



## LA GUERRA AÉREA EN EL ALTO PALANCIA DURANTE EL CONFLICTO CIVIL

(1936-1939)

**Carlos Javier Sánchez Martín**

### 1.- Introducción

La Aviación Militar española en 1936 era un arma anticuada, los aviones con los que estaba dotada eran procedentes de los años veinte (Breguet XIX y Nieuport 52) y se había iniciado un proceso de reequipamiento para lo que se había tramitado las licencias de fabricación en España de algunos aviones destinados a sustituir el material existente (Hawker Fury) y se estudiaba la adquisición de otros aviones (los bombarderos Potez o Martín), pero la modernización del Servicio de Aviación apenas si se había realizado al estallar el conflicto.

La lucha aérea durante la Guerra Civil, en cuanto a material, pasa por tres etapas muy claras que se desarrollan durante el año 1936. Los primeros días se vuela con el material existente, caduco y apenas preparado para una guerra de larga duración. Los combates podían recordar a los de la I Guerra Mundial: pocos enfrentamientos por la escasez de material y falta de aviadores para volarlos. Al poco de estallar el conflicto ambos bandos se lanzan a la búsqueda de material aéreo más adecuado a sus necesidades, se inicia así la segunda fase en la cual el gobierno republicano se apoya directamente en Francia, que comienza el suministro de aviones más modernos, los Dewoitine y Loire (como cazas) y los Potez (como bombarderos), mientras que los sublevados logran el apoyo, casi a la vez que los gubernamentales, de Italia y Alemania que les suministran aviones de transporte (SM-81 y Ju-52, susceptibles de ser empleados como bombarderos) para realizar el traslado de las tropas por el aire a través del estrecho. Poco después llegaban los primeros cazas, los Fiat CR 32 y los Heinkel 51 que bien administrados dieron a los nacionalistas el dominio del aire y permitieron el rápido avance hacia Madrid.

En pleno avance, casi imparable, hacia Madrid, podemos decir que se inicia la tercera fase. En ella llegan al bando republicano los suministros de procedencia soviética que permite que el dominio en el aire pase a manos gubernamentales y se consiga detener el avance de las tropas de África en las mismas puertas de la capital de España. Este desequilibrio en la calidad del material fue poco a poco igualado por los nacionales a base de cantidad (formación de la Legión Cóndor y Aviación Legionaria) y algo después con la aportación de la nueva generación de aviones de la Luftwaffe alemana (Bf-109, He-111 y Do-17) y en menor medida por la Regia Aeronáutica italiana que aportaba el SM-79.

La Aviación durante nuestra guerra vio la transición del avión biplano al monoplano, desarrollándose nuevas tácticas de combate aéreo(2) que se realizan a mayor velocidad y altura, se verificó el aumento del potencial de fuego de los cazas(3) y se ejecutaron los primeros bombardeos de poblaciones como elemento de castigo y terror hacia la población civil.



**Vickers Vildebeest (T-1, c/n 230, ex G-ABGE). Primer prototipo de la serie construida bajo la licencia en Cádiz por CASA. Ejemplares como éste fueron los primeros aviones en sobrevolar la Comarca del Alto Palancia al inicio de la Guerra Civil. (AHEA)**

La comarca del Alto Palancia tuvo toda la guerra su centro de atención fijado en el frente establecido en torno a la ciudad de Teruel y en él están centrados todos los avatares de la guerra. Desde los comienzos hasta el final de ésta, este fue el punto donde se desarrollaron todos los combates. Es por ello por lo que para relatar la guerra aérea en esta comarca no nos hemos podido desligar de este hecho, estableciendo tres etapas claramente diferenciadas por las cuales evoluciona la lucha aérea: los inicios, en los que en el verano de 1936 se apoya el avance de las columnas que tratan de tomar Teruel con los anticuados aviones de los que se disponían. La ofensiva del invierno del 37-38 que culmina con la caída de Teruel en manos republicanas y la reconquista de la misma por los nacionales, punto que marca el final de la supremacía aérea de la aviación gubernamental. Esta importante batalla

empieza a poner de manifiesto la potencia aérea de los nacionales y aunque el frente está algo alejado de la comarca, es en los aeródromos de El Toro y Barracas donde se aposentan la mayoría de los aviones republicanos que combaten en esta dura batalla. Finalmente en la última etapa, en abril de 1938, los combates se desarrollan ante el empuje nacional que avanza desde Teruel por la carretera general de esta ciudad a Sagunto y que es frenado en julio de 1938 por la ofensiva del Ebro. En esta fase apenas si hay protagonismo de los aeródromos de la zona, pues han de ser abandonados al principio de la batalla al aproximarse a ellos el frente, pero la mayor parte de los combates que se produjeron fueron en los cielos de esta bella comarca.

Al empezar la guerra no existía en la zona ningún aeródromo. Pero al quedar el frente fijado entorno a la capital de Teruel se comienza una serie de obras para la construcción de aeródromos que permitieran a los aviones estar más tiempo en la zona de combate y evitar largos desplazamientos hasta Manises, el único aeródromo en la zona al comenzar la guerra. Ya en agosto de 1937 están identificados los siguientes aeródromos: Sarión, Barracas, Villafamés, Villar del Arzobispo, Aguilar, El Pobo, Liria y Sagunto. Los nacionales tenían identificado además uno en Segorbe que nunca existió(4).

El aeródromo de El Toro debió de construirse por esa época, y fue muy discutida su existencia en el servicio de información nacional, pero en los informes de enero de 1938 ya aparece identificado con una dotación de 7 Polikarpov R-Z "Natachas"(5). Aparecen como nuevos aeródromos en esta zona los de Mora de Rubielos, Alfambra, Cabanes, Torralba y Casinos. Los nacionales siguen identificando un aeródromo en la zona de Segorbe que identifican con el nombre de Jérica, que no debió de existir, pues tampoco se ha encontrado constancia de él.

El aeródromo de Barracas fue ampliamente analizado por las unidades de reconocimiento rebeldes. El 19 de enero de 1938 los aviones de reconocimiento del A/88 de la Legión Cóndor sitúan este aeródromo aproximadamente a unos dos Km al sur del pueblo de Barracas, entre la carretera de Sagunto y la línea del ferrocarril. Identifican en este aeródromo la existencia de 12 cazas (seguramente Polikarpov I-15 "Chatos") y un bimotor de bombardeo. En reconocimientos realizados por la Aviación Legionaria los días 8 de marzo y 11 de abril no se señalan aparatos en este aeródromo.

En cuanto al aeródromo de El Toro los nacionales dudaron mucho tiempo de su existencia(6), dada la proximidad al de Barracas, pero tras el reconocimiento realizado por la Legión Cóndor el 20 de Enero de 1938, el aeródromo queda emplazado al NW del pueblo de El Toro y se identifican en él la presencia de aviones Polikarpov R-Z "Natachas". Los reconocimientos realizados por la Aviación Legionaria el 8 de marzo y el 11 de abril dieron resultado negativo.

## **2.- Las primeras acciones (julio-diciembre 1936)**

Al iniciarse el alzamiento, Valencia quedó bajo el control del gobierno, pasando al aeródromo de Manises parte del material aéreo que se ubicaba en

Los Alcázares, uniéndose allí con los aviones civiles pertenecientes al Aero Club valenciano, que fueron requisados.

Los días 19, 20 y 21 se registran sobre el Alto Palancia los primeros vuelos de la guerra, realizados por los Vickers Vildebeest (avión torpedero de la Aeronaval y adecuado para su uso como bombardero) con base en Manises y con misiones de reconocimiento sobre Teruel.

En estos días se entablan cerca de Sarrión los primeros combates entre fuerzas regulares sublevadas y las columnas valencianas "Pancho Villa", "Águilas Libertadoras" y "Columna Hierro" que obligan a retirarse hacia Teruel a los nacionales, pereciendo en el combate el comandante Aguado, alma mater de la sublevación en Teruel.

Ya el 23 de julio partió de Manises un Vickers Vildebeest que tripulado por el alférez Bouds y el sargento Gómez fueron a bombardear Teruel por primera vez, arrojando seis bombas sobre la ciudad y atacando otros puntos del frente. Al parecer este avión regresó a su base tocado por disparos desde tierra.

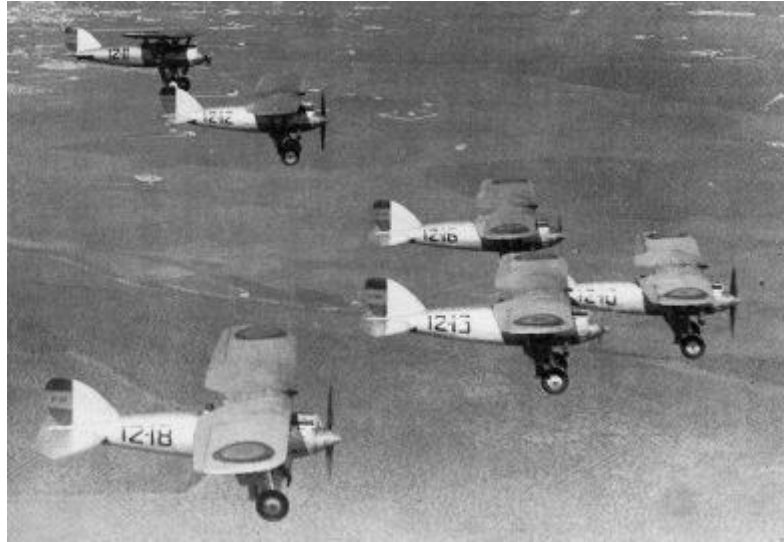
Al día siguiente los sublevados sufren el ataque de los Vildebeest en el Puerto Escandón. Sobre la ciudad turolense también confluía una columna catalana que había partido de Alcañiz y Montalbán. La ciudad quedaba casi sitiada pocos días después conservando únicamente el acceso con el resto de la zona sublevada a través de la carretera Daroca-Teruel.

En los días sucesivos los Vildebeest de Manises continuaron sus acciones de bombardeo sobre Teruel, hasta que el día 28, un Vildebeest fue alcanzado desde tierra por un disparo de fortuna, estrellándose el avión en Torremocha(7) y muriendo toda su tripulación. Los restos del avión –que llevaba ya la banda roja en el fuselaje- fueron paseados por las calles de Zaragoza, en medio del entusiasmo popular...

A pesar de esta pérdida, los bombardeos sobre Teruel prosiguieron y el día 30 cayeron sobre la ciudad ocho bombas.

En agosto los Vickers Vildebeest (mandados por el capitán Alberto González Boada) y reforzados por los Breguet XIX (que eran pilotados por Reigosa, Fernández, Gaztañondo, Casademut, Domínguez, etc...) atacaron continuamente Teruel en patrullas de dos y tres aviones que también atacan Puerto Escandón, Sarrión y Puebla de Valverde, principalmente los días 15, 17, 22, 26 y 30 de agosto.

El 23 de agosto tiene lugar en la zona el primer combate aéreo que sostienen dos cazas Nieuport 52 (8). En este combate Ángel Salas derriba a su oponente sobre Teruel. Los gubernamentales reclaman el derribo de dos aviones nacionales (sin especificar tipo) por el Breguet XIX tripulado por Gaztañondo y Domínguez el día 25. Aunque este mismo día las tropas nacionales también reclaman el derribo desde tierra de un De Havilland Dragón Rapide.



**Nieuport Ni-52. En esta foto podemos apreciar una formación de los Ni-52 del Grupo 12 de Granada antes de la Guerra. Cazas como estos sostuvieron los primeros combates entre aviones sobre los cielos de la comarca.**

En diciembre los republicanos reciben en este sector el nuevo material ruso, iniciándose los servicios sobre Teruel de los Polikarpov I-15 "Chatos", tripulados por pilotos rusos y operando desde Manises junto a los Potez 54 de la Escuadrilla España (dirigida por Malraux) que operaban desde La Señera mientras que los Potez 54 de la escuadrilla Internacional (Grupo 15) al mando de Martín Luna operaba desde Barracas. En Manises seguían operando los Breguet XIX, Vickers y Nieuport 52, que relegados a misiones de defensa de costa e instrucción, realizaban también servicios en el frente. Mientras que en Zaragoza se forma un pequeño grupo de aviones Breguet XIX y Heinkel He-46 y además llegaban las patrullas de Heinkel He-51 de Manrique Montero y Cesar Martín Campos, que pomposamente se las llamaban escuadrillas, pero que realmente cada una estaba formada por tres aparatos (9).

Con el ataque iniciado el día 25 por las columnas valencianas del coronel Velasco y la de Maciá-Companyys y el coronel Rosal sobre la línea Alfambra-Corbalán con la idea de ocupar Teruel los combates se generalizan y la actividad aérea vuelve a los cielos del Alto Palancia.

La Aviación republicana había bombardeado Teruel y su sector los días 4, 12, 17, 21 y 24 lo que acarreó el desplazamiento de las escuadrillas de Heinkel He-51 a Caudé. El último día citado, cuatro Po-54 escoltados por tres Polikarpov I-15 habían lanzado más de 100 bombas sobre la estación del ferrocarril y edificios militares de Teruel, viéndose atacados sobre Celadas por

tres He-51 de la escuadrilla 1-E-2. En este combate fue derribado un Ni-52 tripulado por el inglés John Wilson, perteneciente a la escuadrilla Internacional. Hecho prisionero, logra escapar a los pocos días.

En la madrugada del día 27 los Potez 54 volvieron sobre Teruel, de los dos que despegan de La Señera uno de ellos, en el que iba Malraux como tripulante, sufre un accidente, capotando e incendiándose(10). Se trataba del Potez "S" cuyo piloto Jean Darry tuvo que abortar el despegue por falta de potencia en uno de los motores. El otro Potez, el "Ñ" junto con dos Potez de Barracas y escoltados por los I-15, se dirigen a Santa Barbara y el Mansueto, siendo interceptados por cuatro He-51 de Concud al mando de Alfredo Arija. En el combate que se entabló, Arija fue derribado, cayendo con su avión en el Puerto Escandón. No obstante dos de los Potez han sido alcanzados, eran el "Ñ", pilotado por Marcel Florein y el "O" del capitán Gregorio Garay Martín. El primer Potez (objeto de la película Sierra de Teruel (11)) pierde altura y uno de sus motores se para, lleva un muerto en su tripulación, el argelino Jean Belaïdi, no logrando controlar el avión, Florein decide intentar el aterrizaje de fortuna cerca del pueblo de Valdelinares, sufriendo un duro choque que provoca heridas en los otros tripulantes (Taillefer, Combébias, Croisiaux y Maréchal). El otro Potez consiguió llegar a Barracas donde se estrelló, partiéndose en dos, muriendo toda su tripulación: Garay, Ángel Blázquez, Emilio Walker y Adolfo Alcázar.

El día 29 de diciembre, los I-15 republicanos en una audaz acción ametrallaron el campo de Concud alcanzando a los He-51 allí estacionados que tuvieron que ser desmontados y enviados a Sevilla para su reparación. Se eliminaba así la resistencia aérea nacional de la zona.



**El Potez "Ñ", pilotado por Marcel Florein. Derribado en Teruel / Valdelinares el 27-12-36. Dibujo de J. A. Soler.**

No obstante esta superioridad aérea, que permitiría el bombardeo de Teruel el 30 y el 31, los republicanos no lograron más avances, siendo inmovilizados en Corbalán en enero de 1937.

### **3.- El momento álgido. La Batalla de Teruel (diciembre 1937- febrero 1938)**

El Ejército Republicano, conocedor de las intenciones del Ejército de Franco de realizar una ofensiva por Guadalajara en dirección a Madrid, tenía proyectado un ataque en Extremadura con objeto de partir en dos la zona Nacional, pero en vista de que no podían adelantarse al ataque nacionalista, optaron por realizar una maniobra de diversión en el frente de Teruel.

Los republicanos tienen la certeza que la ofensiva preparada por los nacionales contra Guadalajara y Madrid será iniciada en vísperas de Navidad, con aviación y divisiones que le daban una superioridad abrumadora en aquel teatro de operaciones. Por ello en la noche del 15 al 16 de diciembre un total de 100.000 hombres, atacan el frente de Teruel, son diez divisiones distribuidas en tres Cuerpos de Ejército en punta y cuatro de reserva. Los defensores, dos brigadas de la División 52 se encierran en el Seminario y en la Comandancia de Teruel, quedando sitiados a partir del día 16 hasta el 7 de enero en que se rindieron.

Esta ofensiva sorprende a la aviación nacional con un despliegue totalmente inadecuado para contrarrestarla pues los grupos de cooperación aeroterrestres nacionales estaban más próximos a sus futuros objetivos con bases en Matacán, Olmedo, Aranda de Duero, Grajera y Soria. La Legión Cóndor estaba en Burgos de Osma, Torresaviñán y Almazán, mientras que la Aviación Legionaria era la mejor situada con respecto a la nueva ofensiva pues se desplegaba en Logroño, Tudela, Almaluez y Zaragoza.

Por su parte la aviación Republicana estaba desplegada de la siguiente forma:

Los "Chatos" de la 1ª Escuadrilla del Grupo 26 en Villafranca del Penedés que se traslada a Barracas en enero, bajo el mando del ruso Stepanov(12); la 2ª Escuadrilla en Balaguer, al mando de Leopoldo Morquillas, que pasó en enero a El Toro junto con la 3ª de Juan Comas que residía allí desde diciembre a donde se trasladó desde Barracas que cede a los "Moscas" y "Chatos" tripulados por soviéticos, mientras que la 4ª estaba en formación en Sabadell.

Los Polikarpov I-16 "Moscas" del Grupo 21, por su parte, operaban desde Caspe la 1ª y 3ª Escuadrilla, en Sagunto está la 2ª, en Sarrión estaba la 6ª que al poco pasó a Barracas, mientras que la 4ª estaba en Extremadura (Santa Cruz de la Zarza) y la 5ª en Reus. En enero la 4ª pasó a Villar del Arzobispo y después a Caspe junto a la 1ª. Mientras que la quinta pasó a Villar del Arzobispo donde permanece junto a los Tupolev SB-2 "Katiuskas".

Ya en Febrero las escuadrillas españolas de "Moscas" pasan a Sarrión, mientras que las de personal soviético (2ª y 6ª, pues la tercera había desaparecido) lo hacen desde Barracas.

Mandan estas unidades Claudín, Pleschenko, Smirnov, Zarauza y Gusiev. A Pleschenko le sucedería en el mando de la segunda escuadrilla Devodchenko. La 3ª y 6ª escuadrilla se disolvieron en el transcurso de la batalla debido a las numerosas bajas de los “Moscas” y la falta de aviones que los sustituyeran.

Las tres escuadrillas de Tupolev SB-2 “Katiuskas” se trasladan desde Lérida, Balaguer y Reus a Villar del Arzobispo y Liria. Mientras las tres escuadrillas de “Natachas” del Grupo 30, mandadas por Salueña, Pelayo y Villimar operaban desde Liria con un total de cerca de 30 aviones.

En el bando nacional, la Legión Cóndor creó una segunda escuadrilla de Messerschmitt Bf-109, contándose con 11 escuadrillas de Fiat CR-32 (entre Aviación Nacional y Aviación Legionaria). Esto daba una cierta superioridad a los nacionales pues contaban con 150 cazas contra los 125 que oponían los republicanos, aunque la proporción de cazas monoplanos era superior en los gubernamentales. Pero en lo que se refiere a la aviación de cooperación (“cadenas”) y bombardeo, la superioridad era netamente a favor de los nacionales donde los He-111 y SM-79 superaban a los “Katiuskas”, además de la existencia de los Junkers y los SM-81. En la aviación de cooperación el desequilibrio era aún mayor pues los nacionales poseían los He-51, Ro-37, He-45 y He-46 mientras que los republicanos sólo contaban con los “Natachas”, debiendo de realizar los “Chatos” servicios de ametrallamiento.

Durante la batalla de Teruel es cuando se hace un mayor empleo de los aeródromos del Alto Palancia: El Toro y Barracas. Siendo la base de las escuadrillas de “Chatos” españolas y en algún momento estuvieron en Barracas, aunque por poco tiempo, una o dos escuadrillas de “Moscas” tripulados por aviadores soviéticos, junto a la escuadrilla rusa de “Chatos”.

Son las escuadrillas españolas de “Chatos” las que más permanecen en la Comarca. La segunda escuadrilla es la que menos tiempo está, pues sólo permanece en El Toro un corto espacio, al principio de la Batalla de Teruel. La tercera escuadrilla de “Chatos”, mandada por Juan Comas, es la que más permaneció pues estuvo en esta comarca, hasta abril – mayo de 1938 y abandonó la zona poco antes de su toma por los nacionales. La 4ª de “Chatos”, bajo el mando de Ladislao Duarte, completada su formación en Sabadell se estrena en combate sobre Teruel el día 9 de enero de 1938, teniendo como base El Toro, a donde regresará durante los combates de la ofensiva hacia Valencia.

Los nacionales deciden acudir para sofocar la ofensiva el día 17 de diciembre. Ese día una gran nevada cubre los aeródromos de Soria y cuenca del Duero; las unidades que despegan se ven forzadas a volar a pocos metros de altura sobre el suelo, pero a pesar de ello regresan a sus bases sin poder llegar a Teruel.

Según Kindelán la aviación tardaba mucho en poner en marcha los aviones, con temperaturas de 20 grados bajo cero; la grasa estaba congelada, y eran frecuentes las graves averías. Todo esto, y dada la inferioridad numérica



de la aviación republicana, favorecía a estos últimos que pudieron realizar sus movimientos terrestres sin ser molestados por la aviación nacional, aunque las condiciones climatológicas pusieron su nota de dificultad en los despliegues y movimientos de tropas.

A pesar de ello la aviación nacional consigue realizar un nuevo despliegue trasladando los cazas de la Legión Cóndor a Torremocha, a seis kilómetros del enemigo y los bombarderos a Burgo de Osma; la Brigada Hispana se traslada a Burgos y Aranda de Duero mientras que la Aviación Legionaria actúa desde los aeródromos de la cuenca del Ebro. Un grupo de asalto nacional opera desde Torremocha y otro de caza se traslada a Bello, a 18 Km del frente, con otro grupo legionario. En Sanjurjo, a 16 Km del frente se sitúan dos grupos de caza.

En la batalla de Teruel, de dos meses y medio de duración, los republicanos tuvieron 37 bajas (nueve extranjeros), frente a 28 nacionales, 15 de ellos italo-alemanes.

Las acciones aéreas de mayor intensidad se suceden el día 25 de diciembre con los ataques de las cadenas de He-45 y He-51 y el día 28, entablándose en este último día un combate entre los "Fiat" y los "Chatos" y "Moscas" que se saldó con la pérdida de Antonio López Sert ("Fiat") y Martín Haupt (He-51) por parte de los nacionales mientras que en el bando republicano se perdía a José María Campoamor Peláez (I-16) y José Rubert Tomás (I-15), aunque este último piloto logró regresar por tierra a pesar de estar herido.

Se producen en los siguientes días fuertes acciones de bombardeo por ambos bandos en el sector de Albarracín, donde los nacionales han iniciado el contraataque para la liberación de Teruel, logrando tomar La Muela el mismo día 29 de diciembre.

El 7 de enero a las 8,10 h. diez "Katiuskas" bombardean el aeródromo de Calamocha, sede de la Legión Cóndor, destruyendo tres aparatos en tierra. Este día se rinden los últimos defensores de Teruel, después de 20 días de resistir los asaltos republicanos.

Los días 8, 9 y 10 de enero son de fuertes combates en los cuales los republicanos pierden dos "Natachas" (Arquímedes, Gómez, Álvaro y Mora) y los "Chatos de José Recalde(13) (que salta en paracaídas), Antonio Pérez García y Madriles.

El 18 de enero tienen lugar fuertes combates aéreos en los que actúan por vez primera los Messerschmitt Bf-109 en este frente. El resultado se salda con la Pérdida de 3 Heinkel-51 de la Legión Cóndor(14) y el "Fiat" núm. 3-92 de Pedro Gil Escoáin por el bando nacional, mientras que en el gubernamental se pierden un Polikarpov I-16 "Mosca" (Luis de Frutos(15)) y dos "Chatos" de la 1ª y 4ª Escuadrilla del Grupo 26 respectivamente.

A pesar de la intervención de los “Messers”, los gubernamentales logran éxitos sobre los “Fiats”, de los cuales además de los citados derriban dos el 17 de enero(16), uno el 24(17) y otro el 29(18), mientras que en ese mismo día eran alcanzados los tripulados por Jorge Muntadas e Isidoro Comas, los cuales lograron aterrizar en Calmocha.

El 7 de febrero se inició la contraofensiva nacional en el sector de Teruel, siendo este día el de mayor éxito del piloto de la Legión Cóndor Wilhem Balthasar, al derribar sobre Alfambra tres “Katiuskas” y un “Mosca” en un mismo combate, los SB-2 estaban tripulados por Ausirio, Pardo y Saguntino Villagrasa; Mayoral, Vilaa y Ramón; y Sepúlveda, Díez y Nebrada, mientras que el “Mosca” estaba pilotado por Francisco Chumillas. Este hecho sólo fue igualado en la guerra por el comandante Ángel Salas. Si bien el Messerschmitt de Baltasar recibió numerosos impactos, lo que no le impidió que regresara a su base.

El 17 de febrero actúan por primera vez en España los Ju-87 Stukas.

El 21 tienen lugar varios combates, siendo el de mayor relevancia el acontecido al mediodía pues en él los cazas republicanos se enfrentan con los “Fiat” que protegían a sus bombarderos, derribando tres biplanos italianos, uno de los cuales estaba tripulado por el capitán Carlos Haya que chocó contra el “Chato” de Francisco Viñals, no obstante lo cual este último logró regresar a Monjos. Los “Fiat” cayeron en los alrededores de Castralvo, Puebla de Valverde y Valdehuela.

El 22 de febrero la capital turolense fue reconquistada por los nacionales, mientras era derribado por la DECA(19) el He-51 de “cadenas” tripulado por Andrés Carreras García. En Alcuéllas los bombarderos nacionales sorprendían a la caza republicana y los “Moscas” de la 1ª y 5ª escuadrilla sufrían diversas bajas al tratar de despegar durante el bombardeo.

Tras la reconquista de Teruel los combates aéreos fueron disminuyendo trasladándose el foco hacia el frente de Aragón donde en 14 días se iniciaría la ofensiva que llevaría a las fuerzas nacionales a alcanzar el río Ebro y poco después el Mediterráneo en Vinaroz.

#### **4.- La guerra llega al Alto Palancia. El final. (abril-julio,1938)**

Con la llegada de los nacionalistas al Mediterráneo por Vinaroz, todo parecía indicar que el ejército republicano en Cataluña está derrotado y la caída de Cataluña era inminente. Pero no es fácil comprender cuales fueron los motivos que impulsaron a Franco para emprender el ataque en dirección a Valencia, cuando todo indicaba en otra dirección. Posiblemente hubiera otras razones de índole política por encima de lo estrictamente militar, que llevaron a una prolongación innecesaria de la guerra.

La denominada ofensiva hacia Valencia se ejecutó en cuatro fases sucesivas que duraron desde el 23 de abril hasta el 25 de julio de 1938 fecha en que la ofensiva quedó interrumpida al comenzar la batalla del Ebro.

Durante la mayor parte de esta ofensiva había tres escuadrillas de “Moscas” en Levante, la 1ª al mando de Caudín en Liria, la 3ª ya reorganizada y con personal español (José María Bravo) en Sagunto a donde llegó el 19 de abril (contaba en esta época con los jefes de patrulla Tarazona, Alarcón Ríos y Félix Toquero) y la 4ª en Camporrobles. Las escuadrillas 2ª, 5ª y 6ª (reorganizada) quedaron en Cataluña, aunque debieron bajar alguna vez a Levante al aeródromo de Casinos. La 3ª escuadrilla de “Chatos” continuó en Barracas, hasta mayo, que pasa a Alcublas donde estaba la 2ª al mando de Morquillas. Como se puede comprobar, en esta fase de la guerra, el peso de los aeródromos del Alta Palancia no es ya tan relevante como en la batalla de Teruel, debido a la proximidad del enemigo y al avance de éste, pero en el cielo de esta región se desarrollaron una serie de combates cada vez más duros y de mayor intensidad.

En la primera fase de la ofensiva se ocupó el pueblo de Aliaga el día 23 de abril y se llega frente a Allepuz y Villarroya el día 27, adentrándose también en las sierras de El Pobo y la Garrocha. El día 27 hay un cambio brusco del tiempo que impide la continuación de las operaciones en tierra. Esta fase se distingue por la poca actividad de la aviación, por lo que los combates son muy escasos.

Solo resaltar, para este periodo, las acciones registradas el día 20 de abril, día en el que los “Moscas” de la 3ª escoltaron a los “Natachas” en su ataque a las avanzadas nacionales en la carretera de la costa. Un “Natacha” fue derribado saltando la tripulación en paracaídas mientras que otro logró regresar a su base con serias averías. Mientras los “Moscas” son atacados por los “Messers”, consiguiendo alcanzar a uno de ellos que explota en el aire(20).

Las operaciones de tierra se reanudan el 4 de mayo, comenzando entonces la segunda fase, con el ataque de norte a sur a partir del sector Allepuz-Villarroya hacia Alcalá de la Selva y Cedrillas, y, de oeste a este, desde Teruel a Corbalán y Escriche. Desde Morella se ataca hacia el oeste en dirección Mosqueruela. Esta segunda fase puede considerarse acabada el 17 de mayo, si bien se sigue operando hasta fin de mes, por las cercanías de Teruel, hasta ocupar Forniche Alto, Forniche Bajo, La Puebla de Valverde y Puerto Escandón.

El día 11 se reanuda la actividad aérea normal. Ese día salen dieciocho “Fiat” del 2G3 protegiendo a doce Ju52 y He45, en el sector de El Pobo. Un avión aterrizó en el aeródromo de Teruel por averías producidas por disparos desde tierra mientras que otros cinco resultaron averiados por la misma causa, dos de ellos de importancia. También es alcanzado por disparos desde tierra el He-45 15-11, en el que es herido Juan Crespi, que a pesar de ello consigue regresar a su base. Este mismo día los “Chatos”, escoltados por los “Moscas” de la 1ª y 3ª escuadrilla, ametrallaron la carretera de la costa, cerca de Castellón. Por la tarde la patrulla de Tarazona despegó en alarma sobre Nules, interceptando a una patrulla de Bf-109 siendo derribado un “Messers” al desprendérsele las alas en una fuerte maniobra del combate, cayendo en la sierra de Espadán(21). Por su parte la Legión Cóndor reclama un “Mosca” que se anota Ihlefeld.

El día 13 hay gran actividad aérea. Los He-45 bombardean y ametrallan el vértice de San Cristóbal, siendo alcanzados seis aviones por el fuego enemigo, tres de ellos con averías graves; por su parte los He-51 realizan dos servicios uno sobre Allepuz y otro al NW de Corbalán, resultando alcanzado un avión con averías graves. En este último servicio participan también 12 Ju-52 que reciben escolta de los "Fiats" del 2G3 acompañado de una escuadrilla del 3G3 (en total diecisiete aviones) que entablan combate con la aviación enemiga. Arístides y Ruiz Jiménez ametrallan dos "Moscas" sin consecuencias. Por la tarde en el servicio de ametrallamiento realizado por los "Chatos", la escolta de "Moscas" entabla combate sobre Allepuz con los "Fiats" nacionales del 3-G-3 en protección a su vez de los Ju-52. El combate se salda sin pérdidas por ambas partes, aunque los aviadores nacionales reclaman varios aviones derribados. Manrique Montero, Larios(22), Velasco y O'Connor, un "Mosca" cada uno, Arístides derriba un "Chato" junto al aeródromo de Aguilar; mientras que Ibarreche persigue a un "Mosca" hasta que se estrelló entre Valdelinares y los montes de Tarancón, y Ruiz Jiménez derriba dos "Moscas". Este día Morato resultó levemente herido en un ametrallamiento al suelo. Mientras, durante una alarma, la patrulla de "Moscas" de la 3ª escuadrilla que despegó se apunta el derribo de un Me109 sobre Burriana a cargo de Yuste y Fierro.

El día 15 de mayo, la 3ª Escuadrilla de "Moscas" bajo el mando de Bravo escolta a la 3ª y 4ª Escuadrilla de "Chatos" al mando de Comas y Duarte. En las proximidades de Castellón son interceptados por lo Bf-109 de la Cónдор. Juan Comas, jefe de la 3ª Escuadrilla de "Chatos", que seguramente fue alcanzado en el combate, resultó herido cuando al intentar aterrizar en El Toro capotó. A causa de las heridas cede el mando de su escuadrilla a Miguel Zambudio. También resultó herido ese día, en otro accidente de aterrizaje, aunque con carácter más leve, el jefe de la 4ª Escuadrilla de "Chatos", Ladislao Duarte.

Hacia el 20 de mayo comienza el desplazamiento de las unidades republicanas para apoyar la ofensiva de desgaste a realizar en el sector de Tremp y Balaguer y con la intención de detener la ofensiva hacia Valencia. Para ello el 22 de mayo la 3ª de "Moscas" pasa a Monjos, también por esos días pasó a Anglesola la 2ª de "Chatos" que perdió en el vuelo de traslado sobre el mar al teniente Antonio Menéndez Martínez(23).

El día 26 de mayo da comienzo la tercera fase de la ofensiva de Levante, esta se caracteriza por una gran actividad aérea pues han regresado del sector de Tremp las unidades de ambas aviaciones que participaron en esta operación. Las fuerzas nacionales continuaron su avance en la dirección Mosqueruela-Lucena-Castellón y Villafranca-Culla-Villafamés-Castellón, intentando copar a las fuerzas que retienen en la costa en Cuevas de Vinromá y Alcalá de Chivert. El día 15 de junio, se ocupó Castellón y puede darse por acabada la tercera fase, aunque se continuó hasta Onda que se ocupó el día 22, Arlanca (día 30) y las estribaciones de la Sierra de Espadán. En esta fase la mayor parte de los combates se realizan en las proximidades o sobre la Comarca del Alto Palancia por lo que se describen con mayor detalle. Los

aeródromos de la comarca han sido abandonados debido a la proximidad del frente y sólo se usan en caso de emergencia.

El día 31 de mayo, a las 10 h. en un segundo servicio, despegan dos escuadrillas de "Fiat" del grupo 2G3 al mando de Salas. Se dirigen al sector de Puebla de Valverde, acompañando unos Ju52, Ro37 y a los "Fiat" de Ametrallamiento de la escuadrilla Frecce. Al entrar en el frente se encuentran con los "Chatos" y "Moscas" republicanos, con los que combaten. Tarazona(24) ha escrito que este día al llegar al campo besaron sus "Moscas". Los nacionales se adjudican 10 victorias: Salvador 2 "Chatos" y 1 "Mosca, Murcia 2 "Chatos, Sagastizabal, Henricourt y Simón 1 "Chato" cada uno, mientras Serra y Muerza se anotan 1 "Mosca" cada uno. Por su parte Salas resultó tocado debiendo abandonar el combate, mientras que Fastone Picchini pereció al ser derribado en su "Fiat" y un aviador de las "cadenas" de la Legión Cóndor logra saltar en paracaídas cayendo en zona republicana, siendo hecho prisionero.

El 2 de junio a las 7,00 h. nueve "Katiuskas" al mando de Anselmo Sepúlveda atacan el aeródromo de La Cenia, base de la caza alemana, y reciben un duro revés. Dos bombarderos fueron derribados por los antiaéreos y otros tres por la caza. En el bombardeo se debió de destruir y averiar varios "Messers", aunque esto no ha sido reconocido por la Legión Cóndor. Ese mismo día y sobre Villafamés fue alcanzado un Do-17 por la DECA viéndose obligado a tomar tierra fuera de campo, resultando destruido y la tripulación con heridas; en Culla era alcanzado también por la DECA el He51 de la Legión Cóndor tripulado por Martín Haupt, que muere al incendiarse el avión al chocar contra el suelo. Por su parte los Ju-52 y SM-79 de la Brigada Hispana bombardean Mora de Rubielos mientras que los "Natachas" hacen lo mismo en Puebla de Valverde.



**Foto aérea del aeródromo de Barracas obtenida por el A/88 de la Legión Cónдор el 18-01-1938. En ella se ha marcado en trazos blancos el perímetro del aeródromo. (IHCA).**

A las 13,40 h. del 8 de junio los “Moscas” de la 3ª que escoltaban a 6 “Katiuskas” con misión de bombardear la carretera de Lucena de Cid a Castellón son interceptados por los “Fiat” del grupo “Gamba de Ferro” que reclamó 11 victorias (diez “Chatos” y un “Katiuska”), sin reconocer pérdidas, salvo heridas en un piloto que logró volver a su base. En ese mismo día es derribado al E. de Sarradella el H3-51 de la Cónдор tripulado por Erich Beyer. Al día siguiente caía otro avión del mismo tipo, siendo este el último He-51 perdido por la Cónдор, lo que provocó la retirada de estos aviones.

El 10 a las 12,20 h. los “Moscas” que efectúan protección de “Katiuskas” sobre el sector de Catí, entablan combate con los “Messers” de la Legión Cónдор, resultando derribados los “Moscas” de Pedro Utrilla y Díaz Pérez(25). A las 17,30 h. nueve “Katiuskas” bombardean la carretera de Adzaneta – La Barona, siendo derribados dos de ellos por la DECA Alemana, que también reclama el derribo de un “Chato”.

El 13 en otro combate sobre Castellón los “Messers” se apuntan cinco “Chatos” y dos “Moscas”, que no son reconocidos por los republicanos; a las 14,00 h. los “Natachas” bombardean Puebla de Valverde, objetivo que es batido nuevamente a las 18 h. por 8 “Katiuskas”.

Mientras el 14 son los “Moscas” de la 1ª y 3ª Escuadrillas los que tras un combate contra los He-111 y su escolta de Bf-109 logran obligar a tomar tierra cerca de la costa y en la margen derecha del río Mijares al Messer tripulado por el alférez Helmut Henz(26), en este combate resultó herido también el teniente Plieber que no obstante logró regresar a su base.

El 15 de junio le toca el turno a los “Natachas” que pierden sobre Puebla de Valverde los aviones tripulados por De Brito y Juarro, Carvajal y Pascual.

Ante el avance nacional la 3ª Escuadrilla de “Moscas” abandona el aeródromo de Sagunto pasando a Liria, en donde ya estaban la 1ª de Claudín y la 4ª de Zarauza, todas ellas de “Moscas”.

Los nacionales bombardean ese mismo día Mora de Rubielos y Puebla de Valverde apoyando el avance de sus tropas por la carretera de Teruel a Sagunto. Castellón cayó este día en poder de los nacionales.

El 16 son derribados por la DECA de la Legión Cónдор los “Chatos” de José Serrato y José Vivancos, ambos de la 3ª escuadrilla, el 18 le tocó el turno al He-51 de Julio Alegría que realizaba servicio de cooperación en el Alto del Buitre ametrallando al enemigo que le derriba cerca del vértice de Cleventada,

siendo rescatado el piloto gracias a la intervención de los "Fiat" del 1-G-2 al mando de Salas(27).

El 19 tiene lugar otro gran combate sobre Puebla de Valverde que comienza a las 14,30 h. y culmina a las 19,45 h. en sucesivas misiones de bombardeo y ametrallamiento de las posiciones nacionales. A las 17,54 h. los CR-32 de la 2-G-3 que escoltaban a los Ju-52 de bombardeo atacan a los "Chatos" de la 3ª Escuadrilla que en número de 18 ametrallaban las posiciones nacionales en Puebla de Valverde. Los "Fiat" estaban en combate y después persiguen a los "Chatos" hasta Villar del Arzobispo donde salen en su defensa los "Moscas", generalizándose el combate. Los nacionales se apuntan seis aviones (dos "Chatos" para Salvador e Ibarreche y un "Mosca" para Henricourt y García Pardo). Los republicanos reconocen la pérdida del "Chato" de Julio Benavides, mientras que el avión de Ladislao Duarte resultó alcanzado, lo mismo que los "Fiats" de Salvador y Ansaldo. A última hora, en una acción de bombardeo por parte de los "Katiuskas", la DECA nacional reclama el derribo de uno de estos aviones.

El 20 de junio, los nacionales comenzaron una ofensiva en Extremadura, en paralelo con la que sostenían sobre Valencia, con el objetivo de ocupar el Valle de la Serena, para ello fueron retirados del frente de Levante algunas unidades de ambos bandos. Por parte nacional actuaron los "Fiat" del 2 y 3-G-3 desde julio que fueron contrarrestados con el envío de la 2ª de "Chatos" y la 1ª de "Moscas" por las mismas fechas.

También fue retirada de este frente la 3ª escuadrilla de "Moscas" que pasó a Alicante y El Carmolí el 7 de julio para defensa de la zona costera y como descanso de las tripulaciones.

El 25 de junio Morato en una acción individual ataca una formación de "Natachas" escoltada por "Moscas" y con apoyo de "Chatos", logra sorprender a sus defensas y en una sola pasada derriba dos "Natachas", logrando huir sin ser alcanzado(28). En otro combate entre "Fiat" y "Moscas" es derribado el "Fiat" de Ruy Ozores que resultó herido.

El día 5 de julio es un día nefasto para la aviación gubernamental, pues cae derribado Eduardo Claudín Moncada, piloto de la 1ª promoción de Kirovabad, y Jefe del Grupo 21 de "Moscas", cargo que había recibido el pasado día 15 de junio (con anterioridad jefe de la 1ª Escuadrilla de "Moscas"). Su muerte es atribuida al impacto directo de la DECA sobre Puebla de Valverde cuando iba al frente de una formación de "Moscas" y "Chatos". Según fuentes nacionalistas su derribo fue debido a un combate entablado con una patrulla de "Fiats" integrada por Salas, Comas y Cesteros. Según el relato de los aviadores nacionales la artillería antiaérea les señala una formación enemiga, a la que intentan aproximarse. Cesteros consigue ametrallar a un "Rata" y Comas derriba uno.

Eduardo Caludín fue sustituido por Manuel Zarauza jefe de la 4ª de "Moscas" y a éste le sustituyó Antonio Arias.

El día 13 de julio comienza la cuarta fase de la ofensiva de Levante, la más dura. Cinco Cuerpos de Ejército inician lo que se consideraba el ataque final a Valencia, a pesar de que los reconocimientos aéreos y el servicio de espionaje anunciaban la presencia en los alrededores de Tortosa de seis divisiones gubernamentales, así como gran movimiento en Barcelona y la presencia de material de puentes, lo que auguraba un ataque serie a través del Ebro.

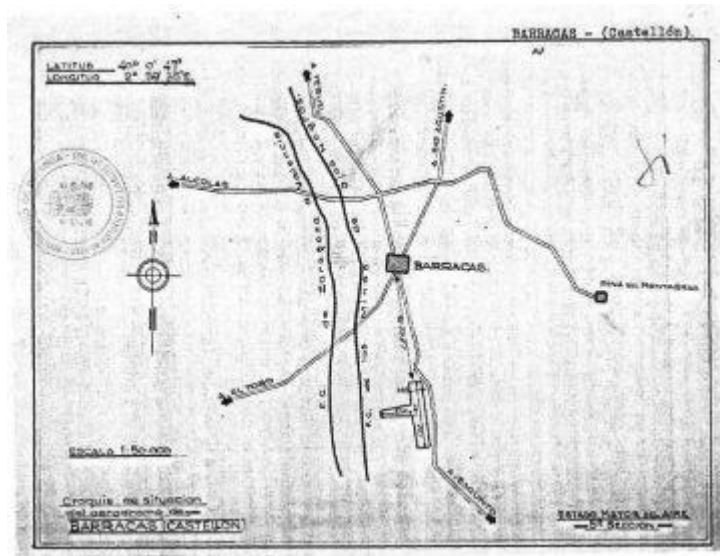
El ataque se produce en la dirección Teruel-Sarrión-Segorbe-Valencia, mientras que otras unidades lo hacían de norte a sur paralelamente a la costa. Esta fase termina el 25 de julio, al producirse la ofensiva del Ejército Popular en el Ebro, sin haber logrado sus objetivos más inmediatos, pues el mando nacional no reforzó todo lo posible su ala derecha (sector de Teruel) e insistió en intentar llegar, con la desgastada ala izquierda, a la línea Segorbe-Sagunto, donde la línea de resistencia XYZ aguantó el empuje nacional.

Durante este periodo las tierras del Alto Palancia sufren directamente las consecuencias de la guerra. En el aire, los combates se suceden a diario y los bombardeos de toda la zona son generales.

En la primera jornada de la ofensiva los grupos españoles de caza de la aviación nacional efectúan dos servicios de guerra sin encontrar aviación enemiga. Los "Moscas" de la 1ª, 3ª y 4ª Escuadrilla, que daban protección a los "Katiuskas" se enfrentan con los CR-32 de la Aviación Legionaria derribando el "Fiat" tripulado por Bruno Cenzi, que cayó cerca de Puebla de Valverde, mientras que los italianos reclaman el derribo de cuatro "Chatos" y un Katiuka. Al regreso de esta operación, la 3ª escuadrilla de "Moscas" se dirige al aeródromo de Camporrobles, que será su nueva base, al aterrizar, el sargento Rafael Herrero sufrió un accidente resultando con graves quemaduras que le causaron la muerte. Tres He51 son alcanzados en el segundo servicio y otro más en el cuarto, que cae derribado con su piloto, alférez Rafael Serra, muerto.

El 14 de julio, a las 17,10 h., dieciséis "Chatos" escoltados por 12 "Moscas" ametrallan el sector S. de Sarrión, entablándose combate con seis "Fiat" del 2-G-3 que escoltan a los Ju-52. Participan en el combate los veteranos Salvador, Guerrero e Ibarreche, y los novatos Cesteros, Bernal y Etayo. Bernal es derribado y cae con su "Fiat" 3-65.





### **Croquis de situación del aeródromo de Barracas. (AHEA).**

Al día siguiente, mientras bombardeaban el tráfico en la carretera de Viver a Barracas fue alcanzado por la DECA republicana un SM-79 italiano que cayó en el sector de Linares de Mora, en el que perecen Aurelio Pozzi y Mari Faltoni.

El día 16 los Ju-52 bombardean las posiciones gubernamentales al NE de El Toro, mientras que los SM-79 legionarios atacan el tráfico en la zona de Barracas, al igual que los Ro-37 y los "Fiat" de la Escuadrilla de Ametrallamiento Frecce, a los que la DECA alcanza tres aparatos, uno logra llegar a su base con el piloto gravemente herido el capitán Ferruccio Vosilla, otro logró aterrizar fuera de campo en las cercanías de Albentosa y un tercero se arrojó en paracaídas cayendo en zona enemiga, pero logró pasar a sus líneas. Por su parte los He-111 de la Cónдор bombardean en el sector de la Sierra de Espadán-Vall de Almonacid-Algimia de Almonacid. Sector que también es atacado por los Ju-87 Stukas. Una tormenta de granizo agujerea las alas de los He51 dejando varios aviones inutilizables. Se toma Albentosa.



**Aeródromo de Barracas. Detalle de lo que fue la Casa de Mando.  
(Carlos J. Sánchez).**



**Aeródromo de Barracas. Detalle de lo que fue el refugio. (Carlos J. Sánchez).**

El día 17 los grupos de caza "Fiat" españoles abandonan esta zona y se trasladan desde Bello a Mérida (Extremadura), dejando el peso de la caza en manos italianas. Los Ju-52 y los aviones de cooperación de la Brigada Hispana concentran su esfuerzo en el espolón y la Rambla del Orduña, en las cercanías de El Toro, mientras que los SM-79 de la Aviación Legionaria bombardean el cruce de comunicaciones de Jérica, su estación de Ferrocarril,

el cruce de carreteras de Altura y las proximidades de Bejís y Caudiel. Los He-111 bombardean las estaciones de ferrocarril de Segorbe y Soneja, así como el tráfico en la carretera de Segorbe a Sagunto, donde incendian un polvorín al NE de Segorbe. En la sierra del Espadan actúan nuevamente los Ju-87. A las 13 horas se registró otro importante enfrentamiento sobre Puebla de Valverde, donde unos 16 "Chatos" fueron sorprendidos por los "Fiat" Italianos, que fueron atacados por los "Moscas" de la 3ª Escuadrilla que daban escolta a los "Katiuskas", siendo a su vez atacados por los "Messers". En el combate se pierden tres "Chatos" resultando muerto Felipe Barroso de la 2ª Escuadrilla cuyo avión explota en el aire sobre Abejuela (Teruel) y los otros dos aviadores logran saltar en paracaídas, resultando con heridas. A las 14,45 h. los "Katiuskas" bombardean el sector de Barracas y el Toro. Por la tarde los "Chatos" ametrallan columnas de camiones en las cercanías de Barracas. Mas tarde a las 19,15 h. Se repite el servicio atacando en esta ocasión un tren y posiciones antiaéreas al sur de Barracas. Barracas es tomada por los nacionales.



**Uno de los Polikarpov I-15 Chato en el aeródromo de El Toro durante las operaciones de Teruel en diciembre de 1937. Debido a las grandes nevadas hubo de hacer en la pista de vuelo un camino apartando la nieve para permitir el despegue de los aviones. (Foto: Eusebio Pérez Martín vía David Gesali)**

El día 18, segundo aniversario de la iniciación de la guerra en España, se produce un importante combate en la zona de Segorbe. Dos escuadrillas de "Chatos" (20 aparatos) con la protección de 16 "Moscas" de las 1ª, 2ª, 3ª, 4ª y 5ª Escuadrillas, casi todo lo que le queda a la 11 Escuadra, que a pesar de su inferioridad numérica despegan para bombardear y ametrallar en el sector Barracas con el objetivo de apoyar a las maltrechas tropas de tierra, se enfrentan sobre el objetivo con los "Fiat" del XXII Grupo de Caza italiano Asso di Bastoni. En este combate se pierden dos "Moscas", logrando saltar un piloto en paracaídas, mientras que otros tres "Moscas" aterrizaron uno con el tren plegado(29), otro lo hizo con impactos en el capot frontal y una rueda

reventada y otro con los mandos agarrotados por impactos y el depósito de gasolina taladrado. Los republicanos(30) reclaman el derribo de doce "Fiat" (uno para Toquero). Al recibirse noticias de este combate despegan 11 "Moscas" que se encontraron entre Segorbe y la Cueva Santa con 14 "Messers". En el combate se pierde un "Mosca" y los republicanos reclaman el derribo de un "Messers" (que se apunta Bravo). En estos combates los Bf-109 reclaman el derribo de tres "Moscas" y los "Fiat" otros dos mas y cinco "Chatos" (realmente a parte de los "Moscas" ya reseñados se pierden dos "Chatos"(31)). Por su parte los nacionales pierden tres "Fiat" pilotados por el capitán Antonio Raffi, jefe de la escuadrilla del "As de Bastos", y Danilo Vestrini que fueron hechos prisioneros cerca de Alcublas, mientras que Giorgio Frattini pereció. Díaz Labella moría al despeñarse con su avión cerca de Chelva al intentar un aterrizaje forzoso. Por su parte los bombarderos despliegan una gran actividad atacando los SM-79 nacionales al SE. de Barracas (sufriendo el derribo por la DCA de uno de sus aparatos), los SM-79 legionarios bombardean las proximidades de Barracas, Torás, Montan, Caudiel y Jérica, los He-111 de la Cóndor bombardean la Sierra de Espadán junto a los Ju-87 y los Do-17 bombardean Vall de Almonacid y Algimia, los aviones de cooperación concentran sus esfuerzos en la zona de Torás, Segorbe y Montán.

Al día siguiente, los nacionales bombardean posiciones al W. de Bejís y SE. de Torás mientras que los italianos lo hacen entre Torás y Viver así como la carretera Viver-Segorbe y las proximidades de Jérica y la Cóndor sigue su castigo en la Sierra de Espadán. A las 13 horas, 25 "Moscas" de la 3ª y 4ª Escuadrilla dan protección a 38 "Chatos" con la misión de ametrallar en el frente de Barracas, realizando ametrallamiento de la carretera de El Toro. Al regresar el "Mosca" de Eduardo González Casola capotó resultando el piloto muerto y el aparato incendiado. A las 16,50 horas nueve "Katiuskas" bombardean Navaseca y Barranco del Resinero lugar que es ametrallado por los "Chatos". A la salida de la misión son atacados por los "Messers" de la Cóndor resultando derribados dos "Messers" (según los republicanos) y dos "Moscas" y un "Chato"; Mölders(32) logra su tercera victoria, también derriban Ebbighausen, Hien y Tietzen.

El día 20, los objetivos de los bombarderos nacionales son Bejís, Viver, Jérica, Teresa, Higuera y Algimia de Almonacid, mientras que los aviones de cooperación atacan el Vértice Salada, Torás y Segorbe. A las 13,30 h. despegan 31 "Chatos" y 18 "Moscas" para servicio de protección, encontrándose con los "Messers"; Schellmann derriba dos "Moscas", sus victorias séptima y octava.



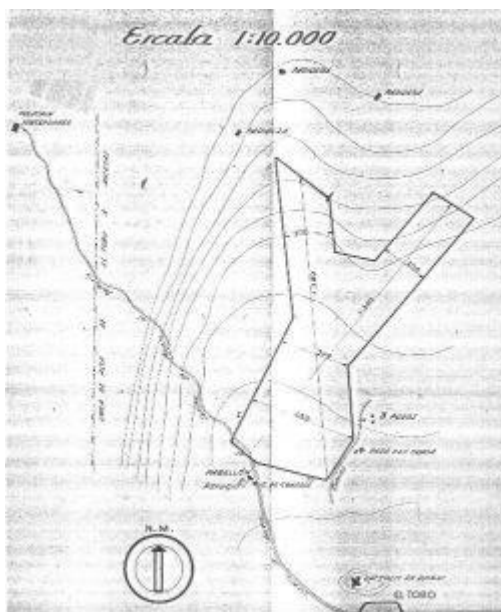
**Foto aérea del aeródromo de El Toro obtenida por la Legión Cóndor el 20-01-1938. El perímetro del aeródromo está marcado en trazos blancos. (IHCA).**

El 21 la intensidad de los bombardeos es menor resultando bombardeados Jérica y Viver, mientras que apenas hay combates entre cazas. Los "Chatos" ametrallan la carretera entre Viver y el Puerto del Ragudo. Un piloto italiano de "Fiat" deserta y aterriza en un aeródromo gubernamental.

El 22 de julio se bombardea las inmediaciones de la Cueva Santa, Jérica, Teresa, Segorbe y Viver, mientras que los "Katiuskas" hacen lo propio sobre Caudiel y la carretera de Sagunto a Teruel. A la vuelta de este servicio los "Moscas" se encuentran con 6 "Fiat" que ametrallan la carretera de Villar y logran derribar uno, el pilotado por Giovanni Spilzi. Los bombarderos nacionales atacan Bejís, Jérica y Algimia de Almonacid, son además alcanzados cuatro Ro37 y el He45 tripulado por Olivera y García Gil que resultan heridos.

El 23, sobre Viver, son derribados los "Fiat" de Lucchini y Dino Oliosi durante el combate que se sostuvo con los "Moscas" que daban escolta a los "Katiuskas" que bombardeaban la zona de Caudiel y Benafer. A las 13,15 h. los "Moscas" y "Chatos" combaten con los "Messers" al intentar realizar una misión de ametrallamiento en la zona de Cerro Cruz y San Roque. Dos "Moscas" toman tierra en campos distintos de su base por estar los pilotos heridos. Los gubernamentales citan un "Messers" que cae en la estación de Segorbe del que no hay noticias. Al aterrizar en La Cenia, Boer rompe su "Messers" averiado en el combate. También este día son alcanzados en el Vértice Salada dos aviones de asalto, un He-51 y un He-45 que pudo llegar al aeródromo de Toro (Ugarte y Wakonig), que ya estaba en manos de los nacionales.

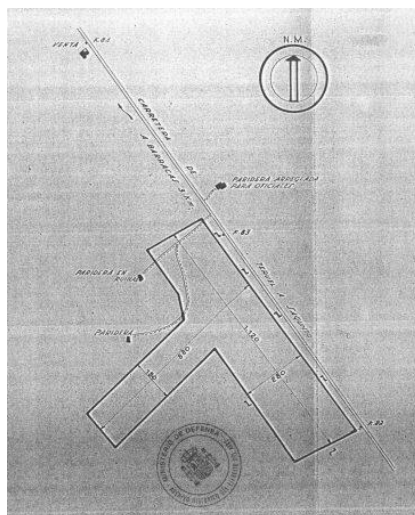
El 24 son bombardeados Teresa, Segorbe, Navajas, Gaibiel, Matet, Jérica, Viver y Algimia de Almonacid.



### **Croquis de la situación del Aeródromo de El Toro. (AHEA).**

El día 25, el Ejército Popular atraviesa el Ebro, con lo que se extingue la actividad aérea en este frente de levante.

Como ha podido verse, la lucha aérea entre los días 12 y 23 fue dura en Levante. Por el lado nacional sufrieron particularmente los "Fiat" legionarios, y las "cadenas", en cuanto al bando Gubernamental, la aviación de caza salió muy mermada, con numerosas bajas personales y en material que difícilmente serían reemplazables, en cuanto a la aviación de bombardeo, apenas si existió pues los "Natachas" estaban ya obsoletos y los "Katiusdas" eran ya un número reducido para poder realizar bombardeos como sus contrincantes los He-111 y SM-79. Pero el objetivo de las fuerzas de Franco no se había conseguido, quedando este frente estabilizado ante las puertas de Segorbe hasta el final de la Guerra.



**Croquis de la situación del Aeródromo de Barracas. (AHEA).**

### **5.- Los bombardeos en el Alto Palancia**

Para completar este estudio sobre la Guerra Civil en esta comarca a continuación se presenta un breve resumen de los bombardeos que sufrieron las poblaciones civiles. Este informe ha sido confeccionado consultando los Partes de Operaciones de la Aviación Nacional y los de la Aviación Gubernamental(33). Este análisis puede ser la base para realizar un estudio de mayor profundidad.

#### **a) Segorbe**

02-07-1938.- Dieciséis aparatos; gran número de edificios destruidos; 18 muertos y 35 heridos.

09-07-1938.- A las 13,00. Varios edificios con desperfectos, 5 muertos, 16 heridos.







**Aeródromo de El Toro. Estado actual de lo que fue la Casa de Mando del aeródromo, indicada en el plano como “Paridera” arreglada para uso de los oficiales. En ella estaba el Estado Mayor de las escuadrillas que operaban en el aeródromo, junto a ella existía un refugio cuyas ruinas se conservan hoy en día y que se aprecian junto a la casa en la parte derecha de la foto. (Carlos J. Sánchez).**

12-07-1938.- A las 20,45. Diez aparatos; 15 edificios destruidos y varios con desperfectos; 15 muertos y 45 heridos.

14-07-1938.- A las 20,30. Nueve aparatos. Doce muertos y 23 heridos.

17-07-1938.- A las 17,20. Seis aparatos.

17-07-1938.- A las 18,15. Nueve aparatos.

18-07-1938.- A las 11,50. Nueve aparatos, quince edificios destruidos, varios con desperfectos; 8 muertos y 10 heridos.

23-07-1938.- Varios edificios destruidos, 5 incendiados, 14 muertos y 32 heridos.

24-07-1938.- A las 8,55. Diez aparatos; 25 edificios destruidos, 30 muertos y 42 heridos.

24-07-1938.- A las 11,22; 11,17; 11,58. Veintiuno, diez y diecinueve aparatos bombardearon, causando la destrucción de gran número de edificios; 18 muertos y 48 heridos.

30-07-1938.- A las 12,25. Cinco aparatos bombardean; 6 edificios destruidos, 3 muertos y 5 heridos.

15-08-1938.- Gran número de edificios destruidos y varios con desperfectos; 5 muertos y 16 heridos.

16-08-1938.- A las 17,15. Algunos edificios con desperfectos, 3 heridos.

#### b) Barracas

05-07-1938.- Cinco edificios destruidos y algunos con desperfectos. Seis muertos, 11 heridos.

14-07-1938.- A las 17,35. Gran número de casas destruidas; 10 muertos, 21 heridos.

15-07-1938.- Varios aparatos. Varios edificios destruidos.

c) Castellnovo

02-07-1938.- Algunos edificios con desperfectos, 3 muertos.

10-07-1938.- A las 13,30. Siete aparatos. Varios edificios destruidos; 8 heridos.

d) Jérica

18-07-1938.- A las 15,45. Ocho edificios destruidos, 7 muertos, 18 heridos.

18-07-1938.- A las 16,29. Quince aparatos, gran número de casas destruidas, 8 muertos y 6 heridos.

20-07-1938.- A las 11,00. Dieciocho aparatos; gran número de casas destruidas y con desperfectos; 5 heridos.

21-07-1938.- A las 15,23. Veinte aparatos. Gran número de casas destruidas y con desperfectos; 5 muertos y 11 heridos.

e) Navajas

A las 20,45.- Tres edificios destruidos, 8 con grandes desperfectos, 6 muertos, 3 heridos.

f) Soneja

14-07-1938.- A las 20,30. Nueve aparatos destruyeron 25 casas, 12 muertos y 13 heridos.

g) Viver

18-07-1938.- Tres edificios destruidos y dos incendiados, 1 muerto, 3 heridos.

Población	Bombardeos	Muertos	Heridos
Barracas	3	16	32
Castellново	2	3	8
Jérica	4	20	40
Navajas	1	6	3
Segorbe	15	128	275
Soneja	1	12	13
Viver	1	1	3
<b>Totales</b>	<b>27</b>	<b>186</b>	<b>374</b>

Notas:

1. Publicado en el Boletín del Instituto de Cultura Alto Palancia, nº 13, Julio 2001, Segorbe, pp. 53-70.
2. Los alemanes experimentaron las tácticas de combate que tanto éxito les proporcionaron en los comienzos de la II Guerra Mundial.
3. Con las dos ametralladoras de escaso calibre era muy difícil derribar a los nuevos bombarderos. Los alemanes experimentaron en el Messerschmitt Bf-109 y Heinkel He-112 el motor cañón al igual que los franceses suministraron los Dewoitine 510 con su famoso cañón Oerlikon.
4. C.T.V. Ufficio "I". Campi di aviazione rossi al 31 agosto 1937. Archivo Histórico del Ejército del Aire (AHEA). Legajo 22.
5. Estado numérico de las Fuerzas Aéreas Rojas y su situación al 20-01-38. AHEA, Legajo 12.
6. AHEA. Legajo 12088.
7. Honorio Martínez, Amical Barca y Francisco Escapa, aviadores de la Aeronaval.
8. Diario de Vuelos de Ángel Salas. AHEA.
9. Hojas de Vuelo del personal volante del aeródromo General Sanjurjo (Zaragoza) julio 1936-agosto 1937. AHEA. Legajo 2592.

10. Sobre la actuación de los Potez en el frente de Teruel consultar el artículo de Patrick Laureau «La Misión de “L’espoir”» publicado en el número 130 de ICARE.
11. Esta película contó con el guión de Max Aub. Escritor cuyo fondo bibliográfico, documental y personal se encuentra en Segorbe.
12. Stepanov fue derribado el 17 de enero de 1938 siendo hecho prisionero y canjeado más tarde.
13. Este derribo ocurre en el primer combate real que entabla la 4ª de “Chatos” el 9 de enero de 1938.
14. Heinrich Klein, Heinz Runze y Heinrich Torner.
15. Piloto superviviente del Frente Norte.
16. Angelo Boetti y Bruno Cesana de la Aviación Legionaria.
17. El de José Ibarra que resultó alcanzado y tuvo que lanzarse en paracaídas.
18. DECA: Defensa Contra Aeronaves. Artillería Antiaérea. (AA)
19. Manuel Montilla. “Héroes sin rostro”, Costa-Amic Editores, México, 1982, pág. 100.
20. Francisco Tarazona. “Yo fui piloto de caza rojo”, Fermín Uriarte Editor, Madrid 1968, pág. 129.
21. José Larios. “Combate sobre España”. Editorial San Martín, Madrid 1982. Pág. 253.
22. Conversación personal con Joaquín Calvo, miembro de su patrulla en el vuelo.
23. Francisco Tarazona. Obra citada. Pág. 141.
24. Francisco Tarazona. Obra citada. Pág. 147.
25. Francisco Tarazona. Obra citada. Pág. 151.
26. Salas. Diario de Vuelos. AHEA.
27. García Morato, Guerra en el Aire, Editorial Nacional, 1940. Pág. 119. Tarazona, Obra citada, pág. 161.
28. Beltrán que murió en el Hospital a consecuencias de las heridas del aterrizaje.

29. Tarazona. Obra citada, pág. 178.
30. Los de Felipe Alonso y Juan Díaz Labella.
31. Futuro as de la Luftwaffe durante la II Guerra Mundial.
32. Archivo Histórico del PCE. Documentos Guerra Civil. Informes del Estado Mayor Fuerza Aérea. Microfilm. N° 58. AHEA. Legajos 11 y 9123. Archivo General Militar de Ávila, Legajo 1282 y 1283.

#### Bibliografía:

ABELLÁN, Estanislao. Los cazas soviéticos en la Guerra Aérea de España. Madrid: Ministerio de Defensa, 1999.

ALCOFAR NASSAES. La Aviación Legionaria en la guerra española. Barcelona: Editorial Euros, 1975.

ARIAS, Antonio. Arde el cielo. Silla (Valencia): A. Delgado Romero, 1995.

ARRÁEZ, Juan. Los cazadores de la Legión Cóndor. Quirón Ediciones, 1993.

ARRÁEZ, Juan. L'Aviation de Chasse de la République Espagnole 1936-39. Boulogne sur Mer: Editions Lela Presse, 1995.

FIERRO, Andrés. Tarán. Madrid, 2000.

GARCÍA LACALLE, Andrés. Mitos y Verdades. México: Ediciones Oasis, 1973.

GARCÍA MORATO, Joaquín. Guerra en el Aire. Madrid: Editorial Nacional, 1940.

GOMA, José. La Guerra en el aire. Barcelona: Editorial AHR, 1958.

LARIOS, José. Combate sobre España. Madrid: Editorial San Martín, 1982.

LAUREAU, Patrick. L'Aviation Republicaine Espagnole. París: Editions Lariviere, 1978.

LAUREAU, Patrick, CAPILLAS, Santiago y PEREIRA. La Aviación Republicana Española. 1936/39. 1980.

MEROÑO, Francisco. En el cielo de España. Moscú: Editorial Progreso, 1979.

MONTILLA, Manuel. Héroes sin rostro. México: Costa-Amic Editores, 1982.

PEDRIALI, Ferdinando. Guerra di Spagna e Aviazione Italiana. Roma: Nueovo Studio Tecna, 1992.

RIES, Karl & RING, Hans. The Legión Condor. West Chester: Schiffer Publishing Ltd., 1992.

SALAS LARRAZABAL, Jesús. La Guerra de España desde el aire. Barcelona: Ariel, 1972.

SALAS LARRAZABAL, Jesús. Guerra Aérea 1936/39. (Tomo I y II), Madrid IHCA, 1998.

SAYOS, Juan. Un Aviador de la República. Madrid: Ceaftair, 1999.

SIRVENT CERRILLO, Luis. España, La Guerra Aérea. Madrid. 1993.

TARAZONA TORÁN, Francisco. Yo fui piloto de caza rojo. Madrid: Fermín Uriarte Editor, 1968.

Archivos Consultados:

Archivo Histórico del Ejercito del Aire, Villaviciosa de Odón, Madrid.

Archivo General Militar, Ávila.

Archivo Comité Central del Partido Comunista de España, Madrid.

Observación:

Las fotos actuales que acompañan este artículo fueron tomadas el pasado día 5 de mayo de 2001, día en el que se visitaron los emplazamientos de los aeródromos de la Comarca y se analizaron los restos que aún se conservan de ellos. Cualquier referencia a los mismos así como a los hechos referidos se pueden dirigir al autor de este artículo (e-mail [csanchezma@terra.es](mailto:csanchezma@terra.es)), o por correo a la redacción del ICAP.