

3. L'AVIACIÓ REPUBLICANA

Les forces aèries de la República estaven fortament estructurades i el capdavant hi havia l'Estat Major de l'Aire. Abans de la GCE hi havien 4 esquadres: Madrid, Sevilla, Barcelona i Àfrica. Dins de cada esquadra hi havia els seus grups corresponents amb bases aèries determinades, així l'esquadra núm. 3 tenia l'Estat Major a Barcelona i dos grups, el 13 amb base al Prat de Llobregat i el 23 amb base a Logronyo. Cada grup tenia diferent número d'esquadrilles i aquestes un numero variable d'avions. Els avions s'identificaven amb dos números de dues xifres: la primera xifra del primer número corresponia al grup i la segona a l'esquadra i el segon número corresponia al número de l'avió, així l'avió 13-10, era l'avió número 10 1r grup, i la 3era esquadra (que és la de Barcelona).

Durant l'any 1938 aquesta divisió, es va ampliar de manera que la flota aèria es va distribuir amb vuit regions geogràfiques i cada una d'elles amb un nombre variable de sectors. El camp d'aviació de Vilatorra pertanyia al 2n sector de la 3era regió aèria.

Una de les esquadrilles més famoses va ser les Ales Roges. Formada per un total de 9 avions amb un Fokker F-VII trimotor a la punta, tres Breguet 19 a cada ala i dos Nieuport a la rera guarda com a protecció.

"Nuestros valientes pilotos
Alas Rojas ahora son.
Y siempre en la lucha ponen
Precisión y gran valor.
Cantad, muchachos, cantad
El himno de la Aviación,
Que es un canto de Victoria
Que te encenderá el corazón"

Els avions que van participar a la Guerra Civil, eren bàsicament de bombardeig, Caces i de Reconeixement.

3.1 ELS AVIONS

Durant la Guerra Civil Espanyola, entre l'exercit republicà i el nacional, van participar de l'ordre de 176 avions, contant els diferents models de cada tipus. Fabricats principalment a la U.R.S.S., França, Anglaterra, Estats Units, Txecoslovàquia, Itàlia i Polònia per l'exercit republicà i Alemanya i Itàlia per l'exèrcit nacionalista.

Segons informacions extretes de les diferents entrevistes, els hangars de l'aeròdrom de Vilatorra si muntaven principalment "Xatos" i també "Mosques".

Segons informació de la FARE¹ s'hi construïen els Natacha RZ i els Katiuska SB. A finals de la Guerra hi ha constància de la presència d'avions "Pava" (avions de reconeixement de l'exercit nacionals). En aquest apartat comento les característiques dels avions que, segons informacions diverses, van sobrevolar el cel de la comarca d'Osona.

POLIKARARPOV I-15 "XATO"

Dissenyat per Nicolai Nikolaevich Polikarpov volava per primer cop a l'octubre de 1933. Mostrava des del primer moment unes excel·lents característiques de vol i condicions com a caça. Va ser ràpidament posat en producció, amb un motor rus de 480 HP².

Aquest biplà de senzilla construcció tenia plànols de estructura "bilarguera" de fusta i un fusellatge en tub d'acer. Excepte la part de davant, recoberta de xapa, la resta de l'avió estava recobert de tela, el tren d'aterratge estava en voladís i contenia esmorteïdors oleopneumàtics i normalment sense frens, funció que feia el patí de cua. Com a característiques tenia l'ala superior en forma de gavina i el carenat de l'enorme motor radial, d'on li bé el sobrenom de "Xato". Es tractava de un avió molt manejable, capaç de girar 360° amb 8 segons, fàcil de portar malgrat la sensibilitat dels seus comandaments, i consistia una excel·lent plataforma de tir.

Els primers exemplars del I-15 arriben de Cartagena el 13 de octubre de 1936 i entren per primer cop en combat a la Guerra Civil Espanyola. Els "Xatos" com se'ls coneixia, fins i tot fora de Espanya, van rebre els seu bateig de foc el 4 de novembre de 1936, fent caure diversos aparells enemics.

El I-15 va constituir la base de caça republicana al llarg de tota la Guerra. Era molt superior al Heinkel HE-51 i més àgil que els Fiats, avions utilitzats pels nacionals. I era molt valorat pels pilots que els conduïen.

Les esquadilles de "Xatos" dirigides, en un principi, per generals russos, van passar a ser manats per generals espanyols. Es van rebre en total 186 unitats; en grups de 31 procedents de la U.R.S.S., i a partir de l'agost de 1937 i fins els final de la Guerra es van fabricar a Espanya un total de 237 "Xatos".

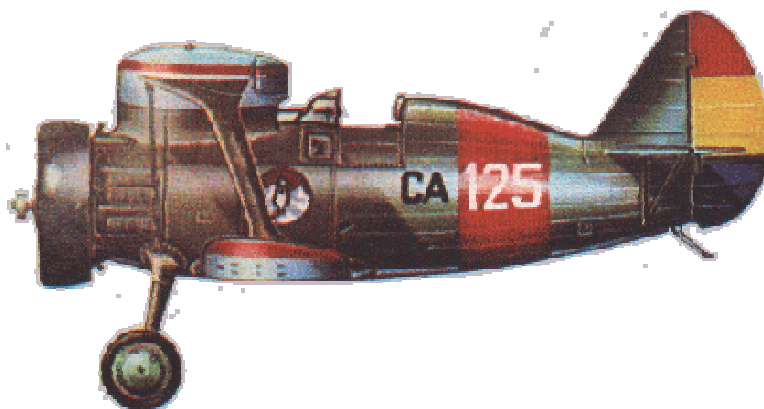
El I-15 va seguir sent utilitzat per la U.R.S.S., durant la Segona Guerra Mundial, produint un total de 1733 unitats, fins el 1937.

¹ FARE: Fuerzas Aéreas República Española

² HP. Horse Power (cavall de vapor)

Les característiques principals dels Xatos eren:

Potencia: 712 CV
Envergadura: 9.15 m
Longitud: 6.30 m
Altura: 2.19 M
Pes en buit: 1180 kg
Pes total: 1420 kg
Velocitat de creuer:
290 km/h
Velocitat màxima:
260 km/h
Autonomia: 725 km
Altitud: 9.000 m



POLIKARPOV I-16 "MOSCA"

El I-16³ va ser el primer caça monoplà d'ala baixa amb tren retràctil, a entrar en servei en el món, a la tardor de 1934. El segon prototip, equipat amb un motor M-25 Wright Cyclone va arribar a la notable velocitat de 455 km/h.

Tenia el fusellatge semimonocasc de fusta i les ales metàl·liques recobertes de tela. Les rodes es recollien a mà per el pilot. Les primeres versions contaven amb dues metralladores ShKAS de 7'62 mm i cabina tancada. A partir del model anomenat tipus 10 de sobrenom Súper Mosca a Espanya, s'afegeixen dues metralladores més sobre el motor i es torna a la cabina oberta amb un visor de tir reflector. Es construïren un total de 7000 unitats, participant amb els últims aparells de I-16 a la guerra contra Alemanya. Exigent de pilotar, les seves millors qualitats eren la velocitat de aterratge, culpable de molts accidents fins que es van instal·lar uns flaps eficaços.

El primer contingent que va arribar a Espanya van ser de 31 unitats de I-16, a l'octubre de 1936, donant un gir a la defensa de Madrid. Van rebre el nom de "Mosca", pels republicans i "Rata" pels nacionals. En total es van rebre 157 unitats dels tipus 5 i 6 i 136 del tipus 10, aquests últims a partir de l'estiu de 1937, van ser anomenats consecutivament amb el codi CM (Caça Mosca).

Arribaren a formar-se set esquadrilles de dotze avions cada un, segons la disponibilitat del moment. Alguns portaven a la cua el sis doble de la Tercera o el Popeye de la Quarta, la comandada pel militar Arias. Aquests van ser equipats amb els motors Wright Cyclone arribats a l'estiu de 1938 per operar a 8000 metres i així competir contra els Messerschmitt BF-109 alemanys, a la mateixa altitud.

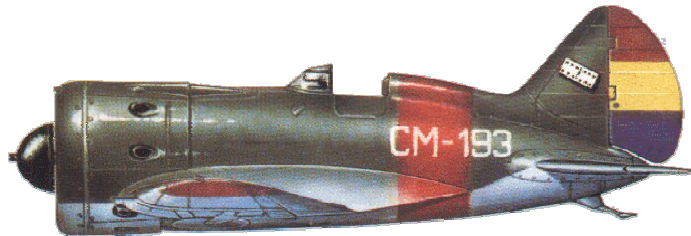
³ Istrebitel: caça amb rus

Aquestes Esquadrilles eren anomenades la del "Xumet" pel broquet de l'oxigen que portaven.

A l'acaba la Guerra, els 22 avions supervivents varen ser enquadrats en l'aviació nacional, juntament amb altres 30 muntats a Xerès després de la Guerra a partir del que estaven sent fabricats per la República sota llicència. L'últim d'ells va volar l'any 1953.

Les característiques del "Mosca" eren:

Potencia: 730 CV
Envergadura: 9.00 m
Longitud: 6.00 m
Pes total: 1600 kg
Velocitat de creuer: 300 km/h
Velocitat màxima: 450 km/h
Autonomia: 820 km
Altitud: 5.000 m



POTÉZ 540/542

La concepció del Potez i els seus derivats models 541 i 542 corresponent al disseny de trobar el bombarder definitiu, invulnerable als atacs dels avions de caça. Aquest objectiu mai més s'aconseguí, com es va demostrar amb els models de la 2a Guerra Mundial. Però en els anys trenta, els constructors, en aquest cas francesos van dissenyar l'any 1931 un avió que corresponia aquest concepte de fortalesa. Es tractava del Potez 540, on l'any 1934 la firma Potez lliurà el primer exemplar al Ministeri del Aire de França.

Es va fabricar en tres tipus de motor: el model 540 amb motors Hispano-Suissa de 678 CV. Al tipus 541 se li van posar els motors de Gnome-Rhone de 14 cilindres radials. I finalment el tipus 542 amb motors "Petel" de 12 cilindres amb una potència de 720 CV.

L'avió era el mateix, excepte els motors, i se'l va conèixer com a Potez 540/542. La seva estructura era formada per una carcassa de fusta recoberta de tela i de secció rectangular, el timó fix tenia, en la seva part inferior els plànols per poder variar l'angle de la cua des de la cabina, segons la càrrega que portava l'avió. L'ala era alta i la seva estructura metàl·lica estava recoberta de tela.

Les característiques dels Potez són les següents:

Potència: 720-860 CV
Envergadura: 22.10 m
Longitud: 16.20 m
Pes total: 5980 kg
Velocitat de creuer:
240 km/h
Velocitat màxima:
300 km/h
Autonomia: 1200 km
Altitud: 10000 m



POLIKARPOV RZ (NATATXA)

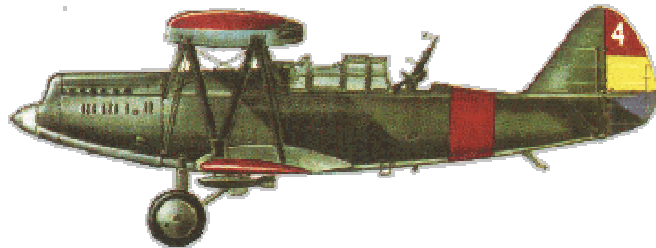
Avió biplà de ales desiguals i "arriostradas" entre si, amb alerons sols en els plans superiors. Derivat del Polikarpov R-5, va ser l'últim membre d'aquesta família. Tenia incorporat un fusellatge senzill de longitud total de quasi un metre, però de major secció, amb un nou motor de M-34 de 750 C.V i el radiador situat darrera de les rodes principals. La cabina del pilot quedava semi-tancada mitjançant panells laterals transparents plegables, i l'observador se situava sota una coberta amb secció fixa i una altra de lliscable, excepte en el moment de fer ús de la metralladora mòbil de 7,62 mm.

El seu disseny va començar el 1933 a càrrec dels enginyers de D.S. Markov i AA Skarbov . El prototip va volar per primer cop al gener de 1935. Dos anys més tard, després d'haver-se fabricat poc més de mil exemplars, s'acabà la producció. Amb l'arribada a Espanya, el gener de 1937, de 31 unitats es va formar el Grup 20, essent anomenat Abelardo Moreno Miró cap del grup. Els aparells de les esquadilles van rebre el codi LN. La primera missió de guerra va tenir lloc al març del mateix any durant la batalla de Guadalajara, intervenint posteriorment a Andalusia, Aragó, al front de Madrid i a Toledo.

El febrer van arribar 31 avions més,. Després de rebre fortes baixes a la Guerra de Brunete i Belchite al setembre, 60 avions supervivents es van agrupar en la 1^a, 2^a, 3^a i 4^a esquadilla del Grup 30, que van combatre a Llevant, Andalusia i Extremadura. En total van ser 113 avions de aquests tipus que van intervenir, en aquestes regions, destacant per les seves bones prestacions.

Les característiques del "Natatxa" són les següents:

Potència: 750 CV
Envergadura: 15.5 m
Longitud: 9.72 m
Pes buit: 2430 kg
Pes total: 3500 kg
Velocitat màxima:
290 km/h
Autonomia: 1000 km
Altitud: 8000 m



TUPOLEV SB-2 "KATIUSKA"

El Tupolev SB-2⁴ Va volar per primer cop el 7 de octubre de 1933. Dissenyat per AA Arkhangelski sota la direcció de Andrei Nikolaevich Tupolev. Es tractava d'un avió revolucionari, derivat del caça pesat MI-3, que portava dos motors M100 Hispano-Suiza 12 Y de 860 H.P⁵ . cada un.

De construcció metàl·lica, amb plànols proveïts de "flaps", tren retràctil hidràulic, esmorteïdors i frens pneumàtics. Tenia una senzilla línia aerodinàmica que unida a la potencia dels seus motors permetia arribar a una velocitat màxima de 430 Km/h. Va entrar en servei a començaments de 1936, arribant el 15 d' octubre els primers " Katiuska", tal com serien anomenats pels republicans a Cartagena. Entrant per primer cop i immediatament en combat al bombardejar Taballada i Talavera el dia 28 d'octubre. El SB-2 va ser més ràpid que els caces enemics, però després de la sorpresa inicial, de seguida els avions nacionals adaptarien la tàctica de esperar-lo a gran alçada per després baixar em picat aconseguint millor velocitat.

El SB-2 va gaudir durant cert temps de l'avantatge de la seva velocitat, però s'incendiaven ràpidament i el seu delicat manteniment en campanya, units a l'arribada dels caces Me-109 de l'aviació nacional, van ser incrementats dràsticament el número de les seves baixes.

Es van rebre aproximadament 100 unitats que van actuar a tots els fronts, tant en missions estratègiques com tàctiques, comptant entre les seves actuacions en el bombardeig del cuirassat "Deutschland" i l'enfonsament del creuer "Balears". A l'igual que va passar amb altres avions rebuts de la U.R.S.S., els primers "Katiuska" van ser tripulats exclusivament per russos, i de mica en mica es van anar transferint als nacionals.

⁴ SB: Skorostnoi Bombardirovshik; en rus: Bombarder ràpid

⁵ HP: Horse Power en anglès; CV: Cavall de Vapor en català

Es van construir un total de 6.656 unitats fins l'any 1940, mantenint-se alguns en servei durant la Segona Guerra Mundial, fins l'any 1943.

Un model nou del SB-2, el SB-2 bis, estava equipat amb motors M-103 de 990 H.P. i hèlices tripales, es van enviar a Espanya un nombre considerable a principis de 1939. Aquests avions, retinguts per França a la frontera francesa , com tants altres carregaments dels republicans durant tot el conflicte, no van arribar a ser muntats ni entrar en combat. Després de la Guerra Civil Espanyola es va formar el "13º Regimiento de Bombardeo" en "Los Llanos" (Albacete) amb els 19 avions que pertanyien a l'Estat de Vol, alguns dels quals van estar en servei fins el 1948.

Les característiques del Katiuska eren:

Potència: 2 x 860 CV
Envergadura: 20.12 m
Longitud: 4.39 m
Altura: 4.39 m
Pes total: 6910 kg
Velocitat de creuer: 280 km/h
Velocitat màxima: 430 km/h
Autonomia: 1450 km
Altitud: 10000 m

