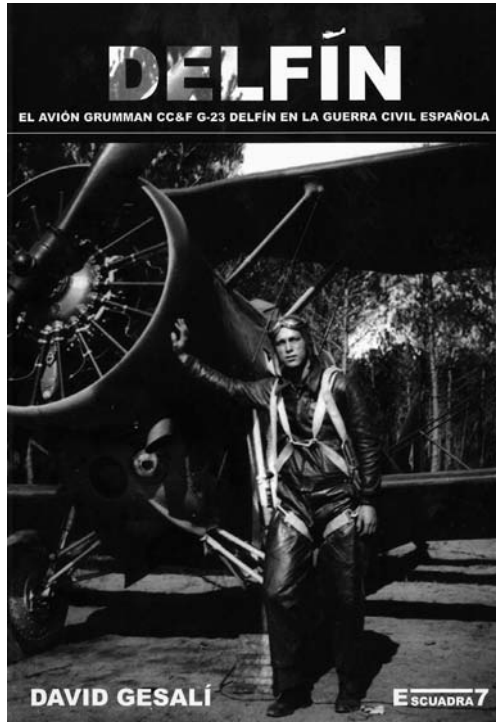


DELFIN. EL GRUMMAN C.C.& F. G-23 EN LA GUERRA CIVIL ESPAÑOLA.

Carlos Lázaro Ávila



DAVID GESALÍ BARRERA, *Delfin. El Grumman C.C.& F. G-23 en la Guerra Civil Española*. Escuadra 7 Barcelona, 2005. 338 páginas, 33 perfiles a color y 250 fotos B/N.

La aparición de la monografía escrita por David Gesalí sobre la desconocida actuación del Grumman G-23 merece ser muy tenida en cuenta en el panorama historiográfico aeronáutico de nuestra contienda civil por varias e importantes razones.

En primer lugar, hay que señalar que es la primera vez que se realiza un estudio exclusivo de una unidad operativa de las Fuerzas Aéreas de la República, el Grupo 28, que, además, se singulariza porque fue la única unidad aérea combatiente que contó en exclusiva con material aéreo de procedencia no soviética. Partiendo del análisis del Grupo 28 (cuyos efectivos se integraron posteriormente en dos escuadrillas del Grupo 71 de Defensa de Costas), hemos de señalar que el estudio de Gesalí ha huido del examen del material aeronáutico al que, por lo general nos tiene acostumbrada la bibliografía reciente, y que la especificidad de su investigación le ha permitido abordar la historia "total" de todos aquellos aviadores (pilotos, observadores, ametralladores, mecánicos, personal del escaflón de tierra) que tuvieron vinculación con el panzudo biplano norteamericano fabricado en Canadá. Asimismo, el autor hace un recorrido por todos aquellos aeródromos que acogieron a los integrantes del Grupo 28 desde su llegada a España hasta el fin de la guerra indicándonos las peculiaridades de los mismos y su influencia en la actividad operativa de los "Delfín". Hay que resaltar que el autor ha realizado una excelente investigación en lo que se refiere a la obtención de fuentes directas e indirectas sobre todo el personal que pasó por las escuadrillas del Grupo 28/Grupo 71, abundancia documental que no siempre se puede hacer extensiva a otras unidades de la Aviación Republicana para desgracia de los historiadores aeronáuticos. Por último, en lo que a la unidad "per se" se refiere, el autor no sólo se ha preocupado de hacer un seguimiento exhaustivo sobre la actividad operativa de cada avión en el conflicto español -haciendo hincapié en aspectos como el camuflaje y numeración del avión, que harán las delicias de los maquetistas- sino que lo compensa en el lado humano, aportando un listado de los componentes de la unidad con un breve bosquejo biográfico. En suma, un modelo válido de análisis de otras unidades aéreas.

Dentro de ese apartado biográfico, queremos resaltar que el autor aborda el papel jugado

por el célebre piloto Andrés García de la Calle (más conocido como Lacalle) en relación con el Grupo 28, bajo cuyo mando inicial se le prodigó gran atención tanto por el propio aviador vasco como por diferentes autoridades de las Fuerzas Aéreas y la Generalitat de Catalunya con el fin de convertirlo en una unidad modélica. La investigación de David Gesalí documenta claramente el ascenso y declive del interés en la formación de la unidad de Grumman por parte de prominentes autoridades civiles y militares, y que el propio Lacalle refleja en su libro *Mitos y Verdades*, en un momento de su carrera profesional en el que el aviador, tras acompañar a una promoción de alumnos españoles a la URSS, previo paso por una clínica soviética para descansar de sus problemas de corazón, espera la concesión de un puesto relevante en el seno de las Fuerzas Aéreas. A medida que el Grupo 28 va conformándose se nota la presencia de Lacalle, pero cuando se produce la división de la escuadrillas, su posterior distribución en la Zona Norte y Centro-Sur y las primeras intervenciones en el campo de batalla se constata el progresivo desapego de Lacalle de los Grumman. ¿Depositó algunas esperanzas en el Grupo 28 que no se cumplieron? ¿Fue un puesto transitorio antes de ser elegido segundo jefe de la Escuadra de Caza bajo el mando del comandante Isidoro Giménez, destino más acorde con su idiosincrasia de piloto de caza?

En segundo lugar, cabe comentar que este libro nos permite conocer algo más sobre uno de los manidos temas de la historia aeronáutica de la Guerra Civil: las dificultades que tuvo el gobierno de la II República para comprar material de guerra. Dos son los elementos novedosos que aporta el trabajo de Gesalí al respecto. Primero, la documentada y pormenorizada explicación que se hace en el libro sobre la gestión realizada por los compradores de armas republicanos en Canadá para la compra de 51 GE-23 bajo la tapadera de un encargo del gobierno turco. Gesalí muestra perfectamente los resultados de la actuación de los agentes del gobierno de Burgos en Canadá

y la intervención del grupo político dirigido por el Duque de Alba en Gran Bretaña que revirtieron en la aplicación de las leyes del “embargo moral” norteamericano que frustraron parcialmente la operación, porque sólo se adquirieron 36 biplanos a la compañía canadiense. A continuación, el autor expone cómo la presencia en la guerra de España del material norteamericano fabricado en Canadá, causada por la exhibición en el Gran Kursaal de los restos de un avión abatido en el Ebro, desata una verdadera tormenta política en el gobierno británico, dando lugar a un recrudescimiento de los controles del Comité de No Intervención que, a la postre, parece que frustró el envío de una nueva remesa de aparatos a través de las gestiones del gobierno mexicano de Lázaro Cárdenas. El detallado proceso de la adquisición de los biplanos canadienses demuestra, una vez más, la práctica oposición de las democracias occidentales hacia el gobierno republicano, impidiéndole la compra de material de guerra. Pese a que los resultados de la operación de compra de los “Delfín” fortalecieron la idea en las autoridades de la República de que la única fuente segura de compra de armamento seguía siendo la Unión Soviética –con lo que ello conllevaba en cuanto a su relación con el PCE y la animadversión de las democracias occidentales– hemos de señalar que la vía mexicana no fue la única tentativa republicana de adquirir material aéreo no ruso. Buena prueba de ello fueron las gestiones realizadas desde la embajada de París para la compra de aviones norteamericanos de combate Bellanca durante los últimos meses de la guerra.

Por último, en su obra David Gesalí ha desterrado aquel mito de que el Grumman fue adquirido por la República por su capacidad para actuar como avión en picado. Es cierto que el biplano norteamericano tenía excelentes cualidades para el picado, pero una de las virtudes de este libro radica en la abundancia de los testimonios de sus tripulantes que, si bien se maravillaron por las diferencias de equipamiento (flotador, radio, faros de aterrizaje, etc.) respecto a los espartanos

aviones soviéticos que habían tripulado en sus escuadrillas de origen, también dejan entrever el hecho de que el “Delfín” fue mal empleado por las Fuerzas Aéreas de la República y, a la postre, se los utilizó en variadas misiones (defensa costera, hostigamiento nocturno, bombardeo ligero, reconocimiento fotográfico) hasta que acabaron en las escuadrillas del Grupo 71 de Defensa de Costas. Los Grumman tuvieron el dudoso honor de ser los primeros aparatos de combate republicanos que hicieron acto de presencia en la ofensiva del Ebro cuando todavía no se había desplazado el grueso de las unidades aéreas republicanas a los aeródromos catalanes y con sus vuelos de reconocimiento contribuyeron a paliar los temores del coronel Modesto sobre la situación del frente durante los primeros días del ataque republicano. Sin embargo, los Grumman son más conocidos por su participación en la Defensa de Costas, quizás por la existencia de las memorias de Juan Lario Sánchez (*Habla una aviador de la República*). En este teatro de operaciones fue donde los aviones norteamericanos dieron la talla al enfrentarse en clara inferioridad (debido a su pobre trepada y frecuente encasquillamiento de sus armas ofensivas) con los aviones enemigos procedentes de Mallorca. Merece especial atención la participación de los Delfín en la batalla aeronaval ocurrida durante los últimos días de la guerra en la base de Cartagena David Gesalí ha llevado a cabo una documentadísima y magnífica exposición de lo sucedido mediante la combinación de las fuentes documentales de uno y otro bando poniendo de relieve el papel –que hasta ahora no se les había concedido– de los “Delfín” en esta batalla. Como colofón, en el libro se narra el trágico fin de los aviones norteamericanos en la Zona Sur que culminó con la épica huida de algunos de sus integrantes a bordo de varios aviones hacia Orán-La Senia (Argelia) volando a través del Mediterráneo, siendo recuperados por el nuevo Ejército del Aire para formar parte del heterogéneo parque aeronáutico español de la posguerra.