FUENTE: *del comandante del grupo de caza E. E. Yerlykin sobre las operaciones de los cazas en el Frente Sur, bajo Málaga. 18 de febrero de 1937*. RGVA, Fondo 35082, Inventario 1, Expediente 314, fols. 7–13. Reproducido en: *RKKA i Grazhdanskaya voina v Ispanii. 1936–1939 gg. Sborniki informatsionnykh materialov Razvedyvatelnogo upravleniya RKKA*, t. 2, Moscú, Politícheskaya Entsiklopediya, 2020.

Operaciones de los cazas en el Frente Sur (Málaga)

El 18 de enero de 1937 partí desde la región de Madrid hacia el Frente Sur al mando de seis cazas Polikarpov I-15. En Albacete recibí únicamente unas instrucciones generales; todo lo demás quedó confiado a mi propia iniciativa.

Inicialmente establecí mi base en el aeródromo de Vélez-Málaga, situado a unos cuarenta kilómetros de la línea del frente. Operamos desde este aeródromo durante siete u ocho días.

Era la primera vez que la aviación de caza actuaba en el Frente Sur. Por ello, tanto mis pilotos como yo gozábamos de una gran autoridad y libertad de actuación en toda aquella zona.

El vuelo desde Almería hasta Málaga se realizó en condiciones meteorológicas extremadamente difíciles. Soplaban fuertes vientos, llovía intensamente y la nubosidad se encontraba entre los veinte y los setenta metros de altura. Volamos siguiendo la costa sobre el mar, ya que las montañas estaban completamente cubiertas por una espesa capa de nubes oscuras.

En la Unión Soviética ningún jefe de escuadrilla habría autorizado jamás un vuelo en unas condiciones semejantes. En una situación así habría suspendido la misión y obligado a las tripulaciones a permanecer en tierra estudiando meteorología durante varios días. Sin embargo, en tiempo de guerra, especialmente cuando se trata de aviones de caza ligeros, una excesiva dependencia de las previsiones meteorológicas resulta injustificada.

El comandante del grupo de caza debe ser capaz de tomar decisiones por sí mismo. En aquella ocasión conduje a toda la formación a través de las montañas sin disponer de visibilidad, sin informes meteorológicos y sin reconocimiento previo de la ruta. Para ello hacen falta decisión, experiencia y sangre fría.

En Málaga quedé directamente subordinado al comandante del Frente Sur y a su asesor militar, el coronel Kreming, de quienes recibí mis primeras instrucciones. Más adelante, una vez comprendida la situación real del frente, pasé a actuar con plena iniciativa propia.

Cuando me familiaricé con la situación comprendí que, si combatíamos allí del mismo modo que cerca de Madrid, nuestros esfuerzos serían inútiles. Por ello decidí modificar completamente el empleo de la aviación y, en ocasiones, realicé hasta cinco salidas de combate en un solo día con todo el grupo.

Una vez comprendida la situación del frente, llegué a la conclusión de que el objetivo principal de la aviación debía ser el ataque directo contra las tropas terrestres enemigas.

El **25 y 26 de enero**, durante un vuelo de reconocimiento sobre la carretera de **Alhama a Loja**, descubrimos un importante movimiento de fuerzas enemigas. Por aquella estrecha carretera de montaña avanzaba una larga columna formada por aproximadamente **doscientos camiones**, cargados con municiones, víveres y diverso material militar. La escoltaban entre **tres y cuatro escuadrones de caballería**.

Comprendí inmediatamente que aquella concentración de tropas constituía el eje principal de la ofensiva enemiga. Si conseguíamos detenerla, el avance hacia Málaga quedaría paralizado durante un tiempo.

Ordené suspender el reconocimiento y atacar inmediatamente.

Cada uno de nuestros aviones llevaba aproximadamente **24.000 cartuchos de ametralladora**. Aquella cantidad de munición nos proporcionaba una clara ventaja para realizar varios ataques sucesivos.

Durante la primera pasada los camiones quedaron completamente sorprendidos. Numerosos vehículos comenzaron a arder; otros explotaron y la carretera quedó bloqueada en varios puntos. La columna se detuvo de inmediato.

Como suele ocurrir bajo el fuego de la aviación, la caballería desmontó rápidamente y los jinetes se dispersaron buscando refugio. Formaron pequeños grupos de quince o dieciséis hombres y trataron de ocultarse detrás de caballos, mulas y burros.

Era exactamente la reacción que esperaba.

Realicé entonces un ataque en picado prácticamente vertical sobre la caballería, descendiendo a gran velocidad hasta muy poca altura para provocar el pánico entre los animales.

El efecto fue inmediato.

Caballos y mulas rompieron la formación y comenzaron a huir descontrolados. Los soldados quedaron completamente expuestos al fuego de nuestras ametralladoras.

Volvimos una y otra vez sobre el objetivo.

En total realizamos **entre seis y siete pasadas** contra aquella concentración de tropas. Los blancos eran excelentes: hombres, animales y vehículos se encontraban inmovilizados en una carretera estrecha, sin apenas posibilidad de dispersarse.

Recuerdo perfectamente los rostros de los soldados marroquíes. Desde apenas unos metros de altura distinguía claramente sus uniformes, sus turbantes y sus ojos. Veía cómo caían por decenas mientras el pánico se extendía entre hombres y animales.

Cuando agoté completamente la munición regresé al aeródromo para rearmarme.

Los mecánicos comprobaron que prácticamente todos los aviones habían regresado con impactos de bala. Uno de ellos aterrizó con la hélice detenida porque un proyectil había perforado el depósito de combustible y el motor se había parado pocos instantes antes de tomar tierra.

Sin embargo, el resultado justificaba plenamente el riesgo.

A consecuencia de aquel ataque, la ofensiva enemiga quedó detenida durante aproximadamente **diez días**.

Durante ese tiempo no volvió a aparecer ninguna gran columna de vehículos en aquel sector del frente.

Mi informe sobre esta operación fue enviado inmediatamente al Cuartel General y posteriormente se me comunicó que había contribuido de manera decisiva a elevar la moral de las tropas republicanas del Frente Sur.

Tras aquel ataque permanecimos varios días operando en el sector de **Marbella-Estepona**.

Durante ese período realizamos constantes vuelos de reconocimiento sobre la carretera costera. Nuestra misión consistía en impedir cualquier intento del enemigo de reorganizar el avance o transportar refuerzos hacia Málaga.

Durante cinco o seis días atacamos sin descanso todos los vehículos que encontrábamos en movimiento. Automóviles, camiones y pequeñas columnas eran destruidos uno tras otro. El enemigo quedó completamente desmoralizado y durante todo ese tiempo apenas consiguió avanzar un solo kilómetro.

Lo más sorprendente fue que nuestros aviones apenas recibieron impactos durante aquellas misiones. A pesar de volar constantemente a muy baja altura, el fuego enemigo resultó ineficaz.

En uno de aquellos vuelos descubrimos **tres buques de guerra** navegando frente a la costa.

Aquellos barcos apoyaban con su artillería el avance de las fuerzas terrestres.

Decidí comprobar hasta qué punto nuestros cazas podían atacar objetivos navales.

Ordené al grupo lanzarse sobre el primer barco.

Abrimos fuego con munición trazadora e incendiaria.

El efecto fue inmediato.

El buque dejó de disparar y comenzó a emitir grandes columnas de vapor.

Poco después giró lentamente alejándose de la costa.

Los otros dos barcos siguieron su ejemplo.

En apenas diez minutos el mar quedó completamente despejado.

Aquella fue la primera vez que comprobé que incluso unos simples cazas podían obligar a retirarse a buques de guerra cuando estos no disponían de adecuada protección aérea.

Después de aquella experiencia seguimos patrullando la costa casi todos los días.

Con frecuencia observábamos barcos navegando entre quince y veinte kilómetros mar adentro.

Uno de esos días volábamos siguiendo la línea de costa a una altura de apenas treinta o cuarenta metros.

De repente distinguimos dos grandes cruceros.

Eran el **Canarias** y el **Cervera**.

En cuanto nos descubrieron abrieron inmediatamente un intenso fuego antiaéreo.

Decenas de proyectiles estallaban alrededor de nosotros.

Sin embargo decidimos acercarnos todavía más.

Los cruceros continuaron disparando.

Llegaron a lanzar alrededor de **ciento cincuenta proyectiles**, pero todos explotaron inútilmente.

Volábamos tan bajos que las montañas situadas junto a la costa nos proporcionaban una magnífica protección.

Nos ocultábamos tras ellas, reaparecíamos unos segundos después y volvíamos a desaparecer.

Al cabo de unos minutos los barcos abandonaron el combate.

Nuestra pequeña agrupación estaba repartida entre los aeródromos de **Vélez-Málaga** y **Málaga**.

El terreno del aeródromo de Vélez estaba completamente embarrado por las lluvias y no fue posible trasladar allí todos los aviones.

Precisamente durante aquellos días tres bombarderos italianos **Caproni** aparecieron para bombardear Málaga.

Los italianos todavía ignoraban que la ciudad disponía ya de cazas soviéticos.

Entraron tranquilamente desde detrás de las montañas.

En cuanto fueron descubiertos despegaron inmediatamente dos de nuestros **I-15**.

Los cazas atacaron sin perder un solo instante.

Sorprendidos, los Caproni lanzaron precipitadamente sus bombas sin apuntar siquiera y trataron de escapar.

Dos de ellos consiguieron retirarse.

El tercero recibió numerosos impactos.

Poco después comenzó a arder.

Primero se desprendieron dos depósitos de combustible.

Después empezaron a caer distintas piezas del avión.

Una enorme columna de humo salió del fuselaje.

Finalmente el bombardero perdió altura y terminó estrellándose junto al cauce de un río, donde quedó completamente envuelto en llamas.

1 de febrero de 1937

Me comunicaron que **dos hidroaviones de caza y un hidroavión pesado** estaban atacando un vapor republicano fondeado cerca de la costa (el Delfín).

Ordené despegar inmediatamente a cuatro cazas y puse rumbo hacia la zona.

Nuestro grupo volaba a unos **2.000 metros de altura**. Los hidroaviones enemigos patrullaban entre **300 y 400 metros**. No esperaban encontrar cazas republicanos. Más tarde comprendí que sus tripulaciones evitaban ascender por encima de los cuatrocientos metros.

Los hidroaviones evolucionaban con absoluta tranquilidad alrededor del barco, convencidos de dominar completamente la situación.

En cuanto los vi di la señal de ataque.

Nos lanzamos en picado sobre el hidroavión bimotor.

La tripulación solo advirtió nuestra presencia cuando empezaron a atravesar el fuselaje las balas trazadoras.

La sorpresa fue total.

El hidroavión comenzó a perder piezas inmediatamente. A muy baja altura pasó rozando la superficie del mar mientras dejaba tras de sí fragmentos de madera y restos de sus flotadores.

Lo perseguimos durante varios kilómetros mar adentro.

Los hidroaviones que lo escoltaban prefirieron retirarse antes que aceptar el combate.

El aparato alcanzado resultó gravemente averiado y terminó amerizando de emergencia muy lejos de la costa.

Al día siguiente varios pescadores me informaron de que el hidroavión había quedado flotando a la deriva, completamente abandonado por su tripulación.

A partir de entonces todos mis pilotos comprendieron que los hidroaviones, incluso escoltados, podían ser destruidos por nuestros I-15.

Su velocidad era reducida, maniobraban con dificultad y, salvo descendiendo casi hasta tocar el agua, apenas tenían posibilidades de escapar de nuestros ataques.

2 de febrero de 1937

Poco después recibí la misión de realizar un reconocimiento sobre las carreteras de la zona de **Ronda**.

Despegamos cinco cazas.

Mientras patrullábamos observé **tres bombarderos Heinkel**.

En un primer momento los confundí con **Fiat** italianos e inicié la persecución.

Solo cuando me aproximé comprendí que se trataba de Heinkel alemanes.

En ese momento ya era demasiado tarde para abandonar el combate.

Los Heinkel aumentaron inmediatamente la velocidad y comenzaron a ganar altura.

Continué persiguiéndolos.

A unos **6.500 metros** logré acercarme lo suficiente para abrir fuego.

Disparé una larga ráfaga.

Vi desprenderse fragmentos del revestimiento de uno de los aparatos.

El bombardero se inclinó bruscamente y comenzó a perder altura.

Los otros dos rompieron la formación e iniciaron maniobras evasivas.

Uno de ellos trató de colocarse detrás de mi avión.

Acepté el combate frontal.

Abrí fuego desde muy corta distancia.

Los tres bombarderos cruzaron entre nosotros a gran velocidad.

Durante aquellos segundos mi tablero de instrumentos recibió un impacto y varias balas atravesaron el fuselaje.

Aun así conseguimos incendiar uno de los Heinkel.

Vi claramente cómo descendía envuelto en humo en dirección al aeródromo de **La Roda**.

Nuestros propios aviones también regresaron con numerosos daños.

Dos motores habían resultado alcanzados y varios aparatos tenían el revestimiento gravemente perforado.

Sin embargo, todos consiguieron regresar a la base.

Aquella acción confirmó una idea que ya había empezado a formarme durante los combates de Málaga.

Muchos pilotos se limitaban a seguir exactamente las tácticas aprendidas durante los ejercicios de paz.

En combate eso no bastaba.

En las escuelas se enseñaban maniobras perfectamente dibujadas sobre un mapa o una pizarra.

Pero el combate real era completamente distinto.

No existía tiempo para cálculos complicados.

El piloto debía decidir por sí mismo en cuestión de segundos.

La experiencia, la iniciativa personal y la decisión eran mucho más importantes que cualquier reglamento.

He visto excelentes pilotos caer en su primer combate porque intentaban seguir exactamente las normas aprendidas durante el entrenamiento.

5 de febrero de 1937

Durante la noche del **5 de febrero** recibí una orden del Cuartel General para trasladarme al amanecer al aeródromo de **Calahonda** (el documento transcribe el topónimo de forma aproximada), situado al este de Málaga, con la misión de proporcionar cobertura a nuestros bombarderos **SB**, así como a los aparatos **Fokker** y **Breguet** que debían atacar objetivos enemigos.

Conocía bien aquel aeródromo. Se encontraba al fondo de una pequeña ensenada, rodeado por montañas de unos mil quinientos metros de altura. Desde el mar era perfectamente visible, pero por tierra apenas existían accesos.

A las ocho y media de la mañana llegamos al campo de aviación y comenzamos a esperar la llegada de nuestros bombarderos.

Aproximadamente una hora después ocurrió algo completamente inesperado.

Desde ambos extremos de la costa aparecieron los cruceros **Canarias** y **Cervera**. Navegaban muy próximos a tierra y, nada más situarse frente al aeródromo, abrieron fuego con toda su artillería.

Los primeros proyectiles comenzaron a caer casi inmediatamente.

En el primer minuto fueron disparados cerca de **cuarenta proyectiles**.

Todo el personal se lanzó al suelo instintivamente.

Los cruceros siguieron aproximándose mientras mantenían un fuego continuo.

No existía ningún lugar donde ocultarse.

El bombardeo se prolongó durante **dos horas y cuarto**, sin una sola interrupción.

Sobre nosotros estallaban proyectiles de pequeño, mediano y gran calibre.

Las explosiones se sucedían una tras otra, a escasos metros del personal y de los aviones.

Recuerdo perfectamente el silbido de los proyectiles.

Uno de ellos explotó a unos diez o quince metros de mi posición.

Durante varios minutos quedé prácticamente sordo.

Aquello produjo un enorme efecto psicológico sobre todos los presentes.

Comprendí entonces que un bombardeo naval prolongado resulta, desde el punto de vista moral, incluso más duro que un bombardeo aéreo, especialmente cuando dos cruceros disparan simultáneamente todas sus baterías.

Cuando finalmente cesó el fuego comenzamos a inspeccionar los daños.

Sorprendentemente, aunque todos los aviones habían quedado fuera de servicio durante el ataque, los desperfectos materiales resultaron menores de lo esperado.

La mayoría de los motores seguían intactos.

Los fuselajes presentaban numerosos impactos de metralla, pero podían repararse.

En pocas jornadas todos los aparatos volverían a estar operativos.

Durante los veinte días que permanecimos en el Frente Sur realizamos entre **dos y cinco salidas de combate diarias**.

En algunas jornadas completábamos las cinco misiones antes de las dos de la tarde.

Después de aquello resultaba prácticamente imposible seguir volando.

Perdimos un solo piloto durante toda la campaña.

En cambio, conseguimos **derribar o inutilizar siete aviones enemigos**, de los cuales **tres eran aparatos pesados**.

Actuamos repetidamente contra buques de guerra.

En todas las ocasiones los barcos enemigos terminaron alejándose de la costa.

También combatimos varias veces contra hidroaviones.

En todos esos enfrentamientos la ventaja estuvo siempre de nuestro lado.

En el último combate un hidroavión pesado enemigo quedó gravemente averiado y terminó estrellándose en el mar.

Su piloto murió ahogado.

Durante aquellos veinte días nuestros viejos **I-15** acumularon alrededor de **cuarenta horas de vuelo por aparato**, una cifra extraordinariamente elevada para una operación de aquella intensidad.

El mismo día nuestros cinco cazas podían aparecer sucesivamente en distintos sectores del frente.

Esta movilidad hizo creer al enemigo que disponíamos de una fuerza aérea mucho mayor de la que realmente teníamos.

A partir del **4 de febrero** los aviones enemigos comenzaron a evitar deliberadamente el combate con nosotros.

Volaban a gran altura o simplemente se retiraban.

Personalmente considero que el grupo cumplió plenamente la misión encomendada en el Frente Sur, pese al reducido número de aviones disponibles.

Los pilotos del grupo eran jóvenes, pero demostraron una gran decisión y un elevado espíritu combativo.

Las operaciones sobre tierra y mar exigen precisamente ese tipo de aviadores.

Un piloto de caza debe poseer una excelente preparación física.

Debe ser capaz de realizar **tres, cuatro e incluso cinco salidas de combate al día**.

Debe conocer perfectamente las características de su propio avión y también las del enemigo.

Tiene que saber identificar inmediatamente un carro de combate, una pieza de artillería, un camión o una columna en movimiento desde el aire y atacarlos con rapidez y precisión.

La guerra de España ha demostrado que el éxito depende, en gran medida, de la personalidad del jefe de vuelo y del comandante de la unidad.

Las cualidades del comandante —su valentía o su cobardía— se transmiten con enorme rapidez a todos sus subordinados.