteneciente a la Aviación francesa, nos muestra cómo eran los multiplazas de combate "Marcel Bloch 200" (BB), que tan ruinosamente se estrellaron contra la concepción de la moderna guerra del aire en los cielos de nuestra Península.

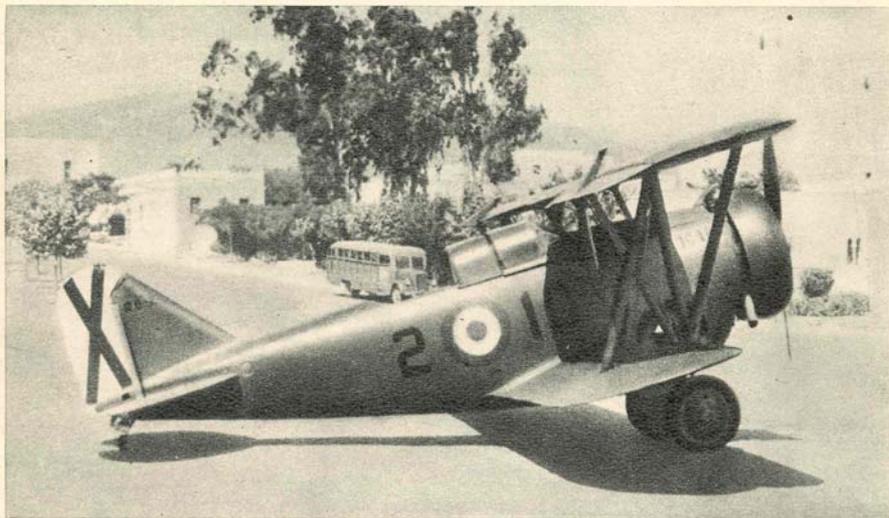
(Foto *Jane's A. W. A.* 1935.)



Al término de la Cruzada fueron puestos en servicio los 18 "SB-2" supervivientes, formado el Grupo "20. W". Es cierto que el "Katiuska", por su velocidad y techo, escapó varias veces indemne de sus incursiones, pero siempre perdió la batalla con la caza nacional; la maniobrabilidad del "Fiat" fué el arma certera que acabó con sus *raids*. Un "Katisuka" obligado a aterrizar cerca de Zaragoza en el otoño de 1937, y cuya tripulación rusa cayó prisionera, reveló incluso unas órdenes concretas del Mando rojo, que recomendaba a dichos bombarderos eludieran el combate aéreo con los "CR-32".

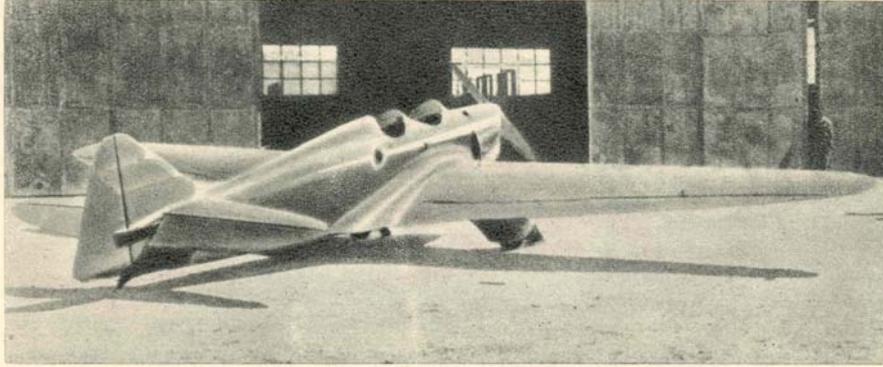


Monomotor "Vultee V-1. A" (BV). El que se ve en la foto es el famoso avión que tantas veces pilotó el heroico comandante García Morato, a raíz de su apresamiento en un navío rojo; bautizado con el nombre de "Capitán Haya" (43-7) en memoria del "as" derribado en Teruel, aún volaba en 1948 como avión de enlace L-13.



Biplano rojo de asalto "Grumman FF-1" (AD), con los colores nacionales (R. 6-2) en la base de Tetuán, muchos años después de terminada nuestra guerra. Es curioso recordar ahora que aviones de la marca "Grumman", que tuvieron sus alas con el rojo comunista en la Cruzada española, serían años más tarde, sobre el cielo coreano, protagonistas activos en la destrucción de aviones rusos...

(Foto Ezquerro.)



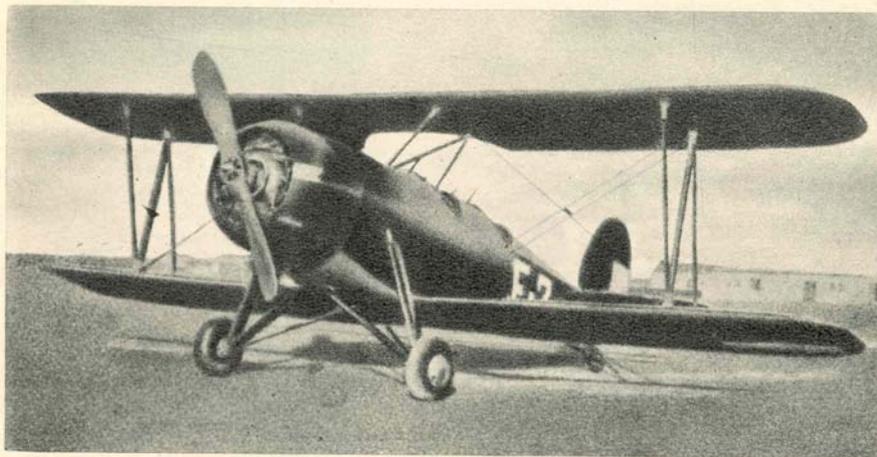
La "GP-1" (EG), diseñada por los ingenieros González Gil y Pazó en 1935, prestó muy buenos servicios en la formación de pilotos civiles, finalizada nuestra guerra. Los rojos construyeron en su zona 40 de ellas y se recuperaron 31 en estado de vuelo, las cuales pasaron a formar el Grupo 30 (avionetas de un motor) hasta transformarse en L-3 en 1948.



Biplaza "Hispano Suiza E-30" (EE), de construcción nacional. Nueve de ellos, capturados, ingresaron en el Grupo 30 (más tarde EE. 2) en 1939.

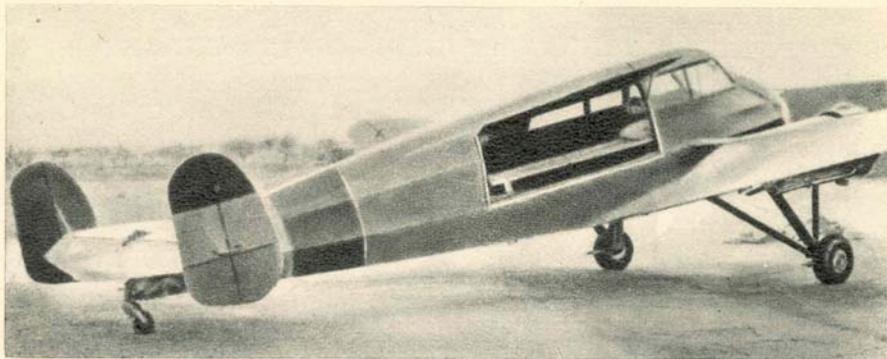


Uno de los mejores aviones de escuela de todos los tiempos ha sido, sin duda, el "De Havilland DH-82 Tiger Moth" (EP); véanle con insignias militares de la Aviación nacional.

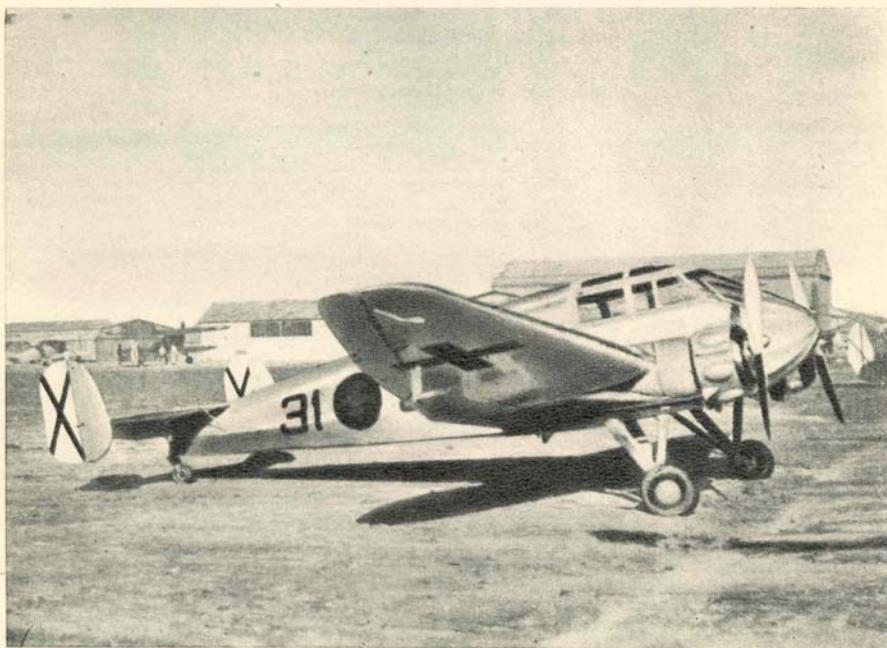


El "Koolhoven FK-51 bis", con motor Armstrong Siddeley de 400 CV., usado como avión de escuela para el vuelo nocturno con la nomenclatura roja EK.

(Foto Les Flottes de l'Air 1937.)



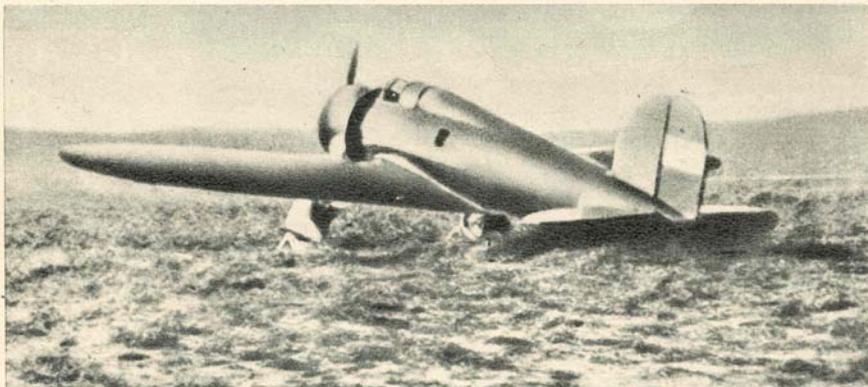
El bimotor-ambulancia "Monospar ST-25 Universal" (SM), con los emblemas rojos, nos muestra las camillas para los heridos.



Le vemos ahora, matriculado "31-3", encuadrado ya en el Grupo 31 (aviones de dos motores) de la Aviación nacional.



El antiguo trimotor de L. A. F. E. "Fokker F-VII", matriculado EC-PPA, empleado como avión de escuela por los rojos, después de sus escasas incursiones en el frente de Aragón durante 1936-37.



Usado casi exclusivamente por el Estado Mayor rojo, el "Lockheed Orion" (TK) fué una de las primeras compras efectuadas en los mercados de los Estados Unidos. La firma Lockheed sólo construyó diez "Orion", destinados a las líneas aéreas americanas y a la compañía suiza Swissair, de los cuales cuatro de ellos fueron a parar a los marxistas españoles.



El famoso hidrocano "Dornier-Wal" (HD), construido en España por C. A. S. A.—nueve de los cuales quedaron en las bases rojas de Barcelona, Mahón y San Javier—voló con motores Rolls-Royce, Hispano Suiza y también con Isotta Fraschini Asso-500, de 500 CV. Se identificaron cinco de ellos abatidos por los nacionales.



El único hidroavión que usaron los rojos como bombardero, y en muy escasos servicios ciertamente, fué el "Vickers Vildebeest" (HV), también construido por la empresa española C. A. S. A. La escuadrilla de siete hidros de la base roja de San Javier estaba equipada para lanzar torpedos y cargas de profundidad.

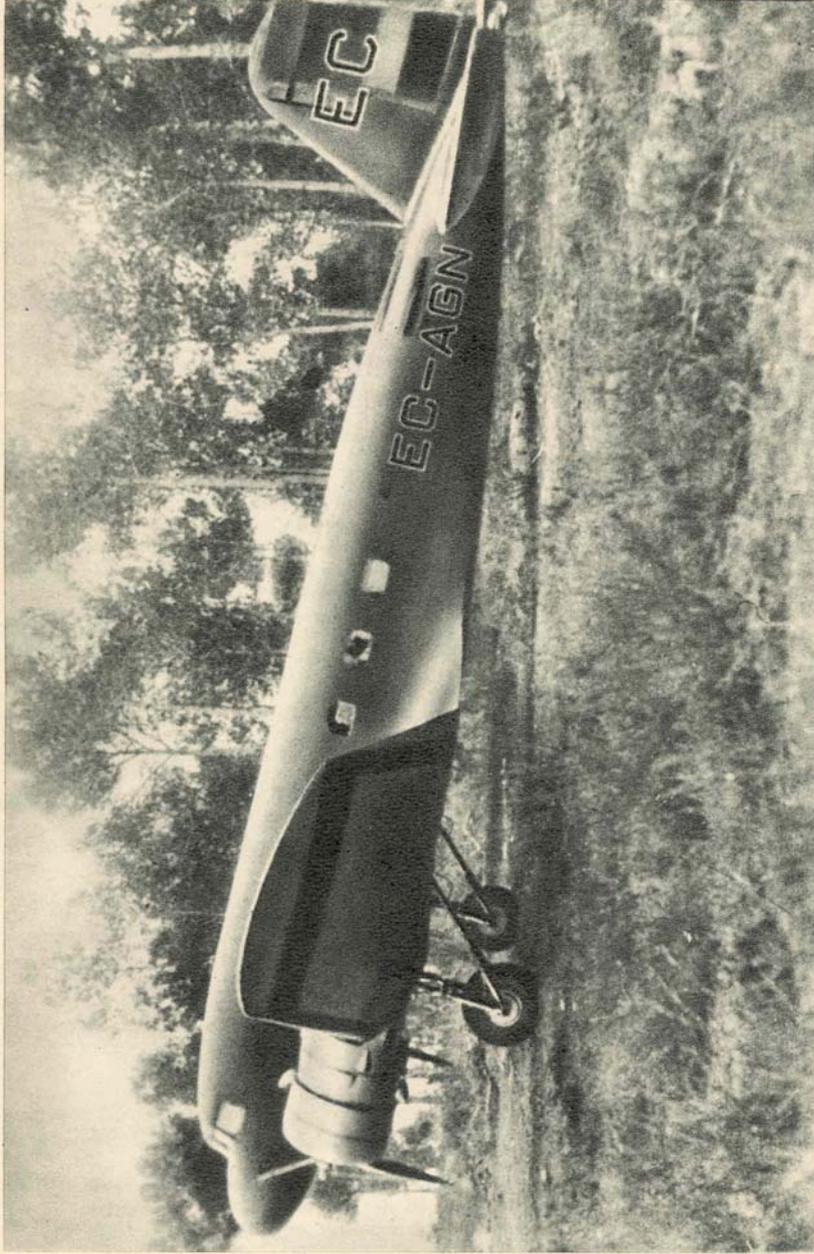


La nueva nomenclatura "HS-004" de un hidroavión "Savoia S-62" (HS), en su base de Cartagena, nos demuestra su desaparición paulatina de los cielos de España; en diciembre de 1937 los nacionales poseían en su haber ocho "S-62" oficialmente abatidos. Algunos de ellos fueron equipados experimentalmente con motor Hispano Suiza 12-Lbr, de 600 CV.



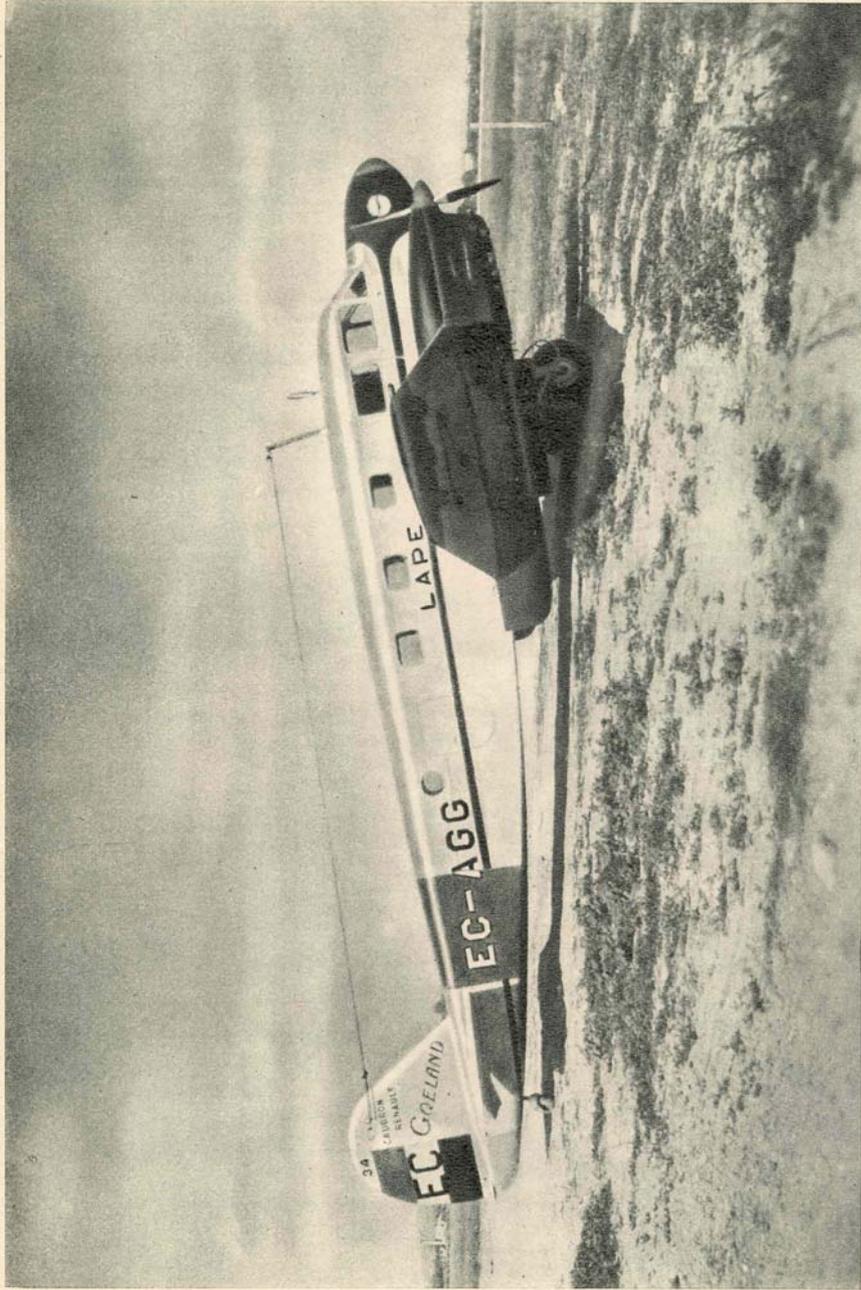
Vean el anfíbio "Fairchild 91", de bonita y moderna línea, bautizado "Virgen de Chamorro" y encuadrado ya en el Grupo 63 de la Aviación nacional (base de Pollensa). Fué capturado en Santander en 1937.

(Foto Sáenz de Pazos.)



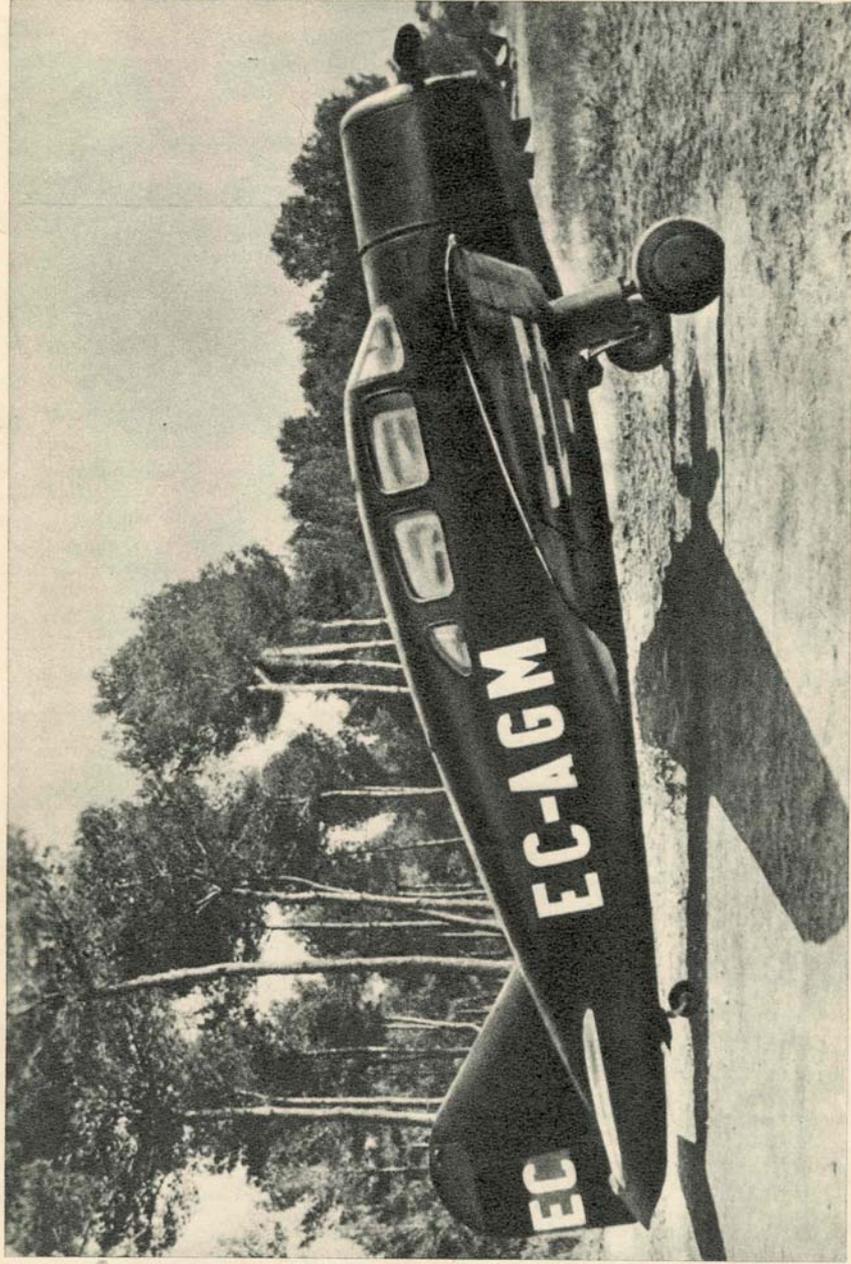
El bimotor de transporte "Douglas DC-2" (TD), con matrícula civil EC-AGN y banda roja en planos y fuselaje, perteneciente a la L. A. P. E. comunista.

(Foto Sáenz de Pazos.)

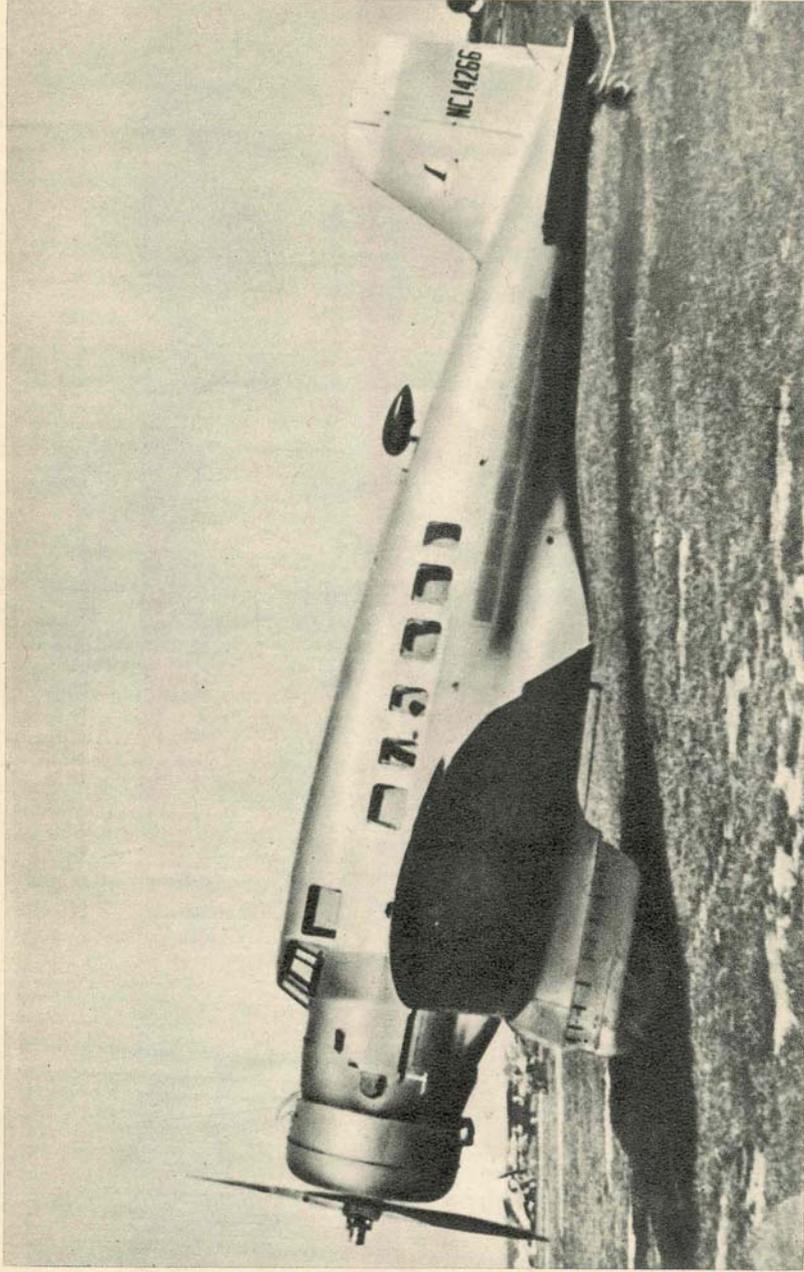


Otro bimotor, el "Caudron C-45 Goeland" (TG), matricu lado EC-AGG, muestra claramente su encuadramiento en la L. A. P. E. roja; llevaba pintado de azul el morro y las góndolas de los motores.

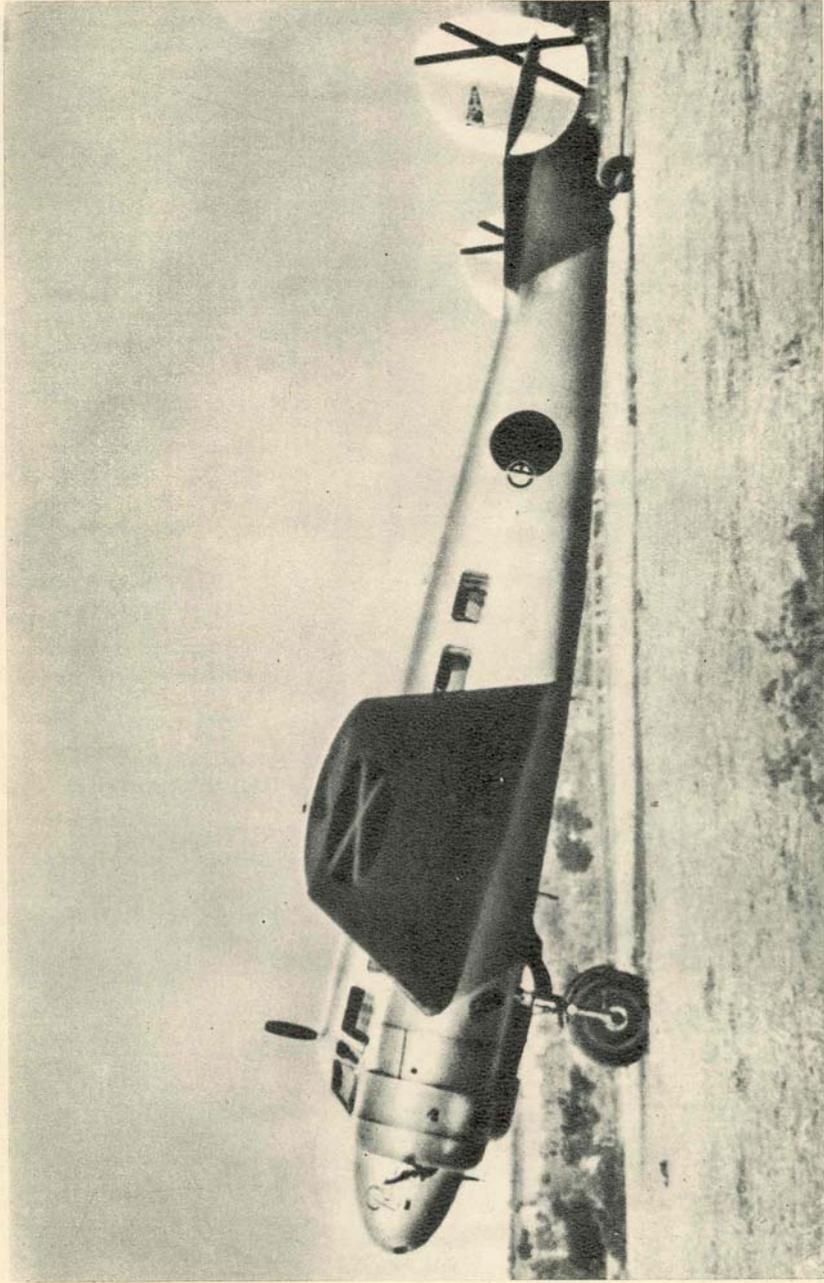
(Foto Sáenz de Pazos.)



El monoplano "Spartan Executive" (TP), matriculado civilmente EC-AGM, realizó pequeños servicios de transporte con Francia durante el año 1938.



Este "Northrop Delta" (TN), que se ve en un aeródromo nacional, aún muestra en su timón la matrícula civil americana "NC. 14266" con que fué capturado en un navío enemigo. Más tarde, encuadrado en el Grupo 43 (monomotores de transporte), ostentó las cifras "43-4".



También el "Lockheed Electra", destinado a operar en Sa-
ntander, corrió la misma suerte del "Northrop"; el que apa-
rece en la fotografía, que luce aún en su morro el trucu-
lento nombre de "Phantom Sky", sirvió luego como "42-2"
(bimotores de transporte) y "L-10" en 1948.

se procuró distribuir por un sinnúmero de lugares nuevas instalaciones fragmentarias de la industria aeronáutica: Granollers, San Sadurn de Noya, Bañolas, Cabanas y los más importantes de Vich y Celrá, en cuyos lugares se realizaba el montaje y reparación de los "Curtiss" y "Katiuskas".

Después de haber enseñado sus dientes, ya por última vez, la fiera roja había quedado extenuada... La Aviación marxista, sepultada bajo un alud de pérdidas irreparables, volvía a combatir sin cuadros de mando ni orientación técnica.

Cooperando con el avance que sobre las tierras de España dibujaba el Ejército liberador, las alas nacionales iniciaron el acoso final, en su propia guarida, de la Aviación roja, que en ocho días de combate perdía por cielos de Cataluña 54 "Curtiss", 18 "Ratas", 10 "Natchas", cuatro "Katiuskas" y un caza "Fokker".

Terminaba el año 1938, en cuyo último mes llegaron de Rusia unos 1.000 pilotos españoles, con 706 bajas oficiales de aviones rojos por 100 aviones nuestros perdidos en acción de guerra.

Los suministros adquiridos en el extranjero sumaban 845 aviones, procedentes de la U. R. S. S., Francia, Checoslovaquia, Holanda y Estados Unidos. Para el envío de todo el material aeronáutico se había constituido en París, desde 1937, una Comisión técnica, enviándose representantes de compras a Inglaterra, Bélgica, Holanda, Checoslovaquia, Méjico y Estados Unidos, y para burlar las condiciones de la "no intervención", se recurrió al truco de realizar dichas compras a nombre de un tercero; Societé Française de Transports Aériens en París; Societé d'Exploitations Techniques et Aériennes, con capital griego, en Estados Unidos, etc.

Así se repartieron, aproximadamente, las derrotas de la Aviación "gubernamental":

Batalla de Alfabra (enero-23 febrero)	65
Retirada hasta el Mediterráneo (9 marzo-25 julio)	162
Retirada en Andalucía y Extremadura (14 junio-5 septiembre)	26
Batalla del Ebro (25 julio-16 noviembre)	217
Derrota en Cataluña (23-31 diciembre)	87
Destruídos en acción ofensiva y en otros combates	36
Derribados por la D. C. A.	113

Se identificaron 266 "Curtiss", 263 "Ratas", 84 "Katiuskas", 41 "Natachas" y "Rasantes, nueve "Aero" y nueve "Grumman".

La imposición soviética en el aspecto aeronáutico durante el período 1937-1938 fué la más abyecta humillación que sufrieron los rojos españoles...

La cesión incondicional a los rusos de un caza "Messerschmitt Bf-109", capturado intacto en Guadalajara, y un bimotor "Heinkel He-111", apresado también en condiciones de vuelo, menospreciando el interés del Gobierno francés, que sólo pudo examinarlos en Sabadell a través de una Comisión técnica llegada a tal efecto, y lo acontecido en varias operaciones aéreas de carácter ofensivo con jefes de escuadrilla rusos, que desobedecían cínicamente las órdenes del ministro rojo del Aire—entre ellas, los bombardeos de Córdoba, ordenado por el Mando, pero no efectuado por los rusos alegando una inexistente y fuerte oposición de la caza enemiga, y Valladolid, atacado también por los rusos en lugar del objetivo señalado, que era Salamanca—a finales de 1937, les hizo odiados hasta por sus propios correligionarios.

El cabecilla comunista Jesús Hernández titulaba así uno de los capítulos de sus *Confesiones*: "La Aviación rusa vuela por su cuenta..."

1939

El frente de Cataluña se hundía estrepitosamente como resultado de la contundente guerra de desgaste desarrollada en el Ebro. En tan crítica situación aún intentaron los rojos un desplazamiento de las fuerzas nacionales, iniciando una ofensiva sobre el sector extremeño-andaluz, que fracasaba después de una semana de lucha con la pérdida de 15 "Curtiss" en combates aéreos habidos durante cerca de un mes.

En la zona catalana, en pleno desastre, el último grupo de pilotos internacionales, que, pese a la comedia no-intervencionista, seguían volando en la Aviación roja, acordaba finalmente—reunidos en un *chalet* de la calle Ganduxer, de Barcelona—entregar sus aparatos al otro lado de la frontera... Vencida y obligada ya desde finales de diciembre a permanecer en sus bases, emigrando precipitadamente de campo a campo, la huida hacia el otro lado de los Pirineos quedó como único recurso de las fuerzas aéreas rojas.

Después de la liberación de Barcelona fué ya casi imposible encontrar un avión rojo que se batiera en el aire; en consecuencia, los "Fiat" nacionales, abandonando forzosamente el reino de las nubes, no tuvieron más solución que en zigzagueante vuelo bajo, "arrastrarse" por el paisaje catalán, hasta descubrirles—impacientes en su última salida con el frente en cola—por los aeródromos de fortuna gerundenses... Sólo 20 "Ratas" pretendieron alcanzar la zona central marxista el día 1 de febrero, pero fueron interceptados por la caza nacional en el último combate aéreo sobre el cielo de Cataluña.

Ametrallados y destrozados en tierra los restos de las fuerzas aéreas marxistas, dispuestos para su huida al extranjero y agrupados en Figueras, Ripoll y Vilajuiga, aterrizaron en Francia, en los primeros días de febrero, más de 150 aviones de esa que se llamó a sí misma "gloriosa Aviación republicana".

El 6 de marzo de 1939 caía, abatido en combate sobre Valencia, el último aeroplano rojo, un "Curtiss". La guerra en el aire había acabado.

Al día siguiente la descomposición marxista iba a ofrecer a la

prensa internacional un "bonito número", espectáculo casi inédito: escaramuzas entre los propios aviones rojos, durante los sucesos acaecidos del 7 al 12 de marzo en la capital española mientras luchaban las fuerzas de un Consejo de Defensa, partidario, al parecer, del cese de las hostilidades, y los comunistas, reacios aún a la rendición. Certera moraleja para los que hicieron de la guerra civil objetivo personal.

Una semana más tarde la llegada de un "Douglas DC-2" rojo al aeródromo de Gamonal (Burgos), que en efemérides histórica era portador de la rendición roja incondicional, señalaba ya la paz tan anhelada. Desgraciadamente, la faz del "Komintern", inspirador del espíritu aeronáutico rojo, había de descubrirse por última vez con su rebeldía ante la entrega de algunos aparatos, huyendo, en frenético salto desde Alicante, hacia Argelia.

El día de la Victoria, en las bases aéreas rojas, más de un centenar de aeroplanos, inermes y desdibujados en el matutino azul de una jornada primaveral, marcan con su misma gravedad el fin de una flota aérea que comenzara un día con loco frenesí de euforia, continuó en labor militar no hecha al patrón de sus tripulantes y proseguía con el agónico estridor de sus motores sobre el Ebro, para resumirse en apagado eco hacia la rendición o la huída.

Montón de aviones malditos, sobre los que cayeron y murieron españoles, sin presumir siquiera su comparsaría de pobres marionetas animadas por los hilos del comunismo internacional... Triste sombra la que proyectaron en España las alas rojas, como antesala sangrienta del luto que su segundo fracaso llevó, meses después, a los hogares finlandeses.

En tres meses de 1939 perdieron los rojos 124 aviones—nuestra Aviación 14 bombarderos y 10 cazas—del siguiente modo: 65 derribados en el aire, 47 destruidos en el suelo y 12 abatidos por la D. C. A.

Derrota en Cataluña (enero-10 febrero)	56
Destruídos en el suelo	47
Ofensiva roja en Extremadura (9 enero-9 febrero)	15
En otros combates aéreos	6

Sesenta "Curtiss", 45 "Ratas", cinco "Katiuskas", tres "Grumman", un trimotor "Fokker" y 14 aviones sin identificar.

CIFRAS COMPARATIVAS

Ofrecemos ahora una serie de cifras sobre el número de aviones abatidos, huídos, capturados y recibidos con respecto a la Aviación roja. Consignamos, sin embargo, que de todos estos datos sólo son oficiales los de las bajas aéreas, al efecto de prevenir al lector sobre algún error que pudiese encontrar en las demás cifras, que, advertimos, pueden considerarse "oficiosas", ya que fueron aproximadamente calculadas sobre la bibliografía consultada. La destrucción de casi todos los documentos en la retirada roja hace realmente imposible su desarrollo exacto:

Aviones en zona roja el 18 de julio de 1936	214
Aviones recibidos del extranjero (1936-38)	1.947
Aviones construidos en zona roja (1937-38)	260
Aviones procedentes de la Aviación civil (1936)	40
TOTAL	2.461

El cuadro detallado de los 214 aviones que quedaron en zona marxista al estallar nuestra guerra figura al principio de esta narración.

Los aviones recibidos del extranjero y pagados con la excelente calidad del oro español se distribuyen aproximadamente del siguiente modo:

Mil cuatrocientos nueve recibidos de la U. R. S. S.:

CKB I-15 "Chato"	550
CKB I-16 "Mosca"	475
SB-2 "Katiuska"	210
R-5 "Natacha"	130
R-5 "Rasante"	40
CKB I-16 (escuela)	4

Doscientos sesenta recibidos de Francia:

Cazas Dewoitine	70
Potez 54	50
Marcel Bloch 200	30
Loire Nieuport 46	20
Blériot Spad S-510	15
Caudron C-600 "Aiglon"	14
Gourdou Leseurre 633	13
Caudron C-445 "Goeland"	7
Bréguet Wibault 470	6
Diversos modelos (Morane, Hanriot, Farman, etc.)	35

Según fuentes de origen francés, unos 190 aparatos fueron vendidos por Sociedades aeronáuticas con el consentimiento del Gobierno, mientras los restantes se suministraron extraoficialmente a André Malraux, jefe de la también llamada "Legión Extranjera del Aire", reclutada fuera de España.

Setenta y dos recibidos de Holanda:

Koolhoven FK-51	30
Fokker D-XXI	26
Fokker C-X	14
Fokker F-XVIII	2

Setenta y dos recibidos de Estados Unidos:

Gruman G-23 "Delfín"	40
Vultee V-1. A	7
Northrop "Gamma"	4
Northrop "Delta"	4
Lockheed "Orión"	4
Fairchild 91	3
Lockheed "Electra"	2
Seversky 2-XP	2
Consolidated "Fleetster"	3
Douglas DC-2	1
Bellanca 28-70	1
Spartan "Executive"	1

Es muy posible que los dos "Seversky 2-XP" fueran suministrados por la U. R. S. S., ya que por aquel entonces aviones de este tipo habían sido vendidos por los americanos a Rusia.

Cincuenta y siete recibidos de Inglaterra:

DH-60 "Moth"	15
DH-89 "Dragón Rapide"	15
DH-82 "Tiger Moth"	10
Airspeed "Envoy"	10
Monospar ST-25	4
DH-90 "Dragonfly"	2
Percival "Gull"	1

Cuarenta y siete recibidos de Checoslovaquia:

Aero A-100	30
Letov S-231	10
Bristol "Bulldog"	5
Avia 51	2

Treinta recibidos de varios países (Bücker, Focke Wulf, RWD, etcétera).

Los aviones que construyeron los rojos en sus zonas industriales de Alicante y Cataluña fueron: 40 avionetas "GP-1" y "GP-2" y 220 cazas "CKB I-15". De estos 220 "Chatos españoles", montados y contruídos en Sabadell, sólo llegaron a volar 15; los 205 restantes se abandonaron, sin motor, en las naves de dichos talleres.

Por último, los 40 aviones que formaban parte de nuestra Aviación civil, procedían de los distintos Aero Clubs que quedaron en zona roja (Stinson, Farman, Monocoupe, Miles, Hispano Suiza, De Havilland, etc.) y de las compañías de transporte aéreo (Douglas, Fokker, Ford, DH-Dragón, etc.).

Aviones destruídos a la Aviación roja (1936-39)	1.544
Aviones rojos huídos a Francia y Argelia (1938)	210
TOTAL	1.754
Total aviones rojos	2.461
Bajas totales aviones rojos	1.754
DIFERENCIA	707

Detalle de los aviones destruidos a la Aviación roja:

Identificados:

CKB I-15 "Curtiss"	496
CKB I-16 "Rata"	415
SB-2 "Katuska"	178
R-5 "Natacha"	} 87
R-5 "Rasante"	
Bréguet XIX	20
Cazas Dewoitine	20
Nieuport 52	15
Potez 54	15
Aero A-100	15
Grumman "Delfín"	12
Bloch 200	10
Vicker Vildebeest	9
Savoia S-62	8
Loire Nieuport 46	7
Airspeed "Envoy"	6
Dornier "Wal"	5
Aviones Fokker	4
Spad S-510	3
Hawker "Fury"	1
Sin identificar	218
TOTAL.....	1.544

La diferencia de 707 aviones entre el total y las bajas aéreas, que resultan ser los restos de la flota aérea roja, se distribuye, aproximadamente, así: 126 capturados en estado de vuelo en los aeródromos españoles, 205 abandonados en construcción y 376 destruidos probablemente en la guerra.

Esta cifra de 376 aviones destruidos probablemente engloba todos aquellos que fueron derribados en combates aéreos y por la D. C. A. sin homologación segura, los desmantelados por viejos y los que causaron baja en la Aviación roja por roturas en accidentes y defectos de pilotaje, que fueron asimismo numerosísimos.

Durante 1939, y gracias al Convenio diplomático Berard-Jordana, se pudieron recuperar del Gobierno francés 160 aviones en condiciones de volar del total de 210 huídos a Francia y Argelia, lo que, unido al número de 126 aviones capturados en España y al de "Curtiss" abandonados en Sabadell, suman una recuperación total de 491 aviones, clasificados de la siguiente manera:

Trescientos ochenta y cinco de tipo militar :

CKB I-15 (sin montar)	205
CKB I-15. B "Super Curtiss"	34
R-5 "Natacha"	31
CKB I-15 "Curtiss"	21
CKB I-16 "Rata"	18
SB-2 "Katiuska"	18
Aero A-100 "Praga"	13
DH-89 "Dragón Rapide"	11
R-5 "Rasante"	9
Grumman "Delfín"	8
De Havilland DH-9	3
Letov S-231	3
Hawker "Fury"	3
Potez 54	2
Vickers. "Vildebeest"	2
Fokker C-X	2
Dornier "Wal"	2

Ochenta y ocho avionetas :

De Havilland DH-60 y DH-82 ...	32
González Gil-Pazó GP-1	31
Hispano Suiza E-30	9
RWD-13 "Polaca"	4
Caudron C-600 "Aiglon"	3
González Gil-Pazó GP-2	2
Monospar ST-25	2
Caudron C-272 "Luciole"	2
Spartan, Stinson y DH-87 "Hornet Moth"	3

Dieciocho de transporte :

Douglas DC-2	5
Northrop "Gamma"	4
Vultee V-1. A	4
Airspeed "Envoy"	1
Lockheed "Electra" y "Orión" ...	2
Consolidated "Fleetster"	2

En el transcurso de los años (1940-46), otras varias avionetas de turismo (Monocoupe, Caudron, Miles, etc.), procedentes también de zona roja, fueron reconstruyéndose ante la falta de material civil de vuelo en aquella época.

Bajas de la Aviación roja, por meses:

ANOS	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Julio	Agosto	Septiembre	Octubre	Noviembre	Diciembre	TOTAL	D. C. A.	TOTALES
1936.....	—	—	—	—	—	—	15	45	61	33	39	20	213	9	222
1937.....	7	20	18	17	13	46	111	93	23	26	5	51	430	62	492
1938.....	56	14	27	15	40	51	49	67	66	49	70	89	593	113	706
1939.....	48	63	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—	112	12	124
TOTALES.....													1.348	196	1.544

Como puede comprobarse por este cuadro, procedente de los partes nacionales de guerra de Salamanca y Burgos, los grandes desastres de la Aviación marxista se condensan en los meses de julio y agosto (campanas de Brunete, del Norte y Aragón) de 1937 y agosto, noviembre y diciembre (batalla del Ebro y campaña de Cataluña) de 1938.



MATERIAL DE VUELO

Documentos oficiales encontrados en Barcelona—quizá los únicos que se salvaron—con fecha de septiembre de 1938 relacionaban, existentes en el Arma aérea roja, hasta 75 modelos diversos de escuela, transporte y propiamente militares. Noticias posteriores sitúan exactamente en 88 los aviones de distinto tipo que se usaron en la Aviación marxista.

El Código de identificación de los aviones rojos, en vigor a partir de 1938, constaba de dos iniciales; la primera correspondía a la misión del aparato, y la segunda, otra inicial que procuraba coincidir con la marca del aeroplano en cuestión. Finalmente, una cifra, que indicaba el número de este modelo en servicio, completaba la nomenclatura.

Aviones de caza (C).

El “Nieuport 52” fué el monoplaza de caza—único existente en servicio—con el que iniciaron la guerra los rojos. Provisto de motor español Hispano Suiza de 500 CV., este sesquiplano se construía con licencia por la Hispano Suiza de Guadalajara desde 1929. Combatió en 1936 y, aunque estuvo en servicio hasta el final, fué relegado como unidad de primera línea; formaba dos grupos.

Otro monoplaza que volaba en 1936 en la Aviación española era el biplano inglés “Hawker Fury”, con Hispano Suiza de 700 CV.; existía una escuadrilla en período de pruebas, siendo uno de ellos capturado por los nacionales en la guerra y reparado en Sevilla. Al término de ésta, con otros “Fury” apresados, se formó el grupo “4. W”, que se transformó en C-2 en la nomenclatura militar del año 1948.

La aparición de los primeros cazas franceses, que actuaron intensamente durante los meses de agosto, septiembre y octubre del primer año de guerra, desplazó a los dos cazas españoles. De todos ellos, fueron los "Dewoitine" los más numerosos; el monoplano alibajo "D-510", con motor ruso de 860 CV., era, con sus 405 km.-h. de velocidad máxima, el más veloz y el mayor en envergadura y peso de todos los cazas galos, mientras los tipos "D-371" y "D-500" volaban a velocidades del orden de los 360-370 km.-h.

El motor ruso "M-100" que montaba el caza "D-510"—lo mismo que el bombardero "Fokker C-X"—era el "Hispano Suiza 12 Ydrs" construido por los rusos y montado en España; esta combinación de célula y motor es muy posible que ya existiera en la U. R. S. S., puesto que algunos monoplazas de este tipo fueron adquiridos por los soviets en 1936. De cada modelo "Dewoitine" existía una escuadrilla; junto a éstos, el pequeño "Spad S-510", de 700 CV., y el rápido "Loire 46", de 945 CV., del que hubo dos escuadrillas.

El armamento de estos cazas variaba desde las dos Vickers de 7,7 mm., sincronizadas con la hélice del "Nieuport" y "Fury", hasta las Darne de 7 milímetros de calibre, instaladas, en diferentes combinaciones, sobre los modelos franceses; dos o cuatro ametralladoras de 900 disparos por minuto en el *capot* o en los planos.

Los aparatos rusos "I"—inicial de Istrebitel (caza en ruso)—formaron, a partir de octubre de 1936, el grueso de las escuadrillas rojas de caza durante toda la guerra. El "I-15" y el "I-16", que diseñó Polikarpov, inspirado en aviones americanos, y construyó la factoría militar Tsekabé (CKB) de Voronesh, significan ante el mundo lo primero que osaron exhibir los rusos como fruto de sus planes quinquenales, enviando a España un millar de ellos. Noticias posteriores identificaron las iniciales "TSKB" como la Oficina Central de Construcciones Soviéticas.

Derivado del "I-13" de 1934, y calcado de un "Curtiss" naval o del "Laird Speedwing Solution", el "I-15", llamado "Chato" y "Curtiss", voló en dos versiones que se diferenciaban únicamente en los planos y en su potencia. Llamábase "Chato" al provisto de ala superior de tipo "gaviota", y montado o construido en zona roja, mientras el que procedía directamente de la U. R. S. S., con *capot* y ala

superior continua, recibía el nombre de "I-15. B"; con 34 de ellos, bautizados "Super Curtiss" por los nacionales, nació en 1939 el grupo "2. W", de base en el Prat de Llobregat (1941-43) y más tarde en Reus y Logroño como "C-9".

Pendientes de entrega se abandonaron en Sabadell una serie de 205 "Chatos españoles", que, a las órdenes del teniente coronel Lecuona, se montan y entregan a la Aviación militar durante 1940-45 para el grupo 8, sirviendo después como aviones de asalto (A-4). Montaba el "Chato" cuatro ametralladoras Shkas (Maxim) de 7,62 milímetros, con 900 disparos de cadencia unitaria, sincronizadas con la hélice.

El monoplaza "I-16", alias "Mosca" o "Rata", era de concepción más personal, aunque se creía ver en él reminiscencias del "Boeing P-26". Armado con dos o cuatro ametralladoras Spitalny Komaritski de 7,62 mm., y 1.500 disparos por minuto, fué el caza más rápido de la aviación marxista, pero la elevada velocidad en sus tomas—130 kilómetros por hora—y una afición traidora al desplome, hacían preferible el "Curtiss", que era, en general, mejor avión militar.

Con 18 capturados y 15 más que se construyeron en Jerez de la Frontera, aprovechando un lote de motores "M-25" (Wright) apresados también al enemigo, se creó el grupo "1. W", destinado al principio en Baleares y finalmente en Sevilla (caza C-8).

Por lo regular, estos dos cazas rusos atacaron con preferencia los "Ju-52" y "S-81" nacionales, aun cuando es bien cierto que muy pocos de los mencionados bombarderos cayeron abatidos por sus ametralladoras. La aparición después de los modernos "S-79" y "He-111", y sobre todo la rapidez de los "Bf-109" y maniobrabilidad de los "CR-32", deshizo totalmente aquel equilibrio inicial que su mayor número les proporcionara durante muy corto tiempo.

El "Rata" no fué enemigo para los "Messerschmitt"; superior sólo al lento "He-51", únicamente se enfrentaba en igualdad de condiciones con los biplanos "Fiat CR-32". Las cifras son terriblemente elocuentes: de los 274 aviones que perdieron las Fuerzas Aéreas Nacionales durante la Cruzada, los cazas rojos consiguieron abatir unos 200 aproximadamente, mientras perdían por su parte más de 1.000 aviones de este tipo...

Los cazas restantes no actuaron en operaciones bélicas, ya que los escasos monoplazas checos "Bulldog" y "Letov", del cual se formó una escuadrilla, vinieron, por lo visto, para dejarse atrapar; uno de los primeros fué expuesto en la "Exposición de material de guerra tomado al enemigo", celebrada en San Sebastián en 1938-39, y algunos "Letov S-231" formaron después de la guerra el grupo "3. W"; ambos llevaban dos ametralladoras Ceska Zbrojovka de 7,92 mm. con 850 disparos, sincronizadas.

En esta exposición, celebrada en el Gran Kursal, fueron expuestos al público los siguientes aviones apresados a los rojos: "Bristol Bulldog Mk-II. A", capturado en Santander; "CKB I-15 Curtiss", derribado en Alcañiz; CKB I-16 "Rata", cogido en un aeródromo rojo; "Grumman G-23 Delfín", abatido en el Ebro, y "SB-2 Katiuska", derribado en Motril.

Un moderno caza rojo fué el holandés "Fokker D-XXI", con motor americano, que operó en alguna ocasión sobre el frente y con el cual se intentó inútilmente reemplazar al "Rata". El "Seversky", biplaza de tren fijo, no fué más que un ensayo excesivamente prematuro, bajo nuestro cielo, de lo que podían llegar a ser los cazas bombarderos...

MODELO	Año	Célula	Plazas	Motor	MARCA	Po- ten- cia — CV.	Enver- gadura — m.	V. M. — Km. h.	P. T. — Kg.	Techo — m.	Nomenclatura F. A. Rojas
Nieuport 52.....	1928	S	1	1	Hispano Suiza 12- Hb.....	500	12,00	248	1.800	8.200	CN.
Hawket Fury.....	1933	B	1	1	Hispano Suiza 12- Xbrs.....	700	9,14	375	1.760	9.000	Baja en 1938.
Loire Nieuport 46..	1935	MA	1	1	Gnôme Rhône 14- Krs.....	945	11,80	400	1.960	11.500	Baja en 1937.
Blériot Spad S-510.	1935	B	1	1	Hispano Suiza 12- Xbrs.....	700	8,84	370	1.650	10.000	Baja en 1937.
Dewoitine D-371..	1932	MA	1	1	Gnôme Rhône 14- Kfs.....	860	11,80	370	1.680	11.000	CD.
Dewoitine D-500..	1933	MB	1	1	Hispano Suiza 12- Xbrs.....	700	12,10	360	1.720	10.800	CE.
Dewoitine D-510..	1935	MB	1	1	M - 100 (Hispano Suiza).....	860	12,10	402	2.000	10.500	CW.
CKB I-15.....	1935	B	1	1	M-25 (Wright)....	700	9,13	365	1.614	10.000	CA «Chato español»
CKB I-15.B.....	1935	B	1	1	M-25.A (Wright)..	725	9,13	382	1.714	10.000	CC «Chato».
CKB I-16.....	1936	MB	1	1	M-25 (Wright)....	700	8,88	410	1.900	10.500	CM «Mosca».
Bristol Bulldog II.A	1930	B	1	1	Gnôme Rhône Júpi- ter 9-Adi.....	420	10,25	280	1.858	9.900	Baja en 1938.
Letov S-231.....	1933	B	1	1	Walter VS-2 (Bris- tol).....	600	10,06	350	1.550	9.000	CL.
Fokker D-XXI....	1936	MB	1	1	Wright Cyclone R- 1820.....	700	11,00	415	1.800	9.700	CF.
Seversky 2-XP....	1936	MB	2	1	Wright Cyclone R- 1820.G.....	850	12,50	360	3.030	7.000	CS (tren fijo).

Aviones de reconocimiento (R).

Formaban este mando dos aviones españoles y uno ruso. El "De Havilland DH-9", muy anticuado y ya relegado desde antes del Alzamiento a misiones de entrenamiento, fué construído a partir de 1925, y durante un par de años, por la Hispano Suiza, de Guadalajara, y la mayoría de ellos, una veintena, quedaron en zona marxista.

El conocido "Bréguet XIX", con dos versiones según su motor, fué usado como bombardero durante los primeros meses de guerra, sobre todo en momentos en que no existía oposición enemiga.

El recuerdo de su actuación no es muy grato precisamente; 40 de ellos en estado de vuelo, y con las clásicas bombas "Hispana" de doce

kilos, intervinieron con gran efecto moral para las Milicias anarco-comunistas, siendo su acción casi decisiva en la rendición de las tropas nacionales que, atrincheradas en sus cuarteles de Madrid, Barcelona y otros puntos quedaban totalmente incomunicadas con el exterior. Los "Bréguet" rojos formaron durante la guerra dos grupos.

Más tarde, en lucha al aire, ante aviones contrarios, ese factor pasó a ser un mito y el "Bréguet" fué reemplazado en diciembre del año 1936 por el biplano ruso "R-5", llamado "Rasante", que no dejaba de ser un clásico biplaza de construcción mixta, inspirado, según los ingleses, en el "Fairey Gordon" y diseñado en 1928 por Polikarpov. Llevaba motor ruso "M-17", de licencia alemana BMW, de 500 CV., y cuatro ametralladoras Maxim de 7,62 mm., dos fijas en el *capot* y dos móviles detrás.

Con nueve "Rasantes" recuperados en Orán y Albacete se formó en 1939 el grupo "16. W" (Sevilla) hasta su desaparición seis años después.

Destinados los "DH-9" y "Bréguet" a las misiones de escuela, quedó el "Rasante" como único avión de reconocimiento en las fuerzas aéreas rojas. Con ello los jerifaltes marxistas no demostraban, ciertamente, una concepción muy aguda, al prescindir magnánimamente de un aspecto insustituible en la estrategia aérea.

MODELO	Año	Célula	Plazas	Motor	MARCA	Po- ten- cia — CV.	Enver- gadura — m.	V. M. — Km. h.	P. T. — Kg.	Techo — m.	Nomenclatura F. A. Rojas
Bréguet XIX A.2..	1927	S	2	1	Elizalde A-4 (Lorraine).....	450	14,96	215	1.800	5.500	RB (escuela).
Bréguet XIX A.2..	1930	S	2	1	Hispano Suiza 12-Hb.....	500	14,96	230	1.950	6.300	RB (escuela).
De Havilland DH-9	1924	B	2	1	Hispano Suiza 8-Fb	300	13,94	190	2.180	4.500	RH (escuela Tiro).
R-5 «Rasante».....	1931	S	2	1	M-17 (BMW).....	500	15,54	270	3.100	6.500	RR (bombardeo).

Aviones de enlace y bombardeo ligero (L).

Al comenzar la guerra existía en servicio el "Vickers Vildebeest", un biplano de bombardeo construido por C. A. S. A., con licencia, y previsto como torpedero naval de cooperación con la Escuadra. Fueron entregados 20 de tipo terrestre y siete equipados con flotadores; todos ellos quedaron en zona roja, en la base de San Javier, siendo empleados en acciones contra las columnas nacionales de Varela que operaban en Córdoba y Granada en los meses de julio, agosto y septiembre de 1936.

Un "Vildebeest" abatido sobre Antequera el 12 de agosto sirvió para que el "as" García Morato iniciara su impresionante serie de victorias aéreas oficiales.

El avión básico del bombardeo ligero o de corta distancia fué el llamado "Natacha", que era exactamente el mismo "R-5", pero con motor de mayor potencia que el "Rasante" y algo más moderno. Construido, junto a éste, en la Factoría número 1 de Moscú, el primer envío llegó a la zona roja en noviembre del año 1936. En la U. R. S. S. se le conoció algún tiempo con el nombre de "R-Z".

Las fuerzas aéreas rojas poseyeron unos 130, formando cuatro escuadrillas, los cuales actuaron en todos los frentes, y al finalizar la guerra se formó el grupo "17. W" con 31 "Natachas" apresados, sirviendo durante muchos años en Marruecos, encuadrado en las escuadrillas de reconocimiento como R-5, nueva nomenclatura española que coincidía casualmente con la de origen. Llevaba el mismo armamento que el "Rasante" y cargaba seis bombas de 70 kg. u ocho de 50; durante la Cruzada los nacionales le bautizaron con el nombre de "Pagayo".

Por el número en servicio—dos escuadrillas—le seguía el biplano checo "Aero A-100", con motor de licencia italiana, que, capturado en cantidad por el crucero *Canarias* en un mercante rojo, operó como grupo 17; más tarde se sumaron otros 13 apresados al término de la contienda, dándosele de baja poco después. Recordemos por curiosidad que este avión empezó a volar en ambas zonas casi al mismo tiempo, en julio de 1937; los nacionales le llamaron "Oca" y cargaba unos 400 kg. de bombas.

El "Fokker C-X", adquirido en número de 14, era en su tiempo un magnífico bombardero ligero o diurno. Con motor ruso "M-100" (licencia Hispano, Suiza 12-Ydrs), de 860 CV., montado en España, llevaba dos ametralladoras y ocho bombas de 50 kg. con una elevada velocidad. Uno de estos "Fokker", superviviente de los dos apresados en 1939, aún volaba en Cuatro Vientos diez años después, formando parte del parque aéreo de Torrejón de Ardoz (94-13) y como avión de reconocimiento R-7.

Experimentalmente, también se adquirió el monoplano norteamericano "Bellanca 28-70", versión militar de un famoso avión de carreras de 1934, y varios anticuados "Gourdou Leseurre 633. B-1" sobre el cual se carece de completa información y que sería, probablemente, empleado en misiones de enseñanza adelantada.

Clasificados como aviones de enlace o servicios militares múltiples, volaron con los rojos el "Airspeed AS-6 Envoy", en sus versiones comercial y armada; un "DH-84 Dragón", en vuelo antes de la guerra; dos "DH-90 Dragonfly" y varios "Dragon Rapide". De este último se capturaron once en 1939, pasando a servir en el grupo 40 (después L-9) y en la Compañía Iberia, y un "Envoy" (EC-AGE de L. A. P. E. en zona roja) cautivo, formó en el grupo 41 como 41-3 y luego L-11.

MODELO	Año	Célula	Plazas	Motor	MARCA	Poten- cia — CV.	Enver- gadure — m.	V. M. — Km. h.	P. T. — Kg.	Techo — m.	Nomenclatura F. A. Rojas
Airspeed AS-6 En- voy.....	1934	MB	6	2	A. Siddeley Lynx- IV.C.....	240	15,94	280	2.650	5.020	LA (colonial).
Airspeed AS-6 En- voy III.....	1936	MB	4	2	A. Siddeley Chee- tah-IX.....	310	15,94	320	3.490	6.900	LA (bombardeo).
De Havilland DH- 84.....	1932	B	8	2	DH-Gipsy Major..	130	14,33	206	2.043	4.575	LD «Dragon» (esc.).
De Havilland DH- 89.A.....	1934	B	9	2	DH-Gipsy Six.....	205	14,63	258	2.358	5.600	LR«Dragon Rapide»
De Havilland DH- 90.....	1935	B	5	2	DH-Gipsy Major..	130	13,11	235	1.812	5.200	LY «Dragonfly».
Vickers Vildebeest.	1935	B	2	1	Hispano Suiza 12- Lbr.....	600	14,93	225	3.675	6.000	Baja en 1937.
Bellanca 28-70.....	1935	MB	2	1	Pratt-Whitney Twin Wasp Jr.....	700	14,07	410	3.230	7.900	LB (experimental).
Fokker C-10.....	1933	B	2	1	M - 100 (Hispano Suiza).....	860	12,00	353	2.700	8.100	LF.
Gourdou - Leseurre 633 B.1.....	1932	MA	1	1	Gnôme-Rhône Ju- piter 9-Adi.....	420	—	250	—	6.000	LG.
Aero A-100.....	1926	B	2	1	Praga (I. F. Asso- XI.R).....	800	14,70	270	3.220	6.500	LL.
R-5 «Natacha».....	1933	S	2	1	M-34. NB.....	750	15,54	285	3.240	7.000	LN.

Aviones de bombardeo (B) y ataque (A).

Los 200 «Katiuskas» que se calcula recibieron los rojos formaron exclusivamente las escuadrillas de bombardeo a larga distancia de la Aviación marxista y sustituyeron a los fracasados «multiplazas de combate» franceses al finalizar el primer año de guerra. Este bimotor era, realmente, el mejor avión que trajeron los rusos a nuestro suelo; totalmente metálico, diseñado por Tupolev como modelo «ANT-40» y construido por las Factorías militares número 22, de Fili, y número 28, de Voronesh, recibió la nomenclatura soviética «SB-2», reglamentaria de los bombarderos medios, que son las iniciales de «Sophia Borona» (en ruso, bombardeo medio). De ahí que los nacionales le designaran oficialmente con el nombre de «Sofía».

Cuando empezó a regir la nueva clasificación de la Aviación roja

los "Katiuskas" que quedaban en vuelo fueron paulatinamente numerados del BK-006 al BK-077.

Aparece en España a finales de octubre de 1936, realizando los primeros ataques de gran envergadura efectuados en nuestra guerra sobre ciudades españolas; su velocidad y sus 8.500 metros de techo, al que no llegaban los "CR-32" y "He-51" nacionales, aclaraban algo el semblante de los pilotos rusos, que, protegidos por las mencionadas *performances*, proyectaban así un vasto plan de destrucciones sobre la retaguardia nacional... Algo con lo que no contaban en medio de su fría pereza combativa—deficiencia del personal español volante y la valiente tenacidad de los "cazadores" de la otra zona—hizo fallar, con el tiempo, tan "optimistas" perspectivas.

El grupo de aviadores rusos que operaban desde Albacete bajo el mando de Toubarev se hizo de este modo tristemente célebre por sus ataques, ganándose, con su independiente criterio de hacer la guerra, la enemistad de algunos organismos españoles de zona roja. En otras escuadrillas de "Katiuskas", y mezclados con españoles, volaron también varios pilotos extranjeros; tal fué el caso de Bert Acosta y el de los aviadores checos y franceses hechos prisioneros en Palma de Mallorca, Guadalajara y Brunete.

A diferencia del aventurero que vino a volar a España, uniendo en la misma "causa" a idealistas puros, delincuentes vulgares y vividores, judíos y comunistas *snoobs* de pelo rubio, el personal volante ruso era fríamente disciplinado; ellos venían, en realidad, para algo más que presumir, lejos del teatro de la lucha, de campeones de la "libertad"... Excesivamente calculadores, un afán exagerado de salvar el material rehuyendo el combate les hizo—entre hombres de sangre muy distinta—cobrar fama de personal miedoso que a duras penas podían justificar, anteponiendo la prudencia.

El piloto ruso en España salió siempre a combatir con todas las posibilidades a favor; su mente, formada con martilleo obsesionante de consigna política, no podía comprender más.

Las actuaciones más intensas del "Katiuska" deben buscarse en el año 1937, y exactamente en los meses de mayo, junio, agosto y trimestre final, siendo estos cuatro últimos, precisamente, los de sus mayores pérdidas (13 "SB-2" derribados en agosto, 12 en octubre y 23

en diciembre). De ese mismo año son también los bombardeos del acorazado alemán *Deutschland* (28 de mayo), que causó 2 muertos y 83 heridos; el ataque a Zaragoza el día del Pilar y sus violaciones de la frontera francesa (noviembre) para bombardear Pamplona, cruzando por Ochagavía el día 12 con una formación de 10 aparatos y Ustarroz el día 23 con 18, sin que en ambas ocasiones las escuadrillas francesas de guarnición en Pau "pudieran" atajar a los incursores; la protesta simbólica del embajador francés en Barcelona nos hace pensar en el buen humor que imperaba a pesar de todo

Realmente desastroso para la Aviación roja fué el bombardeo de Palma de Mallorca el 7 de diciembre de 1937; once "SB-2" se hundieron en el mar, abatidos por los "Fiat" de la defensa isleña. A partir de junio de 1938 sus *raids*—debido a las bajas sufridas—son ya escasos o absurdos; los dos últimos "Katiuskas" destruidos en la guerra fueron ametrallados sobre el campo de Figueras el 5 de febrero del año 1939.

Poco después los supervivientes, no muchos, se vestirían con la honrosa aspa negra; con 18 de ellos nació el grupo "20. W" de Albacete, clasificado como B-5 hasta que fué dado de baja en 1948.

Los "Potez 54" y "Bloch 200" le antecedieron en las operaciones aéreas de 1936; obedecían ambos a la fórmula gala del avión de combate, reconocimiento y bombardeo con gran capacidad ofensiva y muy armado, que la realidad española convirtió en absoluto fracaso técnico.

Partiendo del hecho de que, realmente, la aviación en masa sólo se empleó a fondo en los frentes de batalla, dos consecuencias aparecen meridianamente claras: una de ellas, la importancia que llegó a adquirir la aviación de asalto o vuelo rasante sobre concentraciones de tropas, columnas y tanques, ya vislumbrada, en verdad, a finales de 1918. La segunda, más definitiva, más decisiva, demostró que el avión de caza le ganó la batalla aérea al bombardero...

Los franceses, amargamente, vieron fracasar su teoría, muy de moda en 1936, que presagiaba la casi desaparición del caza ante la invulnerabilidad del *multiplace de combat*, erizado de armas defensivas. El bombardero, poderosamente armado hasta los dientes, nada pudo frente a la velocidad y movilidad del caza, el menor blanco pre-

sentado por éste y la superioridad de fuego de sus armas fijas sobre las móviles.

Años después—segunda Guerra Mundial—los bombarderos aliados, o tuvieron que recurrir a la velocidad para desembarazarse de los cazas enemigos, o necesitaron, para su defensa, unidades de caza—Tactical Air Force—, mientras existió auténtica oposición alemana.

El "Potez", uno de los primeros aviones en volar con las alas rojas, llevaba tres torretas con ametralladoras Darne de 7 mm. y carga superior a los 1.000 kg. de bombas—dos de estos bombarderos se recuperaron en 1939—, y el "Bloch", equipado como bombardero nocturno (BN-4 en la Aviación francesa) era similar en todo, aunque algo más lento por su tren fijo y con menos techo.

En las escuadrillas formadas por estos dos multiplazas—en número aproximado de 80—volaron los equipos de voluntarios de Aviación internacional (franceses, italianos, polacos, etc.) hasta que muy pronto Rusia absorbió la responsabilidad de estos servicios; destacó, por el número de sus acciones de guerra, el piloto francés Louis Herrère. Los "Potez" y "Bloch" formaron un grupo en la Aviación marxista.

Sin ser exactamente un avión militar, el rápido "Vultee", gracias a sus cualidades de vuelo, se transformó en bombardero de la Aviación roja, pero en ínfimo número. Usado como avión de transporte y como escuela para el bombardeo, figuró, además, en las escuadrillas B, el trimotor "Fokker F-XVIII", versión mejorada del antiguo "F-VII", con motores de 450 CV., uno de los cuales fué a morir, ametrallado en el campo de Vilajuiga, poco antes de terminar la guerra.

Los biplanos "Grumman G-23" (FF1), llamados "Delfín", son los aviones que constituyeron, por medio de un grupo, las escuadrillas rojas de ataque. Aparecieron en el frente de Teruel a finales del año 1937 y más tarde volvieron a actuar en la batalla del Ebro; con tren retráctil, este biplaza norteamericano llevaba doce bombas de 10 kg. bajo los planos y fuselaje, dos ametralladoras de *capot* sincronizadas con la hélice y una de tipo posterior, marca rusa Maxim, de 7,62 mm. de calibre.

Varios "Delfines" (R-6 en 1948)—apresados unos en la toma de

Barcelona y recuperados en Orán los otros—formaron el grupo “5. W”, con destino en Marruecos.

MODELO	Año	Célula	Plazas	Motor	MARCA	Po- ten- cia — CV.	Enver- gadura — m.	V. M. — h.	P. T. — Kg.	Techo — m.	Nomenclatura F. A. Rojas
Marcel Bloch-200..	1934	MA	4	2	Gnôme - Rhône 14- Kdrs.....	760	22,45	290	7.150	6.000	BB.
Fokker F-XVIII...	1933	MA	16	3	Wright Whirlwind 975-E.3.....	450	24,50	245	7.650	6.000	BF (transporte).
ANT-40 «SB-2»....	1936	MB	3	2	M - 100 (Hispano Suiza).....	860	20,30	405	6.520	8.500	BK «Katuska».
Potez 54.....	1934	MA	4	2	Hispano Suiza 12- Xirs.....	690	22,10	310	5.790	9.000	BP.
Vultee V-1.A.....	1934	MB	10	1	Wright-Cyclone R- 1820.F-2.....	770	15,25	375	3.860	6.710	BV.
Grumman G-23...	1934	B	2	1	Wright-Cyclone R- 1820.F-53.....	725	10,50	340	2.175	7.000	AD (FF-1) «Delfin»

Aviones de escuela (E) y sanitarios (S).

En momentos en que la necesidad de graduar urgentemente pilotos de guerra es problema de vital importancia parece lógico la presencia en una fuerza aérea de un avión de escuela que, en su misión elemental, facilite una labor que ya su servidumbre bélica convierte precisamente en dificultosa.

Sin embargo, este factor decisivo en la formación de un arma no tuvo solución práctica por manifiesta falta de dirección técnica, y en la primavera de 1937 comenzó ya el envío a la U. R. S. S. de los futuros pilotos de la Aviación marxista para su enseñanza. La adquisición, pues, de un avión de escuela de tipo *standard*, que era lo indicado, disponiendo, además, de mercados fáciles en Francia e Inglaterra, pasó olímpicamente a ser problema de tercer orden.

El detenido examen de los aviones denominados de enseñanza da idea clara de este evidente estado de desorientación orgánica.

En las Escuelas, aparte de los modelos “De Havilland” y las “GP”

construidas en Alicante, que volaban en cierta cantidad—aproximadamente unas 75 de ambas marcas—, las variadas gestiones de compra habían conseguido reunir un extraño museo de aviones de todas las procedencias en muy escaso número.

La enseñanza elemental se realizaba, amén de los citados, con biplazas “Caudron Aiglon”, algunos anticuados “Morane Saulnier” (tipos MS-60 y MS-140), sin utilidad militar alguna, y el “Hispano Suiza E-34”, ganador del segundo premio en el Concurso para aviones de entrenamiento celebrado en 1935.

Con motores de mayor potencia, y usados como aviones de escuela avanzada y de transformación, existían los monoplazas alemanes “Bücker Jungmeister”, de acrobacia, y “Focke Wulf Stösser”, adquiridos seguramente por mediación de alguna nación balcánica o báltica; el “Romano R-82”, también acrobático; el “Morane Saulnier MS-230, el “Sema-10”, de origen francés; unos cuantos “Hispano Suiza E-30”, utilizados para ejercicios de tiro, y la versión biplaza del “Rata” ruso, conocida más tarde por “UTI-16”.

Para prácticas de vuelo nocturno usábanse un pequeño número de “Hanriot H-182”, de escuela primaria, y el “Koolhoven FK-51” en dos versiones; destinado este último a la Escuela de Carmolí en dos escuadrillas, fué usado, además, en cortos servicios de enlace. Capturado, recibió en 1948 la denominación L-18.

Por último, varias avionetas procedentes de los Aero Clubs españoles—“Caudron Luciole”, “Miles Falcon” y “Monocoupe”—completaban, junto a un monoplaza “Sparrowhawk”, este arcaico cuadro de aviones de escuela. De todos ellos, los nacionales recuperaron cierta cantidad de Hispanos, GP, De Havilland, Caudron, Koolhoven y Miles.

Los rojos poseían—no sabemos si llegaron a actuar decisivamente en alguna ocasión—dos tipos de aviones sanitarios: el “Farman F-402”, para un herido, y el moderno “Monospar ST-25”, con capacidad para tres tripulantes y dos camillas. El “Monospar” aún voló después de la guerra en el grupo 31 y luego como L-8 (1948).

Al terminar la Cruzada documentos encontrados a los rojos en su huida permiten vislumbrar cómo fué la enseñanza en sus Escuelas

de Vuelo, que estuvieron enclavadas en la zona Sur: Albacete, Murcia y Alicante.

Se practicaba el vuelo elemental en las escuelas de Alcantarilla y Palmar y la transformación en Alhama; existían dos escuelas de caza, una en Lorca y otra para el "Rata" en Carmolí; para el entrenamiento de polimotores se enviaban los pilotos a Totana, para el vuelo nocturno, a Carmolí, y Los Alcázares servía de escuela de hidroaviones. La Bolsa de Pilotos radicaba en Archena.

He aquí unos datos finales: se volaron sesenta y seis mil horas, el número de alumnos fué de 3.000, de los cuales se graduaron como pilotos 1.200, siendo una de las principales causas de expulsión la falta de "corazón", disciplina de vuelo e ideales políticos.

Escuelas	Horas doble mando	Horas sueltas	Localidad
Elemental	De 9 a 17	25	Alcantarilla y Palmar.
Transformación..	De 1 a 2	De 5 a 7	Alhama.
Caza	De 1 a 3	De 7 a 10	Lorca.
Caza "Rata"	De 1 a 2	De 5 a 8	Carmolí.
Polimotores	De 1 a 2	5	Totana.
Vuelo nocturno.	De 1 a 2	5	Carmolí.
Hidroaviones ...	De 1 a 2	De 5 a 10	Los Alcázares.
Depósito pilotos.	Las necesarias	Las necesarias	Archena.

MODELO	Año	Célula	Plazas	Motor	MARCA	Po- ten- cia — CV.	Enver- gadura — m.	V. M. — Km. h.	P. T. — Kg.	Techo — m.	Nomenclatura F. A. Rojas
Caudron C-600....	1935	MB	2	1	Renault Bengali 4- Pei.....	140	11,38	215	825	4.000	EA «Aiglon».
S. A. B. SEMA-10.	—	—	—	1	Hispano Suiza (Wright) 9-Qd....	250	—	—	—	—	EC (Bordelaise).
Hispano Suiza E-30	1932	MA	2	1	Hispano Suiza (Wright) 9-Qd....	250	12,00	227	1.350	6.500	EE (escuela tiro).
Hispano Suiza E-34	1935	B	2	1	DH-Gipsy Major	130	9,10	180	780	4.000	EF.
González Pazo GP-1	1935	MB	2	1	Elizalde (Walter) J-4.....	105	11,60	212	880	4.500	EG.
Koolhoven FK-51..	1935	B	2	1	Wright - Whirlwind R-975.E.....	450	9,00	265	1.550	6.500	EJ (esc. nocturna).
Koolhoven FK-51 bis.....	1935	B	2	1	A. Siddeley Jaguar.	400	9,00	253	1.450	6.500	EK (esc. nocturna).
Caudron C-272....	1933	B	2	1	Renault Bengali 4- Pei.....	140	9,90	178	840	5.300	EL «Luciole».
De Havilland DH- 60.....	1931	B	2	1	DH-Gipsy Major I.	130	9,15	180	760	4.530	EM «Moth Major».
Miles M-3.....	1934	MB	4	1	DH-Gipsy Major I.	130	10,60	230	884	5.480	EN «Falcon» (trans- porte).
Miles M-3.....	1935	MB	4	1	DH-Gipsy Six.....	200	10,60	280	1.145	5.600	EN «Falcon» Six.
Miles M-5.....	1935	MB	1	1	DH-Gipsy Six.....	200	8,50	289	795	—	EN «Sparrowhawk».
De Havilland DH- 82.A.....	1931	B	2	1	DH-Gipsy Major I.	130	8,95	175	829	4.870	EP «Tiger Moth».
Monocoupe 90-A..	1935	MA	2	1	Lambert R-266....	90	9,76	216	720	4.575	EQ.
Romano R-82....	1936	B	2	1	Salmson 9-ABA....	280	10,50	235	1.275	7.500	ER.
Morane Saulnier MS-230.....	1928	MA	2	1	Salmson 9-Ab....	230	10,70	207	1.208	4.000	EU.
Morane Saulnier MS-60.....	1926	MA	2	1	Salmson 5-Ac....	60	11,70	160	—	—	EU.
Morane Saulnier MS-140.....	1928	B	2	1	Renault Bengali 4- Pei.....	140	11,10	165	—	—	EU.
Focke Wulf FW-56	1935	MA	2	1	Argus AS-10.C....	240	10,50	285	985	6.000	EW «Stösser».
Bücker Bü-133....	1936	B	1	1	Siemens Sh-14.A..	160	6,60	210	585	6.000	EX «Jungmeister».
CKB I-16 (UTI)..	1936	MB	2	1	M-25 (Wright)....	700	8,88	395	1.650	9.000	EY «Mosca».
Hanriot H-182....	1934	MA	2	1	Lorraine Mizar 7. Me.....	240	12,00	210	900	4.500	EZ (esc. nocturna).
Farman F-402....	1934	MA	3	1	Lorraine 5-Pb....	110	11,70	195	1.000	—	SF (sanitario).
Monospar ST-25..	1936	MB	5	2	Pobjo y Niágara III	90	12,24	210	1.305	4.275	SM «Universal» (sa- nitario).

Aviones de transporte (T).

El mando llamado de Transporte agrupaba en la Aviación roja los aviones de enlace o transporte ligero, usados también en misiones generales, y los propiamente de transporte; todos ellos mezclados en heterogénea gama de marcas y tipos de muchas nacionalidades.

Entre los primeros figuraban nueve monomotores y un bimotor del tipo "Monospar ST-25", de los cuales el "Stinson Reliant" y los De Havilland "Fox-Moth" y "Hornet-Moth" eran avionetas de uso privado incautadas a sus propietarios, completando el cuadro los siguientes modelos: un "Percival Gull", que, capturado intacto en Albacete, voló hasta 1948 (L-1); un "Spartan Executive", matriculado EC-AGM en zona roja; un antiquísimo "Potez 25" y varios "Farman F-402" (versión *standard* y escuela), "Potez 58" y "RWD-13". Este último avión de origen polaco, que había sido apresado por los nacionales durante la guerra, fué usado en muchas ocasiones por el comandante García Morato como avión personal durante los años 1937 y 1938; hasta hace un par de años aún volaban en Logroño tres o cuatro de estas avionetas, que, con el nombre de "Polaca", pertenecieron después de la Victoria al grupo 30.

Formando parte del núcleo de aviones de transporte pesado encontramos cuatro tipos que fueron usados por los rojos para la enseñanza. Los antiguos "Fokker F-VII", procedentes de la L. A. P. E. de anteguerra, realizaron varias misiones de carácter ofensivo por tierras de Aragón en 1936 para terminar como escuela de polimotores en Totana; el viejo monomotor "Latecoere 28", que había servido en Los Alcázares para la observación, fué a morir en el aeródromo argelino de La Senia (Orán) después de una frenética y temeraria huida desde Alicante ante el avance de las tropas nacionales, y los aparatos norteamericanos "Northrop", de los tipos "Delta" y "Gamma", se emplearon en la transformación de bombarderos.

En la L. A. P. E. (Líneas Aéreas Postales Españolas) roja fueron encuadrados, además de los ya mencionados "Envoy" y "Dragon", los "Douglas DC-2" adquiridos en 1935 y bautizados "Orión", "Sagitario", "Hércules" y "Granada"; capturado el "Orión" en Sevilla por Vara del Rey, los tres restantes operaron como bombarderos en

los meses de agosto y septiembre de 1936, tratando inútilmente de paralizar las evoluciones de las tropas hacia la capital de España, hasta que, relegados después a su pura misión de transporte, se les unió en 1937 un nuevo "DC-2" matriculado EC-AGN. También dos bimotores "Caudron Goeland" (EC-AGF y EG-AGG), y posiblemente los seis "Bréguet Wilbault 470" que efectuaban el enlace con el sur de Francia desde Barcelona, formaron en la L. A. P. E. Algunos "Goeland" volaron también en servicio de guerra por tierras del Norte, junto a los pequeños bimotores "Potez 56".

Terminan la lista el raro trimotor checo "Avia 51", los "Lockheed Orión" y "Electra" y el "Consolidated Fleetster", recuperado en número de dos en Orán. Los tipos "Electra", "Gamma"—capturados inicialmente durante marzo de 1937 en el mercante rojo *Mar Cantábrico* procedente de Méjico—y "Fleetster" volaron muchos años en la Aviación nacional (1939-1948) como aviones de enlace en los grupos 42, 43 y 47, pasando a formar parte de la nueva nomenclatura L-10, L-12 y L-17, respectivamente.

MODELO	Año	Célula	Plazas	Motor	MARCA	Poten- cia — CV.	Enver- gadura — m.	V. M. — Km. h.	P. T. — Kg.	Techo — m.	Nomenclatura F. A. Rojas
Avia 51.....	1934	MA	7	3	Avia RK-12.....	250	15,10	264	3.750	4.000	TA.
Douglas DC-2.....	1934	MB	16	2	Wright Cyclone SGR-1820.F.....	760	25,90	340	7.945	7.000	TD.
Farman F-402.....	1934	MA	3	1	DH-Gipsy Major..	120	11,70	210	1.080	—	TF.
Farman F-402.....	1934	MA	3	1	Lorraine 5-Pb.....	110	11,70	195	1.000	—	TF (escuela).
Caudron C-445.....	1936	MB	10	2	Renault Bengali 6- Pdi.....	210	17,60	305	3.500	5.750	TG «Goeland». (L. A. P. E.).
De Havilland DH- 87.B.....	1934	B	2	1	DH-Gipsy Major..	120	9,96	210	906	3.900	TH «Hornet Moth».
Northrop 2-D.....	1933	MB	2	1	Wright Cyclone R- 1820.F.....	750	14,63	365	3.335	7.600	TJ «Gamma» (bom- bardeo).
Lockheed 9-D.....	1933	MB	7	1	Pratt Whitney Wasp S. I-D. I.....	575	13,00	360	2.630	6.710	TK «Orión».
Latecoere 28.....	1929	MA	10	1	Hispano Suiza 12- Hbr.....	500	19,25	240	2.310	5.600	TL (escuela obser- vación).
Monospar ST-25...	1935	MB	4	2	Pobjoy Niágara III.	90	12,24	225	1.305	4.275	TM.
Northrop 1-D.....	1933	MB	9	1	Wright Cyclone R- 1820.G.....	850	14,63	336	3.337	7.500	TN «Delta» (bom- bardeo).
Spartan 7-W.....	1936	MB	5	1	Pratt Whitney SB Jr.....	400	11,88	340	2.002	—	TP «Executives».
Stinson SR6-A....	1935	MA	4	1	Hispano Suiza (Wright) 9-Qd....	250	13,20	221	1.418	4.270	TS «Reliant».
Bréguet W. 470.T..	1936	MB	12	2	Gnôme Rhône 14- Krsd.....	860	20,50	382	6.800	—	TV «Fulgur». (L. A. P. E.).
Lockheed 10-A....	1935	MB	12	2	Pratt Whitney Wasp Jr. T-3.....	420	16,76	332	4.420	6.100	«Electra». Baja 1938.
De Havilland DH- 83.....	1932	B	3	1	DH-Gipsy Major..	120	9,37	172	940	6.000	«Fox Moth».
Percival Gull.....	1935	MB	3	1	DH-Gipsy Six.....	200	11,17	282	1.112	—	—
Potez 25.....	1928	B	2	1	Gnôme Rhône Jupi- ter 9-Adi.....	420	14,00	205	1.900	5.000	Baja en 1938.
Potez 56.....	1934	MB	6	2	Potez 9-Ab.....	185	16,00	275	2.475	6.000	Baja en 1938.
Potez 58.....	1934	MA	3	1	Potez 6-B.....	115	11,30	195	906	—	Baja en 1938.
Consolidated 17-A.	1932	MA	10	1	Pratt Whitney Hor- net S. I.....	575	15,50	288	2.950	6.000	«Fleetster».
Fokker F-VII.....	1929	MA	8	3	Hispano Suiza (Wright) 9-Qd....	250	19,31	210	4.500	4.300	Escuela.
R. W. D.-13.....	1935	MA	3	1	Walter Major.....	130	11,50	210	890	4.200	—

Hidroaviones (H).

La actuación de los hidroaviones rojos durante el principio de la Cruzada fué realmente desastrosa; más tarde, y en vista de su nula colaboración, los supervivientes fueron relegados a misiones de escuela en Los Alcázares.

Se comprende perfectamente. Después de los asesinatos de Cartagena, en los que perecieron la casi totalidad de los oficiales de la Aeronáutica Naval, los hidros que quedaron en zona roja operaron desde las bases de Málaga, San Javier, Barcelona y Mahón en acciones de reconocimiento y bombardeo sobre el Estrecho de Gibraltar y las islas Baleares, pero sin pilotos para tripularlos, y animados únicamente de ese feroz instinto que los dirigentes marxistas supieron inculcar a la marinería de la Escuadra roja—muy “a lo Krons-tadt”—, su papel bélico fué algo más que desairado.

Quizá su sola “hazaña” se reduce a un truculento título policíaco: asesinato en vuelo. El día 7 de agosto de 1936 un “Wal” nacional partía de Cádiz con rumbo a Ceuta, amarrando en la base enemiga de Málaga con su piloto, el alférez de navío José M.^a Moreno, muerto por la tripulación sublevada compuesta por el segundo piloto y un mecánico...

El Gobierno, pues, sólo admitió la adquisición de tres modernos anfibios “Fairchild 91”, que se perdieron en la campaña de Santander.

Y, sin embargo, en julio de 1936 los rojos podían enfrentar a la docena de hidros franquistas un total de 40 hidroaviones con varios “Dornier Wal”, “Savoia S-62”, los “Vildebeest” de San Javier y los viejos “Macchi” de Barcelona y la base murciana; la lección de Mallorca fué, por lo visto, contundente.

En sus cubiles, la Victoria española aún recuperó dos “Wal” y dos “Vildebeest”.

MODELO	Año	Célula	Plazas	Motor	MARCA	Po- ten- cia — CV.	Enver- gadura — m.	V. M. — Km. h.	P. T. — Kg.	Techo — m.	Nomenclatura F. A. Rojas
Dornier Wal.....	1929	S	4	2	Rolls Royce Eagle-IX (A-9).....	360	22,50	185	5.450	5.000	HD (escuela).
Dornier Wal.....	1931	S	4	2	Hispano Suiza 12-Lbr.....	600	22,50	210	6.500	5.000	HD (escuela).
Macchi M-18.....	1926	B	3	1	Isotta Fraschini Asso-200.....	250	15,80	184	1.780	5.500	HM (escuela).
Savoia S-62.....	1929	B	3	1	Isotta Fraschini Asso-500.....	500	15,50	205	3.200	4.200	HS (escuela).
Vickers Vildebeest.	1935	B	2	1	Hispano Suiza 12-Lbr.....	600	14,93	215	3.775	4.000	HV (bombardeo).
Fairchild 91.....	1936	MA	5	1	Pratt Whitney Hornet S.4-D.....	750	17,08	296	4.358	6.100	Tipo XA-942.

Punto final sobre el material aeronáutico rojo, y para curiosidad de los más exigentes observadores, digamos que los "Martinsyde", "Fleet 10" y autogiros "La Cierva" fueron desmantelados, los "Ju-52" desaparecieron misteriosamente y el trimotor "Ford 4.T" (EC-RRA) de la L. A. P. E. cayó en poder de los nacionales, sirviendo en el grupo 42 (42-8), y que los rojos capturaron en estado de vuelo cuatro aviones nacionales que clasificaron curiosamente con la inicial F (¿faccioso?) en su nomenclatura:

FF Fiat CR-32 (caza)	1 — Fiat A-30, RA	550 CV.
FH Heinkel He-111, B (bombardeo)	2 — Daimler Benz DB-600.	920 CV.
FM Messerschmitt Bf-109 (caza)	1 — Junkers Jumo 210, A...	670 CV.
FS Savoia S-81 (bombar- deo)	3 — Alfa Romeo 126	750 CV.

MARCAS DE AMETRALLADORAS USADAS POR LOS AVIONES ROJOS DE COMBATE

Marca	Modelo	Calibre m/m	Disparos por minuto	Origen
Vickers Armstrong	1917	7,7	950	Inglesa.
Bergman	MG-15	7,92	950	Alemana.
Spitalny Komaritski ...	1930	7,62	1.500	Rusa.
Lewis	1915	7,7	900	Americana (in- glesa).
Ceska Zbrojovka	1925	7,92	850	Checa.
Darne	1925	7	900	Francesa.
Shkas (Maxim)	1930	7,62	900	Rusa (alemana)

El servicio de la Defensa Especial contra Aeronaves de la Aviación roja estaba constituido hacia el final de la guerra por 22 baterías rusas "S.K." de 76,2 mm. de calibre y 14.500 metros de alcance, tres baterías fijas "Skoda" de 85 mm., dos baterías "Vickers" de 80 mm., 16 baterías suecas "Bofors" de 45 mm. y gran número de ametralladoras y cañones antiaéreos, de tipo "Oerlikon", de 20 mm. de calibre y 3.000 metros de alcance.

La reacción antiaérea de los rojos—las baterías de 76,2 mm. fueron siempre servidas por personal ruso—sólo tuvo su momento culminante durante la primavera de 1937, en la iniciación de la ofensiva aérea que lanzaron los nacionales como preludio de los grandes *raids* de bombardeo que a partir de 1938 debían estrangular el tráfico rojo en los puertos del Mediterráneo.

Aspecto general de la Aviación roja.

Durante muchos años presumieron los rusos de una Aviación militar técnicamente perfecta. No debe, sinceramente, creerse en esa formidable y poderosa efectividad de la Flota Aérea Roja ("Roja" fué reemplazada por "Soviética" en 1946), hasta el ingenioso y aprovechado desmantelamiento de la industria aeronáutica alemana de la zona rusa... A muchos años de nuestra Cruzada, la U. R. S. S. pudo

beneficiarse de una Segunda Guerra Mundial gracias al contacto, aliado o enemigo, que la convirtió en verdadera potencia aérea.

Porque lo cierto es que España primero, Finlandia después y el principio de lo que ellos llaman su "patriótica gran guerra" (1940-41), no fué más que trágica exhibición de flota aérea completamente teatral—eso sí, en cantidad y con elemento femenino incluido gratuitamente—que aún mostraba en su tramoya instrumentos de precisión usados ya por nuestros abuelos... Los "Chatos", "Moscas", "Natachas" y "Katiuskas", en servicio todavía, murieron acribillados por las ráfagas mortales de la Luftwffe.

Esa teatralidad de que se rodearon en su afanoso intento por amenazar al mundo entero tuvo una prensa bien pagada, pero absurdamente orientada; gracias a este fanático partidismo, la revista francesa *Vu* escribía bajo la pluma de un tal W. H. Rings-Kell, corresponsal suizo de guerra en la España roja, que el "Fiat BR-20", por ejemplo, era una copia exacta del "Katiuska" y que el "Me-109" alemán había sido un proyecto de Tupolev (creador de los ANT) vendido por éste a los alemanes y condenado a muerte por dicha causa..., pero indultado con la promesa de crear un caza ruso superior a aquél.

Enrico Meille comentaba en *L'Ala d'Italia* de septiembre de 1939 tan peregrina información con la fina ironía que reflejaba su comentario, al afirmar que "la cosa debía haberse conseguido por Tupolev, pero vendiendo nuevamente el proyecto a sus amigos alemanes, ya que por dos veces Heinkel y Messerschmitt se habían permitido batir sucesivamente la marca mundial de velocidad"...

Pero los "SB-2" y los "I-16", que a principios de 1936 eran ya construídos en serie, adelantándose a tipos similares de otras naciones que estaban en período experimental, demostraron la incapacidad técnica del tosco rearme soviético, que no supo aprovecharse de esta ventaja inicial, pese a las enseñanzas que sobre la guerra española supieron encajar.

El pilotaje de sus aviadores en España no era precisamente muy fino. Se notaba en ellos una evidente falta de "horas de vuelo", que pretendían suplir, repetimos, con una rigidez disciplinaria desprovista totalmente de iniciativa personal. Además, acusaban falta de expe-

riencia en lo referente a la navegación y, sobre todo, al vuelo sin visibilidad.

No se sabe con exactitud la cifra que alcanzó el personal ruso en España; se calcula en más de 400 el número de pilotos que volaron en la Aviación roja. Los aviadores rusos, oficiales del Ejército soviético reclutados como voluntarios, efectuaban en nuestro país un servicio de guerra de seis meses hasta su relevo.

El Gobierno francés de aquel tiempo, como si en ello le fuera la vida, suministró a los "republicanos" el mejor equipo de que disponía en su aviación de caza y lo mejor de sus orgullosos *multiplaces de combat*: los cinco monoplazas, D-371, D-500, D-510, Loire 46 y S-510, figuraban en la Aviación militar francesa como los *chasseurs* más modernos de servicio en 1936.

Los pilotos galos de estas escuadrillas de caza y de las de bombardeo que volaron en España, mandando formaciones de aviadores ingleses, checos, polacos, suizos, yugoslavos, belgas, etc., pertenecientes a la "2.^a Escuadrilla Lafayette", navegaban bien y en los combates aéreos adoptaban una postura defensiva que reflejaba buen pilotaje, aunque sacrificando la espectacularidad a la mejor posición; así lo reconocieron imparcialmente los aviadores nacionales al afirmar, en septiembre-octubre de 1936, que los pilotos franceses de los cazas "Dewoitine" maniobraban con destreza y habilidad, mientras los navegantes de los "Potez 54" realizaban perfectamente sus incursiones.

Las demás naciones no hicieron otra cosa que aplaudir tímidamente... y vender lo que fuera.

Los escasos norteamericanos, por ejemplo, haciendo alarde de unas facultades exageradas, combatían por deporte, raro deporte en verdad. Su manera de pilotar, con la manecilla de gases, era generalmente brutal; no cuidaban en absoluto del aparato.

Se enrolaban en las Embajadas rojas de España en el extranjero, con la promesa de grandes retribuciones económicas, que sólo llegaron a cobrar al principio; más tarde, ante la crudeza de los combates y el incumplimiento de lo estipulado, iniciaron su retirada a mediados de 1938.

Franceses y americanos se hicieron pagar con auténtico y generoso oro español sus ideales comunistas...

El atuendo de estos aviadores extranjeros, que llegó a hacerse "semioficial", consistía en una canadiense de cuero, cualquier clase de pantalones y el casco de aviador, lo cual era, en realidad, la combinación de vuelo de los pilotos rojos.

Imparcialmente, el mundo tuvo que reconocer que, si los aviones nacionales les ganaron la batalla, fué sencillamente porque eran mejores y, sobre todo, porque sus tripulantes luchaban por algo que no se enseñaba ni en las factorías militares del mar Negro ni en las consignas políticas que se predicaban en el país vecino con alegre ignorancia y bajo los auspicios personales del señor Cot... Luego, en 1940, los pilotos militares galos, hombres que perdían la vida por una sola bandera y en manifiesta desigualdad de condiciones, aborrecerían amargamente la tutela del Frente Popular francés.

La Aviación roja, inmediatamente después de su alarde numérico de julio de 1936, atravesó una crisis de material y personal hasta noviembre de ese mismo año, que trae la llegada de los primeros aviones rusos; con ello consigue disponer en marzo de 1937 de relativa abundancia de efectivos aéreos, que conserva, sufriendo pérdidas considerables, hasta la ofensiva de Brunete. A partir de agosto vuelve a rehacerse, para quedar diezmada nuevamente en las batallas de Aragón y Teruel, ante lo cual una nueva ayuda de las democracias y la U. R. S. S. les sitúa otra vez en una mayoría que demuestra claramente el total de 250 aviones (90 "Ratas", 70 "Curtiss" y 90 "Katiuskas", "Natachas" y "Delfines") que aún poseen en plena batalla del Ebro, septiembre de 1938.

Pero ya es el fin. Durante el curso de esta sangrienta y memorable batalla queda la Aviación marxista completamente destrozada y hasta la derrota total sus efectivos son ya muy reducidos.

Prescindiendo del furor terrorista que, por odio o cobardía, les animó al principio de la guerra, y pese a su demostrada falta de disciplina, reconozcamos que, a partir de 1938, los "I-15", "I-16" y "SB-2" presentaban combate a los cazas nacionales mientras fueron tripulados por españoles al cabo... Muchos de ellos combatieron a disgusto con los rojos y forzados por las trágicas consecuencias de una

represalia que no impedía, en alguna ocasión, su huída a la zona nacional.

Terminada la guerra no hubo un solo aviador que pagara con la vida el único hecho de haber volado contra Franco. La odisea de Rusia para los que quedaron allá rubricó con creces su condición temperamental de españoles.

Su drama, por ser víctimas de sus propios aliados en España, fué penoso realmente. Cuando el 1.º de abril de 1939 se produce la Victoria nacional se encontraban 200 españoles enviados por el Gobierno rojo para graduarse como pilotos de caza en la Escuela de Aviación de Kirabad (Azerbaiyán).

Ese drama, que para muchos no tuvo más alternativa que la muerte o el cautiverio perpetuo, se iniciaba en el mismo instante en que 130 de ellos manifiestan su deseo de salir del "paraíso" soviético, cifra que, ante las presiones, amenazas e insinuaciones hechas por los organismos rusos, quedó reducida a 85 pilotos, que siguieron insistiendo en sus peticiones de salida hacia Argentina, Méjico y España inclusive.

Destinados a trabajar en fábricas de armamento al estallar la Segunda Guerra Mundial, en enero de 1940 son deportados a Siberia, por derrotismo, los primeros ocho pilotos que formaban la vanguardia de este desesperado grupo de decepcionados. Al año siguiente, en julio, otros 22 pilotos que se habían atrevido a continuar en sus deseos, marchaban al campo de concentración de Krasnoiarsk (Nueva Siberia), para de allí seguir a las colonias-prisión de Spaska y Karaganda.

Con la sola excepción de tres de ellos, que alcanzaron finalmente Méjico por intervención norteamericana, estos pilotos, que cometieron el crimen de pedir licencia para salir de Rusia, han pagado caro su comunismo; sólo algunos, muy pocos, consiguieron repatriarse a bordo del *Semíramis* en abril de 1954 y después de quince años de cautiverio.

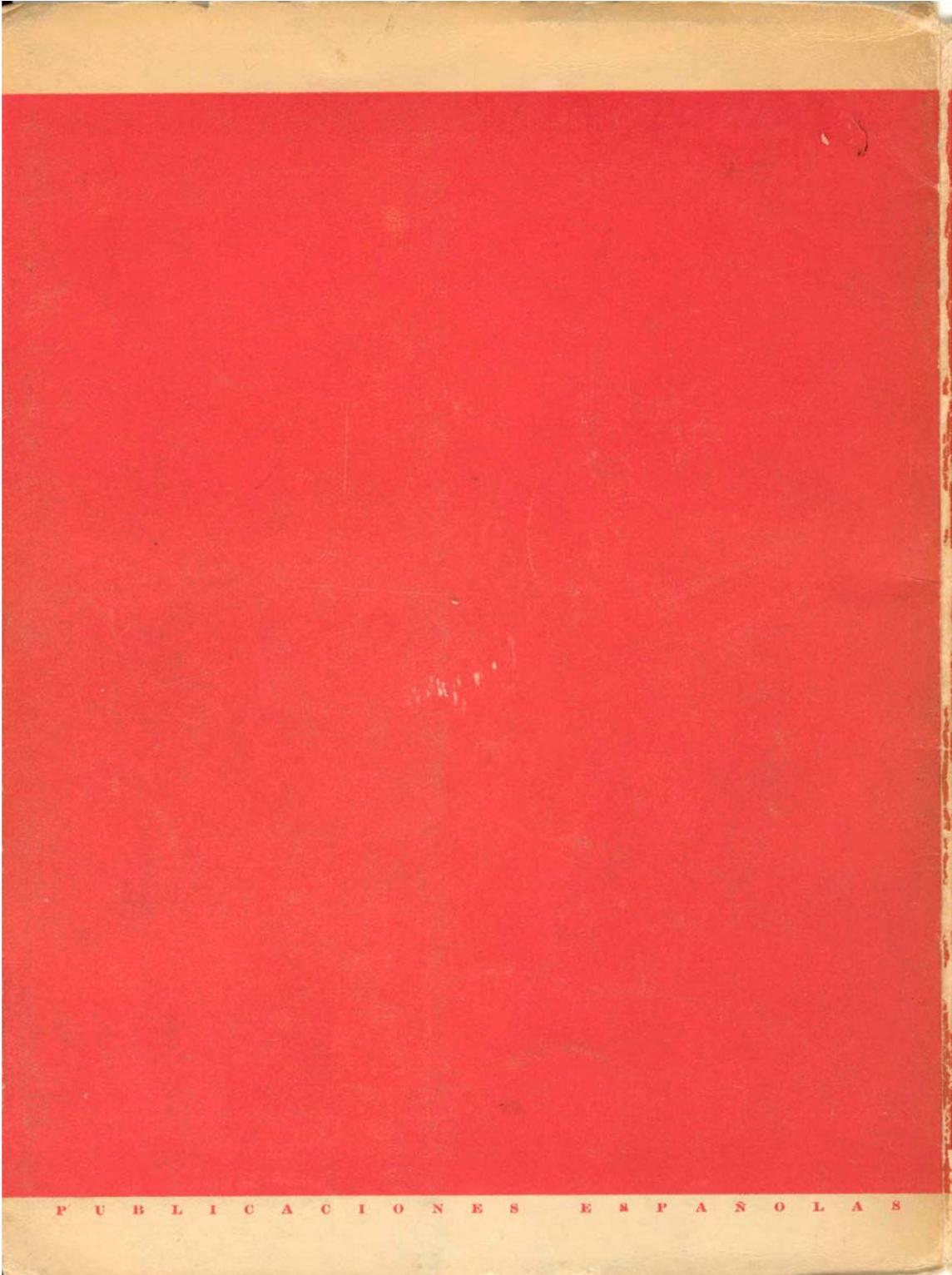
Como muy bien escribiera en su día el periodista español A. Prego, "este proceso, que lleva a unos hombres desde el campo rojo hasta el abrazo con los miembros de la División Azul, encierra ciertas enseñanzas...".

¡Triste engaño el de la "Gloriosa", no sólo como fraude político, sino como arma militar! Porque, habiendo vencido siempre a los aviones de Franco en todos los combates aéreos, queda en el más profundo misterio la razón por la cual los nacionales fueron ocupando sucesivamente todo el territorio español...

Si añadimos a todo lo expuesto hasta aquí esa falta de escrúpulos de sus propios agentes de compra, que indicábamos al principio, se comprueba fácilmente que, gracias a Dios, en esta necesaria lucha que asoló nuestra querida Patria sólo podía haber un vencedor.

El que hubo.

Mi gratitud más sincera a mis buenos amigos don Luis Sáenz de Pazos y don Felipe E. Ezquerro, por su aliento y colaboración en la publicación de ALAS ROJAS SOBRE ESPAÑA.



PUBLICACIONES ESPAÑOLAS