ACADEMIA DE LAS CIENCIAS
Y LAS ARTES MILITARES

Comunicaciones académicas

# El 4 de abril de 1939, el día más luctuoso de la Aviación Militar Española

*Rafael de Madariaga Fernández*
Academia de las Ciencias y las Artes Militares
Sección de Historia Militar

1 de abril de 2026

## La imparable actividad del comandante García Morato

En los últimos días de aquel mes y primeros del siguiente (noviembre y diciembre de 1938) pasa una corta temporada con los suyos en Málaga, aprovechando la parada forzosa para preparar la nueva ofensiva. Hubiese sido más corta aún, pero la enfermedad de una de sus niñas le obligó a quedarse unos días más. El 14 de diciembre, después de efectuar una protección, ametralla cinco faluchos en Tortosa. El 24 sorprende una formación de «*Aeros*» (Natacha), a los que aniquiló completamente; sólo uno consiguió volver al campo. Él ametralló cinco, de los que tres cayeron por él derribados; en las líneas nacionales cayeron cinco aparatos y se hicieron varios prisioneros. En el resto del mes continúa prestando servicios en el frente desde Tremp hasta el Ebro. El 3 de enero combate con un «*Curtis*» (*Chato* Polikarpov I-15) y con un «*Rata*» (*Mosca* Polikarpov I-16) en el sector de Granadella. El 19, en Pons, ametralla tres blindados, y poco después, en el mismo servicio, cerca de Igualada, combate con dos «Curtis», derribando uno de ellos. Esta fue la última vez que se encontró con la caza enemiga, y con ello su último aparato derribado, que hacía el número 40. Termina el mes con servicios de protección y vigilancia, ametrallando tanques y camiones en varios de ellos, para facilitar el victorioso avance de las fuerzas hacia Barcelona. El 27 se traslada en vuelo a esta ciudad; quiere visitarla recién liberada.

Ya en febrero efectúa servicios en Vic, ametrallando blindados, pasando el resto del mes en forzosa inactividad, en espera de los desfiles victoriosos de los días 21 y 22 en Barcelona y Tarragona, en los que formó impecablemente con sus cazas las iniciales de Falange Española y Tradicionalista. El 8 de marzo llega a Griñón, desde donde presta servicios en Madrid, Ocaña, Brunete, Toledo, Aranjuez, etc.; el 27 ametralla camiones y tanques en el frente de Toledo, y más tarde, en el mismo servicio, un avión en Barajas; el 28 efectúa su último servicio de guerra en Ocaña y Aranjuez. En el momento de tomar tierra recibe la noticia de la ocupación de Madrid; instantes después le amargan esta alegría al comunicarle la muerte del capitán García Pardo (en un estúpido accidente al despegar con un Heinkel He 112), su compañero y subordinado de toda la guerra. El 2 de abril va en vuelo a Sevilla, de donde regresa el 3. El día 4 se produce la tragedia.

Había venido a Griñón a tomar unas vistas para una película de guerra. Con uno de los «*Ratas*» cogidos al enemigo, un Fiat y un Messerschmitt y desde otro aparato, se trataba de fotografiar estos últimos atacando al primero. El comandante Morato despegó con su «Fiat 3-51», el compañero inseparable de toda la guerra, con el que en tantos combates había intervenido y con el que tantas victorias había logrado, sin que jamás sufriese más desperfectos que los no muy graves producidos por algún proyectil enemigo, siempre rápidamente reparados. También había sido derribado por un compañero en una ocasión, pero nada irreparable. El día era triste y gris; nubes muy bajas y una lluvia fina y pertinaz que dificultaba la visibilidad.

Según dice uno de sus compañeros de unidad:

> De salida nos mete el corazón en un puño: despegó contra el sitio donde estábamos estacionados los pilotos de su escuadra; al llegar a nuestra vertical, con la velocidad mínima y unos cien metros de altura, se dejó caer virando 90° a la izquierda para pasar justo delante de nosotros, recuperando, con la rueda del patín de cola a muy pocos centímetros del suelo. En aquel momento, y dejándose llevar por su cariño al Jefe, oigo comentar a mi lado al capitán Guerrero, veterano y experto «cazador»: «Hay que echarle una bronca al comandante. No hay derecho a que se juegue así la vida».

No podía sospechar entonces que, siguiendo en el peligroso juego a que tan aficionado era, iba a perderla momentos después.

## Morato, el 4 de abril de 1939

Se tomaron las vistas como estaba previsto y, cuando todo estaba terminado, el Messerschmitt y el aparato desde el que se tomaron las fotografías ya en tierra,

quedaron en el aire el «*Rata*» y el Fiat del comandante, que se entretenían en un simulacro de combate, se produjo lo inevitable.

> Parece lo más probable que el comandante quiso tomar tierra picando sobre el extremo del campo y en la misma dirección de entrada, para llegar al suelo, tirar y subir hasta quedar invertido, enderezar y terminar virando 180° al mínimo de velocidad, para llegar así al extremo del campo y tomar tierra. Esta maniobra es muy peligrosa, pues requiere que se haga todo al límite. En este caso quiso exagerarla aún más que otras veces y quedarse en el mismo extremo, tanto, que el aparato se estrelló de panza unos metros antes de llegar al campo. Quizás una gota de agua en la antena del anemómetro que falseara las indicaciones de éste, o Dios sabe qué causa, fueron motivos suficientes para acabar con una vida heroica y gloriosa cual ninguna, privando a sus subordinados de un jefe idolatrado, a la aviación del mejor y más completo de sus pilotos y a España de uno de sus más preclaros hijos.

Son palabras de uno de sus pilotos, que estaba presente en ese momento allí.

*Joaquín García Morato*

## Los Dornier DO-17 forman el Grupo 8-G-27 Hispano

El avión Dornier 17 aparece por primera vez en el catálogo Jane's del año 38 como un bimotor de bombardeo, monoplano, de altas características y como un diseño del año 1935. Con un ala media cantiléver de metal ligero, tenía el intradós cubierto con tela endurecida y el extradós metálico al igual que los flaps de aterrizaje, situados entre los alerones y el fuselaje. El «puro» era circular, metálico y terminaba en una cola monoplano con dos timones y derivas, con las superficies móviles

cubiertas de tela y las fijas de metal. El tren de aterrizaje era retráctil mediante un sistema hidráulico, plegándose hacia la parte trasera de las góndolas de los motores, contando con buenos frenos y patín de cola también retráctil. Los dos motores montados inicialmente eran dos Daimler Benz D-B 600 de 12 cilindros en V, refrigerados por líquido, de 950 caballos de potencia a través de hélices tripalas VDM de paso variable.

Los tres tripulantes volaban agrupados y muy próximos unos a otros, según la técnica alemana dirigida a una comunicación fácil y un apoyo mutuo entre ellos, que favorecen una elevada moral de combate. La tripulación típica constaba de un piloto sobre un asiento elevado a la izquierda de la carlinga, frente al parabrisas y con un espacio libre a su derecha, donde se alojaba el bombardero-ametrallador, en decúbito prono sobre una góndola deslizante, que se usaba también como asiento, y un tripulante que también actuaba como ametrallador y radio-navegante en otro asiento detrás del piloto. El peso en vacío aproximado era de unos 4700 kilos, y con una carga de 900 kilos de bombas y dotación completa de líquidos y tripulación, pesaba un máximo de 8100 kilos al despegue.

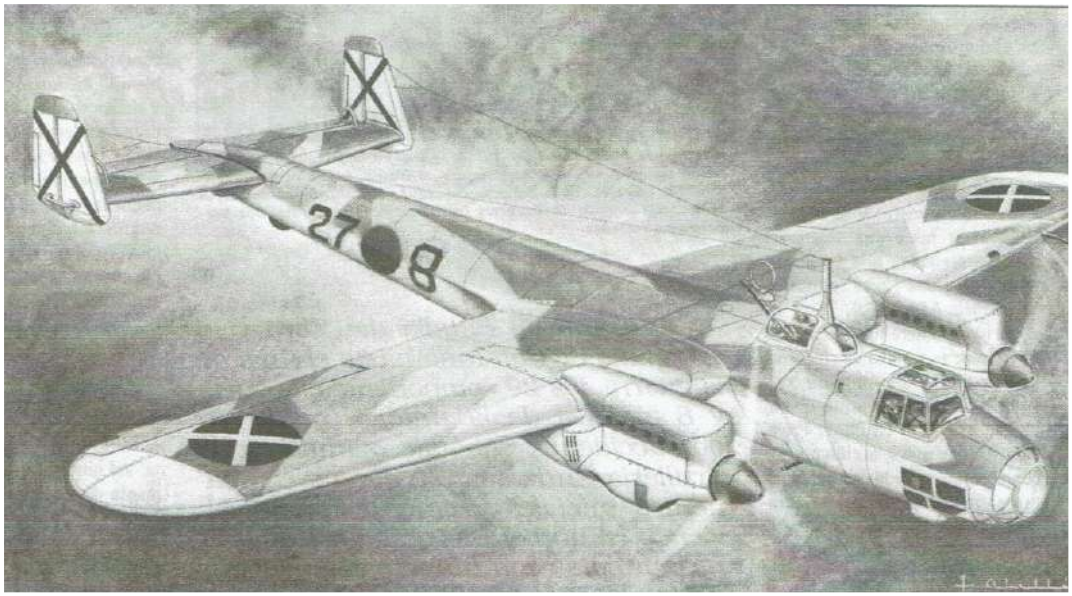
Era un avión muy rápido para la época, aunque en pocos años, durante la Segunda Guerra Mundial fue sobrepasado por otros diseños. Pero en la Guerra Civil española, sus 470 kilómetros por hora a 4000 metros de altura y 500 alcanzados con un ligerísimo picado, no eran nada fáciles de alcanzar para los cazas de la época. Los «*Chirris*» Fiat CR 32 de Morato tenían grandes dificultades para darles escolta y los *Chatos* y *Moscas* pocas veces tuvieron oportunidad de causarles impactos.

## Creación del Grupo 8-G-27

En julio de 1938, luego de muchos meses de actuación de los Bacalaos en la Legión Cóndor, se decide la creación del Grupo 8-G-27 en la Aviación Hispana, para misiones de reconocimiento y bombardeo ligero, formando parte de la unidad alemana K- 88, con seis aviones inicialmente. El grupo se va formando en el Aeródromo de León durante el mes de agosto de 1938 y el personal quedó afecto administrativamente a la mayoría de dicho aeródromo, hasta que pasó al de Sanjurjo y a la Mayoría de Zaragoza. Operativamente sólo recibió cinco aviones en los dos primeros meses, y actuó desde el comienzo encuadrado en la unidad alemana, con misiones de bombardeo y ametrallamiento en el frente del Ebro. Las tripulaciones hispanas formaban un tercio de los Dornier 17 y de los Heinkel 111, de manera que una tripulación de españoles se incluía en cada patrulla alemana, aproximadamente. En agosto del 38 comienzan sus entrenamientos las tripulaciones completas en un aeródromo de prácticas cercano al de León, para su adaptación al Dornier 17. Eran pilotos y tripulantes provenientes de los Junkers 52,

de las «*Pavas*» Heinkel 46 y de diferentes unidades, gente que llevaba muchos meses volando, algunos cargados de horas de vuelo y servicios de guerra, incluso de condecoraciones, como Osborne, al que poco más tarde le sería concedida la Medalla Militar Individual. En aquel aeródromo hacen sus prácticas de toma de tierra de precisión, sobre un cuadro encalado, durante casi un mes. En ese mes de agosto vuelan los 28 tripulantes de vuelo, incluidos los siete pilotos sueltos en el avión desde el primer momento. Garrido Capa, Vierna, Cárdenas, Emilio Ugarte, Osborne, Rambaud y Pombo Somoza, son los primeros pilotos y prácticamente los únicos con los llegados poco más tarde Coll, Minguell y Micheo, que vuelan los meses críticos de la Batalla del Ebro y la Campaña de Cataluña.

El día 29 de octubre una tripulación, al mando del comandante Rambaud y formada por el alférez Vierna, teniente Del Arco, sargento mecánico Ricardo González y el sargento radio Cecilio Ramos, se le incendia el avión cuando volvía de León, sobre Salas de los Infantes y tiene lugar la primera tragedia para la unidad.




*Dibujo de un «Bacalao» mostrando curiosos detalles: antenas de radio, ametralladoras, ventanillas acristaladas.*

El único superviviente fue Cecilio Ramos, que salió por la compuerta lateral inferior, aunque estaba atascada o él estaba muy nervioso, pero finalmente consiguió abrirla. El resto de la tripulación falleció al lanzarse por fallos en los atalajes o en los paracaídas o por golpes contra el avión al salir. La pérdida de Rambaud y de los demás tripulantes fue un duro golpe para la unidad. Eso hizo que en noviembre

y diciembre los veteranos volaran muchas más misiones, aparte de que fueron los días más angustiosos del final de la Batalla del Ebro y la conquista de Cataluña.

## El doble derribo de dos aviones por impacto directo

La narración es del capitán Luis Dávila, que actuaba como jefe de los tripulantes españoles. Hablaba correctamente alemán, por ser su abuela germana; recibía el *briefing* del jefe alemán y se lo impartía a las tripulaciones de esa misión.

> Se había roto el frente en Lérida, después de terminada la Batalla del Ebro y en pleno avance por el norte hacia la costa, la K-88 bombardeaba sobre Artesa de Segre. Nosotros ese día adoptamos una formación en rombo para la pasada, lo cual no era habitual. Yo volaba con Micheo, siendo el punto izquierdo Osborne con Chacel y Manzano y el derecho Minguell con Galera y Félez Peral. Cerraba la formación como perro, Coll con Zavala, que fueron los que lo vieron todo. Una antiaérea hizo impacto directo, un hecho rarísimo durante la guerra, sobre el plano derecho del avión de José María Osborne, el cual haciendo un tonel volado perfecto se estrelló casi en invertido sobre el de Minguell. Los dos cayeron en un amasijo infernal, a pocos cientos de metros de Artesa de Segre. Alguien dijo que se había visto un paracaídas. Era el tercer vuelo del día 27 de diciembre y allí quedaron seis componentes del grupo, de ellos cinco veteranos.

De los cinco aviones que venían volando desde octubre, se habían perdido tres y el estadillo del Estado Mayor del 31 de diciembre es muy expresivo, acusando la dureza de los combates: Dos aviones tiene el 8-G-27 y ocho la Legión Cóndor ese día. El frente sigue avanzando a través de Arentín, Camarasa, Balaguer, Agramunt, Foradada, UIdemolins.

## Los servicios de guerra - las misiones

¿Cómo era un Servicio de Guerra en aquel momento, lo que llamaríamos hoy día una misión? Nos lo relata el sargento Madariaga.

> En noviembre de 1938, un día cualquiera de guerra daba comienzo a las ocho de la mañana, después de que el teniente Dávila volvía de recibir las órdenes del puesto de mando alemán. Despegaban tres o cuatro grupos alemanes con ocho, seis o diez aviones cada uno. El quinto grupo era el español. La misión era más peligrosa a medida que había que adentrarse más en territorio en manos del enemigo, y consistía en atacar y distraer a las baterías antiaéreas, antes de que llegaran los Heinkel 111. Los encuentros directos en los cuales no teníamos protección de la caza propia fueron muy pocos. En algunos servicios en la Batalla del Ebro, sobre Puentes de Flix o en Ascó, nos atacaron

directamente los *Ratas*. El campo de Sanjurjo, el que ocupó la Legión Cóndor durante muchos meses, era un aeródromo de una enorme extensión. Los *Pedros* se encontraban aparcados en una esquina del campo en varias hileras, y enfrente se alineaban los Dornier 17 de la Legión Cóndor y los nuestros. A la derecha de esta alineación se encontraba la cantina y un poco más al norte la torre de mando.

El despegue lo efectuaban primero los Pedros", que salían en cuñas de tres aviones y casi siempre totalizaban unos dieciséis o dieciocho, con lo cual una "balumba" se componía de unos 46 a 48 bombarderos. Poco después de despegar la última cuña de Pedros, despegábamos nosotros. Teníamos que darles un margen hacia el objetivo porque los Bacalaos eran más rápidos, sobre todo a baja cota. A la mitad del recorrido, los alcanzábamos y los sobrepasábamos, ya dentro de territorio enemigo. En este momento comenzaban a disparar las baterías antiaéreas que protegían los objetivos, comenzando a verse en el cielo las temibles "pichas de toro", nombre impresentable o si se quiere indecente, pero muy explicativo, llamadas así por la forma tan curiosa que tenían las nubecillas producidas por las explosiones. Esa actividad señalaba las posiciones de las baterías y hacia allí nos dirigíamos para tratar de suprimir en lo posible la reacción antiaérea. Despegaban de uno en uno y procedían a la reunión en dirección nordeste, para dirigirse hacia Lérida, a medio camino hacia la zona del frente".

«El margen que habían dado a los Pedros era de unos 10 minutos y en una misión típica a Artesa de Segre, tardaban 40 minutos al objetivo. La altura inicial eran 2.000 metros y sobre la zona del objetivo unos 3.000. Volaban en formación abierta, que se cerraba a veces en un rombo muy apretado, picando cuando estaban sobre las antiaéreas. El bombardero de Micheo daba la voz de tiro o de lanzamiento y en ese momento soltaban ocho o diez bombas de 50 kilos simultáneamente. Dábamos una o varias pasadas, y al salir del objetivo tirábamos varias fotografías con la máquina vertical abatible que iba en la cabina, detrás del puesto del tripulante, para poder posteriormente evaluar el resultado de los bombardeos. La eficacia era tremenda sobre la moral del enemigo y sobre la de nuestras tropas y las tripulaciones de los bombarderos más pesados que venían detrás, El efecto moral era muy grande. Yo volaba siempre con Osborne, nos llevábamos muy bien, éramos paisanos y habíamos hecho una gran amistad, de las que se remachan en muy pocos días al pasar unos cuantos malos tragos juntos. Llevábamos preparado un buen termo con café caliente, al cual le añadíamos una generosa ración del magnífico coñac que le enviaban a él de su casa. En el vuelo de ida, echábamos un pequeño trago para quitarnos el frío y damos ánimos. Cuando salíamos del área de combate, siempre que no hubiera que salir a toda mecha, nos tomábamos tranquilamente el resto del termo toda la tripulación. El día 26 de diciembre, en plenas Navidades, en el mes más duro de actuaciones del Grupo hasta entonces, habiendo realizado 2 y 3 servicios cada día, yo tenía un trancazo tremendo y la gripe me tenía debilitado, hecho polvo.

Por la mañana temprano el 27, cuando intentaba levantarme para ir a Sanjurjo, mi esposa se puso terca y se negó a que saliera en aquellas condiciones, no me preparó el termo con el café y tuve que plegarme a una petición tan razonable, quedándome en cama. Ese día a la una de la tarde, sucedía el doble derribo de Osborne y Minguell. Fue un golpe terrible para todos, pero para mí fue muy duro. El muchacho que me había sustituido ese día en el aciago vuelo, el alférez José Chacel Chaveli era jovencísimo, apenas 21 años, con el sexto curso de Tripulantes recién hecho y había venido destinado el día 23. El derribo sucedió a los cuatro días. Luis Dávila pensó para sus adentros cuando lo vio llegar «¿Dios mío, ¿cuánto durará? Pero no podía imaginarse lo que sucedería. El otro compañero de tripulación ese día, Isaac Félez Peral, tenía 25 años, había ascendido a teniente provisional en junio del mismo año y era descendiente directo de Isaac Peral, inventor del submarino.

Los restos de los aviones cayeron en los alrededores de Artesa de Segre. Dos días después, puesto que el avance del frente ya era bastante rápido, se conquistó la población y sus alrededores por las fuerzas nacionales. Micheo organizó una expedición de búsqueda un tanto macabra, pero en el calor de la lucha, el recuperar los restos de los aviadores compañeros, tenía en aquel momento su lógica aplastante. La expedición estaba compuesta por un camión y dos vehículos ligeros, en los cuales viajamos el capitán Micheo y otros cinco o seis tripulantes, entre ellos Coll y Ugarte, para encontrar los cadáveres. Buscamos al enterrador del cementerio de Artesa de Segre y al fin pudimos localizar tres cadáveres y los restos de los demás. José María Osborne yacía boca abajo en una fosa muy superficial, sin dentadura y con un dedo cortado. Estaba sin ropa, sin una de aquellas camisas suyas de seda que le daban, junto con sus modales y su simpatía, aquel aspecto elegante y distinguido. Estuve sin probar bocado y sin dormir durante varios días. Jamás he podido olvidarlo».

*Uno de los Bacalaos más modernos, del modelo Do 17 P, con motores radiales*

## Los *Bacalaos* que se estrellaron el mismo día 4 de abril

La guerra prácticamente ha terminado, cuando sucede para el 8-G-27 la mayor catástrofe de sus pocos meses de actuación, coincidiendo en las fechas con la trágica desaparición de García Morato en Griñón. El relato que Azaola hace de este tremendo acontecimiento es muy descriptivo:

> La aviación victoriosa comenzaba a desplegarse hacia los campos situados en los alrededores de Madrid, con vistas a su participación, tanto en la revista que en Barajas habría de pasar el General Franco, como en posterior Desfile de la Victoria. Con tal motivo, el día 4 de abril, una formación de cuatro *Bacalaos* (Dornier Do-17) al mando de Ibarra, despega de Alfamén rumbo al aeródromo de Azuqueca de Henares en Guadalajara. Las malas condiciones meteorológicas que encuentran en la ruta llevan al comandante a descender de nivel, para en vuelo visual sortear el frente nuboso […]. Los *Pedros* volando la misma ruta regresan a Alfamén, pero no así los *Bacalaos*, que, a muy baja altura, formados en ala a la derecha, siguen el cauce del Jalón y se ven envueltos en una intensa lluvia…Coll, quien a bordo del 27-13, junto al teniente Marco y el sargento Ruiz, vuela en segundo lugar tras Ibarra, ve entre la lluvia en un momento dado, el avión de su jefe virando en posición totalmente vertical. ¡Volvemos¡, piensa, suponiendo que aquel inicia un cerrado viraje de 180 grados… Vira ceñido y se dirige a la vertical del Monasterio de Piedra, a la espera del resto de la formación, que supone de regreso, pero al no aparecer nadie, se vuelve a la base de partida.

En los alrededores de Alcolea del Pinar, dispersos entre otros pueblos como Medinaceli y Benamira, aparecieron los restos de los aviones 27-19, tripulado por el comandante Ibarra con el teniente José Nogueira Badillo, el sargento Cecilio Ramos, superviviente del accidente de Rambaud, y el cabo Luis Felices Rodríguez; el 27-20, en el cual volaban los tenientes José Rodríguez Medel y Secundino Gómez Sanz y los cabos primeros Juan Mújica Eguía (mecánico) y Juan Carlos Larrasquitu Berrueta, y finalmente el 27-9, tripulado por el teniente Carlos de la Piñera Santoro con el alférez Eduardo Núñez Lago y el cabo primero mecánico Mariano García Velo. Algunos componentes del grupo se salvaron del triple accidente por verdadera suerte, porque no estaba escrito que aquel fuera su día. El sargento Madariaga (ametrallador-bombardero) llevaba muchos meses «dándole la tabarra» a Dávila para que el mismo día que terminara la guerra, le dejara su «forito» –debía de ser de los pocos que tenían un coche en aquellos meses—para ir a Madrid a buscar a su padre, que había pasado toda la guerra en la otra zona y no sabía nada de él. Cuando el sargento llegó a la capital se encontró con que su padre había estado durante la etapa final de la contienda en Murcia y cogiendo otro coche continuó camino sin dormir ni descansar y estuvo a punto de no contarlo al salirse de la carretera. No tenía carnet, pero esa es otra historia.

Según su relato, el mismo día 4 de abril, viajaba por la carretera hacia Madrid desde Zaragoza, cuando al detenerse por la Muela (en Aragón), en una parada por el camino, oye rumores de que ha habido un tremendo accidente de aviación. Al llegar a Medinaceli se confirma la terrible noticia. Nada menos que tres aviones y once hombres. El parte de Eugenio Micheo, otra vez por desgracia jefe accidental del 8-G-27, del día 8 de abril de 1939, firmado ya en Azuqueca de Henares, es lacónico y sangrante:

> A las 12:00 del 4 de abril, en presencia de un fuerte temporal de vientos y agua en aumento, mientras se efectuaba el traslado de la unidad desde Alfamén a Azuqueca, ha sido hallado el avión 27-9 a unos 1500 metros de la Sierra de Alcolea y otros dos de la formación en las proximidades.

Dávila (capitán Jefe de Observadores del Grupo 8-G-27, Luis Dávila Ponce de León), que ya volaba con Ibarra habitualmente, se había quedado en Azuqueca con el escalón de tierra, para hacerse cargo del traslado y es indudable que se salvó por esa razón. Al final se había cumplido más o menos aquel tremendo resumen, con que los veteranos de la unidad hablaban de su heroica actuación. «De 29 hombres quedaron ocho y de 8 aviones quedaron dos». Realmente, de los integrantes de vuelo del Grupo, quizás los únicos que llegaron a incorporarse en los primeros momentos fueron esos 29, pero es bien cierto que habían desaparecido veinte y de los aviones que les fueron entregados durante los ocho meses de guerra, que fueron nueve, siete se habían perdido. Al Grupo se le concedió la Medalla Militar colectiva. ▮

**Nota**: Las ideas y opiniones contenidas en este documento son de responsabilidad del autor, sin que reflejen, necesariamente, el pensamiento de la Academia de las Ciencias y las Artes Militares.

© Academia de las Ciencias y las Artes Militares - 2026