



# ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

FRENTE POPULAR DE ASTURIAS

Publicación trimestral

VII/2004 JULIO

NUEVA EPOCA Nº 79



**CAMPESINOS  
DAD VIDA A LA  
TIERRA**

**OTROS OS LA DAN Y DEFIENDEN**

# SUMARIO

	Pág.
• EDITORIAL	2
• ACTA DE LA ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA. BENIDORM 2004	3
• LOS MEJORES. <i>Juan Ramoneda</i>	5
• ANTONIO GARCÍA CANO (artículo cedido por Rafael de Madariaga)	6
• SENTENCIA CRUEL A UNOS AVIADORES. Lluís Negra	8
• DESPEGUE SIN RETORNO <i>In Memoriam Jaime Subirós</i>	9
• HISTORIAS DE LA AVIACIÓN Simón Fiestas	10
• MI PRIMERA VICTORIA Frank G. Tinker	11
• RECUPERACIÓN RESTOS AVIONES CAÍDOS BATALLA DEL EBRO (2ª parte) I. Montoya y A. Fierro	12
• SE FUERON DONATIVOS SE INCORPORAN A A.D.A.R.	16

**Dirección:** Carlos Lázaro

**Consejo de redacción:** Directiva Nac. y Carlos Lázaro

**Corrección:** Angel Giménez y Eugenio Fernández

**Diseño original** Javier Maquerie.

**Depósito Legal:** M-5201-1995

**Tirada:** 550 ejemplares.

*Esta publicación se financia exclusivamente con las cuotas y aportaciones voluntarias de los socios y simpatizantes de A.D.A.R.*

*ADAR no se hace responsable de las opiniones de los autores de los artículos.*

*Prohibida la reproducción total o parcial de este boletín.*

BOLETIN INFORMATIVO TRIMESTRAL DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA. Nº 79. Julio 2004.  
Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid  
Tel./Fax: 91 593 91 68.

# Editorial

## CARTA ABIERTA DE UN ASOCIADO EN ARAS DE SALVAR A ICARO

Me han llegado noticias y referencias fidedignas de que ICARO está en peligro de reducir la frecuencia de publicación e incluso, de seguir así, la suspensión definitiva por el encarecimiento de los costos y la reducción de ingresos por donativos voluntarios. Sería lamentable llegar a esa situación cuando sabemos que « alguien sin información es una persona sin opinión». ICARO es algo más que un medio de información, en realidad es algo así como el cordón umbilical que nos une en una relación amistosa hasta un grado de intimidad equivalente a la que se mantiene con los familiares naturales de sangre.

Al ser los costos más elevados que los ingresos el problema es evidente, pero de fácil solución, simplemente que aporten 15 euros por una sola vez al año de media, siempre que unos entreguen una cantidad superior a otros, porque supongo que serán pocos a los que no les venga bien desprenderse de esa reducida aportación. Hasta hace poco el importe de los donativos cubría los gastos, pero al dispararse los costos se impone corregir el déficit existente activando nuestro espíritu de solidaridad que ha prevalecido en toda nuestra trayectoria de compañerismo, por lo menos para que el citado boletín siga proporcionando un hálito de vida a los amigos enfermos. Después de esas consideraciones se impone hacer unos números para aclarar el dilema planteado:

La publicación, el correo y otros gastos de ICARO supone unos 5.200 Euros. En la actualidad quedamos 560 asociados y unos cuantos dieron donativos destinados al boletín en 2003 por un importe de 4.300 Euros, por lo que la diferencia negativa es de 900.

Si la totalidad de socios tuviéramos a bien abonar por una sola vez 15 euros aseguraríamos la continuidad de nuestro querido ICARO que tantas satisfacciones nos ha producido basta recordar la fecha que nos anunció QUE HABIA SIDO RECONOCIDA NUESTRA PROFESIONALIDAD. Para mayor abundamiento en la solución de este problema digamos que significa con cierta exactitud unos 4 céntimos al día.

Saludos cordiales,

Cestino Díaz





# Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada en Benidorm Mayo de 2004

**MESA:** Joaquín Calvo, José L. Figueroa, Felicita de las Heras, Ángel Sanz, Ángel Giménez, Simón Fiestas, Vicente Gandía, Isidoro Cardeña y Gregorio Gutiérrez,

Acta de la Asamblea General Ordinaria celebrada el día 15 de Mayo de 2004 en el Salón del Hotel Meliá Benidorm, sito en la Avda. Severo Ochoa, 1, Benidorm (Alicante). Siendo las 11'15 horas se abre la sesión. Presiden la mesa los compañeros arriba citados. Asisten 50 socios y acompañantes, se inicia la sesión con el siguiente:

## **ORDEN DEL DÍA**

- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional.
- 3º.- Informe Económico y Balance del año 2.003.
- 4º.- Aprobación o no del aumento de la cuota a los asociados.
- 5º.- Preguntas y proposiciones.

Antes de comenzar la sesión, se guarda un minuto de silencio en memoria de los compañeros fallecidos.

### **PUNTO 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta anterior.**

El Secretario, José L. Figueroa, procede a dar lectura del Acta anterior, que una vez leída, es aprobada por unanimidad.

### **PUNTO 2º.- Informe de la Directiva Nacional**

El Presidente, informa a los presentes de los acontecimientos que a lo largo del año se han producido en la Asociación y que son dignos de mención.

Como ya se informó en el último ICARO, este año se cumplió el 25 aniversario de la legalización de ADAR oficialmente. A lo largo de estos años, y sobre todo en el decenio 1985-95, llegaron a estar registrados 1300 socios. Hoy cuarto de siglo después, apenas quedamos algo más de quinientos. Muchos compañeros han desaparecido por ley de vida. Algunos otros se han ido dando de baja por propia voluntad. Actualmente, el número de asociados es de 138 en la Delegación Norte Balear y 385 en la Delegación Centro, esto hace un total de 520, entre socios, viudas y simpatizantes que aún sigue siendo un número considerable de miembros.

El pasado día 24 de abril, en un salón del aeropuerto de Cuatro Vientos, se presentó el número tres de la revista Cuadernos de Aviación, esta revista monográfica cuyo título es « Diario de un Piloto de caza en Kirovabad », el autor es el historiador y socio nuestro Carlos Lázaro. Trata, en general, de la formación de los pilotos de la república y en concreto del tercer curso. 10 de las fotografías que se

publican en ella, pertenecer al archivo de ADAR que las cedió, por dicha cesión se ha ingresado 60 €, también se dieron 9 unidades de la revista que una vez vendidas se reintegrará el importe en la Asociación. Los socios que estén interesados, pueden adquirirla en la oficina de la Asociación por 6 € más gastos de envío si fuera necesario.

Simón Fiestas habla sobre el acto que anualmente se celebra en Gandesa. Dice que este año será mas tarde, aunque aun no se puede precisar el día. Informa que el Ayuntamiento de la población ha adquirido una finca con el fin de crear un memorial en honor a las víctimas de la Guerra Civil. Desean poner la primera piedra en el mes de julio, y que asista al evento personalidades políticas. Se ha invitado a Jimmy Carter, que fue Presidente de Estados Unidos y le fue concedido premio Nóbel de la Paz el año 2001.

También Fiestas comunica a los presentes que, en el cementerio de El Molar, población de Tarragona, en una fosa común se han localizados los restos mortales de 2 pilotos de Moscas, ya han sido identificados con nombre y apellidos. El alcalde de dicha población quiere poner una placa con sus nombres y que tengan una sepultura digna. Se desea que estos dos actos coincidan en fechas. Se Informará a los asociados de ello por si desean asistir a dichos actos.

### **PUNTO 3º.- Informe Económico.**

En el boletín ICARO que se envió a todos los asociados el pasado mes de marzo, se incluye una copia del Balance Económico del año 2003. por dicho motivo todos los miembros están informado del estado de cuentas del ejercicio.

Joaquín Calvo informa que como se habrá podido observar, en dicho Balance Económico, ha habido un déficit. Esta reducción de ingresos, es como consecuencia de la disminución de Asociados por motivos naturales (fallecimiento), por tanto, también ha disminuido el ingreso del 25% sobre la cuota que anualmente dan las Delegaciones a la Directiva Nacional. Dado lo expuesto, se ha producido una reducción en el fondo Social de 4.241, 12 €.

### **PUNTO 4º.- Aprobación o no del aumento de la cuota a los asociados.**

El Secretario informa que, dadas las circunstancias y teniendo en cuenta que la cuota no se aumenta desde hace cuatro años, y como cada vez hay menos ingresos debido a que el número de socios también va disminuyendo la Junta Ampliada, reunida en el día de ayer, decidió proponer a la Asamblea General que para el próximo año se aumente la cuota en 20 □ para los socios y 10 □ para las viudas.



Ángel Sanz apoya lo dicho anteriormente y cree que el aumento de la cuota en 20 € no es mucho.

Se pregunta a los presentes si aprueban la propuesta de la Junta sobre el aumento de cuota para el próximo año.

Se aprueba por mayoría.

A continuación y por la misma razón reseñada más arriba, los donativos que recibe la Directiva Nacional para sufragar los gastos que origina la publicación del boletín ICARO, se han visto muy disminuidos. Por este motivo y ya en la Junta Ampliada que se celebró en el mes de noviembre del pasado año se trató y una de las soluciones que se barajaron, y se acordó llevar a la Asamblea General para que se pronuncie al respecto, fue la de reducir el número de boletines a lo largo del año, es decir, editar tres números en vez de cuatro como se publican actualmente, o bien para regular los cuatro números anuales, sería necesario una **aportación mínima de 15 € de todos** los socios/as o lo que uno pueda y quiera aportar.

Vicente Fernández Escribano pregunta que cuanto se tiene que aportar para cubrir el coste del boletín.

Calvo le responde que, lo del ICARO es una cosa voluntaria, unos dan una cantidad y otros envían otras y la mayoría ninguna, le informa que cuando falta dinero para el ICARO se aporta del fondo social.

Celestino Díaz opina que el boletín es de lo más importante para los socios. Y no concibe la Asociación sin el boletín ya que es el nexo de unión entre todos y que se tienen que publicar los cuatro números mientras la Asociación exista. Dice que se debería tratar de recuperar a los asociados que se han dado de baja voluntaria enviándoles una carta.

Calvo informa que el boletín se envía a muchos organismos oficiales de aviación y militar y que les gusta el contenido y lo alaban.

Dado todo lo expuesto, se seguirán publicando los 4 números anuales mientras se pueda.

#### **PUNTO 5º.- Preguntas y proposiciones.**

Pedro Enrique San Juan manifiesta que aunque él lleva dos años sólo como socio, piensa que en el boletín ICARO hay artículos que son muy interesantes, que podrían interesar a revistas militares y que se les podría vender algunos, de esta forma abriríamos una pequeña fuente de ingresos.

Antonio Vilella comunica que, el socio simpatizante David Gesali ha escrito un libro sobre los Grumman G23, y que para publicarlo se necesitaría algún esponsor para publicarlo.

También informa que asistieron a una reunión con otras asociaciones para ponerse de acuerdo y entre todos organizar los actos que se celebraron en el Prat el pasado año con motivo del centenario de la Aviación. En esta reunión los representantes de las otras asociaciones empezaron a aportar dinero, cada una lo que podía, y cuando les preguntaron a los representantes de ADAR que cantidad podían aportar, ellos contestaron que la Asociación no podía ofrecer dinero pero sí podían aportar su historia. Y como consecuencia de esto se acordó un encuentro en el aeropuerto de Barcelona con motivo de la fiesta de celebración del centenario de la Aviación y tuvieron la ocasión de saludar al General González Gallarza al que entregaron una medalla y les dijo que se habían portado bien en la Guerra.

También fueron invitados a la entrega de trofeos de la Aviación, y al final, llamaron a los representantes de la Asociación de Aviadores de la República y les entregaron un obsequio como reconocimiento a la participación en el mundo de la Aviación

A continuación Vilella dice que, como Delegado de acción social de la Junta de Cataluña, entrega un obsequio al Presidente Joaquín Calvo y a Ángel Sanz en reconocimiento a su trabajo y dedicación..

Joaquín Calvo agradece el presente pero dice que lo único que hace es cumplir con su obligación en beneficio de la Asociación.

Ángel Sanz, también agradece el presente y comunica que el día anterior cuando estuvieron reunidos la Junta Ampliada, se acordó enviar un ramo de flores a las víctimas del atentado del día 11 de marzo, al lugar que han habilitado en la estación de Atocha.

Y no habiendo más asuntos que tratar, se cierra la sesión siendo las 12,30 horas del día más arriba reseñado.

Vº Bº  
El Presidente

Vº Bº  
El Secretario



## **EN SOLIDARIDAD CON LAS VÍCTIMAS DEL 11-M**

Llevando a cabo el acuerdo adoptado en la Junta Ampliada de ADAR, el 14 de mayo pasado, de la iniciativa propuesta por Miguel Ángel Sanz, esta Asociación colocó un ramo de flores en el «memorial» dedicado a las víctimas del atentado del 11 de marzo, en la estación de Atocha de Madrid.

# LOS MEJORES

(Juan Ramoneda Vilardaga)

Cuando se habla de la Guerra Aérea, se suele citar a la aviación de caza, como lo más arriesgado, y siempre defensora de todas aquellas personas que sufren los bombardeos. Una especie de «ángel exterminador» de los «traidores» aviadores que tiran bombas –principalmente a la inermes población de la retaguardia- que, no hace mal a nadie y no obstante la asesinan impunemente, por el hecho de encontrarse en la retaguardia enemiga de los aviones que bombardean.

Esto es verdad, en parte. Pero la realidad es que: En cualquier guerra, siempre existirán las máquinas de matar (tanto a los combatientes del frente como a los que se encuentran a kilómetros de distancia), por la sencilla razón de que: Las guerras se hacen para ganarlas y por ello son válidas todas las armas y se emplean indiscriminadamente contra «todos» y en «todas partes». –Por ello, la única forma de evitar tales matanzas es evitar todas las guerras.

Pero, volviendo a la Guerra Aérea, existe el concepto de que; Lo más heroico es la intervención de los aviones de «caza» y sobre ello se han escrito ríos de tinta, contando «batallitas» – algunas veces – verdaderas pero, muy a menudo, puras invenciones de aviadores que, (aunque hayan participado en muchas acciones de guerra, cumpliendo con su deber) al cabo de unos años vuelven a recordar aquello, pero, añadiendo algo de imaginación.... Entonces es cuando «dan la paliza» a quien quiere escucharlos y aburren a las ovejas, con sus «*cataplasmas guerrero*»

En la Guerra Aérea, el piloto que cumple con su deber es tan héroe, si pilota un avión de caza como otro aparato cualquiera. Pero con una diferencia (y ruego a los compañeros que volaron aparatos de caza, no se enfaden demasiado), esta diferencia consiste en que: Mientras un piloto de caza «entra» dentro del combate cuando lo cree más conveniente y con las máximas probabilidades de «dar caña», procurando evitar que se la den a él. El piloto de bombardeo (y resto de la tripulación de un bombardero) entra, SIEMPRE, cuando llegan al «objetivo» –haya cazas enemigos o, les «asen» los antiaéreos.

Las escuadrillas de bombardeo (en nuestra Guerra) no tenían ni los mismos aviones ni, debían

de cumplir las mismas acciones. Dentro de la peligrosidad que conlleva cualquier servicio de frente, se llevaban la palma los Natachas.

Recuerdo lo que me contaba uno de los mejores amigos que he tenido y que se llamó José Gómez Gómez. Era uno de las personas más sencillas que he conocido y explicaba lo que le había pasado dentro de su querido Natacha. Nunca noté una exageración en todos sus comentarios. Era el clásico combatiente que dice la verdad sobre lo que le pasa a un piloto en un servicio. Los Natachas fueron los aparatos que realizaron los servicios más peligrosos y más efectivos para la protección de nuestras líneas.

No obstante, pocas veces se ha escrito sobre el magnífico cometido de estos aviones, de su entrega y valentía realizando servicios a poquísima altura y recibiendo la mayor parte del fuego antiaéreo enemigo.

Creo que debería haber un compañero nuestro –que hubiera volado en Natachas- que se tomara la tarea de escribir sobre algunas de las muchas tareas que estos Natachas realizaron en todos los frentes de nuestra guerra, ya que, puedo decirlos a todos los matachines aquello de FUISTEIS LOS MEJORES

Uno de Moscas que.... Ya se cae de viejo, sin necesidad del «Flit»

Vuestro compañero.

Juan Ramoneda Vilardaga

La hija de Francisco Meroño, ha vuelto a reeditar el libro de su padre titulado:

## «LE LLAMABAN «DIABLO ROJO»

(Memorias de Francisco Meroño, piloto de caza republicano en la Guerra Civil Española)

Trata de la Guerra Civil de España y Segunda Guerra Mundial: la participación de las Fuerzas Aéreas Republicanas en la GCE, el papel de los aviones de caza en la ofensiva y los nombres de los pilotos que los pilotaban ([www.aire.org/gce](http://www.aire.org/gce)) en la II edición del libro «En el Cielo de España» P.V.P. 24,00 □

Los interesados pueden pedirlo a:

91 320 99 02 - 651 861 538 ó 651 838 662

o por correo electrónico a:

[dolmeronop@yahoo.es](mailto:dolmeronop@yahoo.es) - [aquinitol@yahoo.es](mailto:aquinitol@yahoo.es)



# ANTONIO GARCÍA CANO: SU HISTORIA PERSONAL (I)



García Cano con uniforme de paseo de Sargento de Aviación

Siempre que Antonio ha sido requerido para contar alguna historia de las muchas que recuerda con su extraordinaria memoria, ha sido para confirmar algún dato o suceso que afectaba a otros pilotos de caza, ya que tanto en la Guerra de España como en Rusia, participó en innumerables hechos notables, casi siempre rodeado de otros pilotos españoles y siempre consciente de dónde se encontraban destinados sus camaradas, aunque fuera a muchos kilómetros de distancia. Es hora ya de contar también su propia historia que no es de las menos curiosas y sobresaliente.

Antonio García Cano fue miembro de la Segunda Promoción de Kirovabad, teniendo como compañeros de curso a pilotos de caza como Rómulo Negrín, el hijo del Presidente del Consejo de Ministros, último del gobierno de la República en la Guerra, Manuel Orozco, Luis Sirvent, etc. Volvió en el primer grupo de su promoción, formado por 18 pilotos, que fue trasladado a El Carmolí, donde efectuaron cuatro vuelos de adaptación en los últimos días de diciembre de 1937 y, ya en enero de 1938, volando el Mosca. En el primer grupo de la 2ª Promoción con el cual regresó estaban Yuste, Fierro, Sirvent, Ferreiro y Vicente Beltrán. Habían partido para Rusia en junio de 1937 encabezados por el Capitán Andrés García Lacalle, el Teniente Moreno, un ametrallador-bombardero que había resultado con un brazo lesionado en combate y con el Capitán Antonio Salueña, jefe de otro grupo, quien más tarde sería el Jefe del Circo Krone de Cataluña. Recibieron en Rusia la formación típica que daban a los pilotos de caza: primero el entrenamiento básico y la suelta en el U-2,



Delante de un Mosca en mayo de 1938

vuelo de escuela y a continuación en ese mismo avión hicieron vuelos rasantes a gran velocidad para acostumbrarse a la entrada del Mosca a tomar tierra. Luego pasaron directamente al UTI-4, doblemando del 1-16 Mosca, y finalmente practicaron tiro, navegación, tiro al cono remolcado en vuelo y tiro al blanco en tierra.

## DE VUELTA EN ESPAÑA, PILOTO DE CAZA

Su primera escuadrilla fue la 4ª de Moscas que mandaba Manuel Zarauza, volando como punto izquierdo en la 3ª patrulla de Marciano Díez, quien varios meses más tarde, marchó a Rusia formando parte del grupo de pilotos que fue a estudiar un curso superior a la Academia de Lipetsk, junto con Morquillas y otros pilotos veteranos. En junio de 1938 pasó García Cano, destinado como jefe de la patrulla de Protección de Barcelona, en el Aeródromo Carnudas, por decisión del Jefe de la Escuadra 11, Alonso Santamaría, estacionado en Valls. Aquello ocurrió después de tener un problema y varias discusiones con Antonio Arias quien era el segundo jefe de la 4ª en Camporrobles. Su primer vuelo en la escuadrilla lo había hecho García Cano en el Mosca CM-013, cuyo motor causó que perdiera la formación por falta de potencia en la toma de altura, uniéndose a la 2ª Escuadrilla de Rusos que volaba más baja. Estuvo ahí unos dos meses y medio. Como ya hemos dicho, tuvo desde el comienzo algunos problemas con Antonio Arias. Después de un combate un piloto de Mosca dio la típica pasada al campo muy bajo, estrellándose contra la caseta de mando cuando estaban todos observando desde una azotea. Al tomar tierra corto, a Antonio se le enreda su avión con unos alambres y hace un caballito. El mecánico reparó el avión en muy poco tiempo, Zarauza no le dijo nada pero Arias sí. Hay una fotografía sacada en Liria en esa época de 1938, en la cual están pilotos y mecánicos de la 4ª con Arias. Cano se incorporó él solo a Alicante con su avión y en el vuelo se le cayó el pañuelo que solían llevar atado al cuello, lo que provoca la segunda discusión con Arias.

## LA DIFÍCIL RELACION CON ARIAS

Los componentes de la 4ª en Camporrobles cuando estaban esperando salir a un servicio jugaban a la baraja. En una ocasión llega Antonio Arias y les dice que no se juega más; Cano le dice que «el Peque» (Zarauza) nunca lo ha prohibido, pero Arias con mal humor les rompe la baraja. En ese momento fue cuando Arias lo mandó a Valls a presentarse al Jefe de la Escuadra. A su llegada a Canudas le extrañó que Alonso lo hubiera mandado como jefe de la patrulla, ya que había en el campo varios

pilotos y oficiales más antiguos que él. Le pareció un poco absurdo. Poco después se forma la 6ª Escuadrilla de Francisco Meroño en julio de 1938 en Vendrell, pasando algo más tarde a Pachs; García Cano es ahora el segundo jefe de la misma, teniendo primero aviones viejos y recogiendo luego los nuevos en Figueras del tipo Supermosca, armados con cuatro ametralladoras y con un nuevo colimador. La 3ª mandaba Bravo y parece que se llevó unos aviones para su Escuadrilla que tenían que ser para la 1ª. El Teniente Coronel Antonio Urzaiz le comenta a Cano que otra remesa de los nuevos aviones no serán para la escuadrilla de aquél. Los nuevos aviones con cuatro ametralladoras también montaban algunos de ellos, radiadores de aceite. Los probaron en tierra y en el aire; unos días antes a Vicente Beltrán, volando uno de estos Supermoscas, se le salieron los flaps, y entró en barrena plana, teniendo que tirarse en paracaídas. Dejaron los flaps fijos con tornillos para evitar los problemas que se habían producido. Volvió Bravo para llevarse el resto de sus aviones; como vió que habían escogido todos los que tenían radiador de aceite se puso de mal humor. Finalmente hubo nuevos Moscas también para la 1ª de Redondo que pasaron de Pachs a Vendrell.



Los cuatro madrileños de Moscas

No obstante al final consiguen también los más modernos para la 6ª Escuadrilla; Antonio voló el Mosca CM-253. Hay una curiosa fotografía en la cual están los que llamaban «Los cuatro madrileños de Moscas», que eran de izquierda a derecha Manuel Fernández Ferreiro de la 4ª, Luis Viso Gaspar de la 1ª, Germán Fernández Díaz de la 1ª también y Antonio García Cano de la 4ª. Está tomada en Reus el 31 de marzo de 1938.

En noviembre de 1938 recibió el avión de Antonio muchos impactos en un combate muy duro con Fiat y Messerschmitt y fue tocado su avión con pérdida de aceite, tomando en Reus con la hélice parada. El jefe de mecánicos le dijo que tenía perforados dos cilindros y tocado el larguero del centro del plano además del tanque de aceite. En el libro de Andrés García Lacalle cuenta la toma de tierra en Reus de un Mosca con la hélice en bandera: este era el avión de García Cano, el CM-253. En un gran bombardeo sobre Vendrell a cargo de Heinkel 111 o Dornier 17, al despegar García Cano a toda prisa con su avión se llevó varios olivos: le salvó el mecánico Luis Carrillo, que lo llevó a Hospital de Barcelona, donde estuvo dos o tres semanas, saliendo después a la casa de reposo. Llegó por esos días a la escuadrilla Juan Huertas, que ya era teniente. Volaban los nueve pilotos en tres patrullas y Antonio se alternaba con él como 2º Jefe de Escuadrilla. En combate con Messerschmitt Huertas fue incendiado y derribado, tirándose en paracaídas que también se le acabó incendiando. Está enterrado en Vendrell. Algo más tarde en combate sobre el Ebro, Antonio chocó contra un Messerschmitt que le cortó el plano derecho, entrando en barrena, y se tiró en paracaídas. Fue ametrallado durante el descenso -se cree que los italianos y alemanes tenían orden de disparar a los aviadores que se salvaban en paracaídas- dislocándose la rodilla y el pie izquierdo como resultado del golpe que se produjo contra el colimador. Los Chatos le protegieron mientras bajaba, cayendo entre líneas propias y enemigas, sacando la pistola para defenderse, hasta que los carabineros lo recogieron.

#### DEFENDIENDO SU PIERNA A TODA COSTA

Antonio fue llevado a un hospital de campaña en el frente y allí mismo, en la camilla, le pusieron la inyección antitetánica y una escayola— que se demostró al poco tiempo estar mal ajustada— que le cortó la circulación y en pocas horas le querían cortar la pierna por gangrena. Entonces sacó la pistola que había conservado bajo el sobaco y se negó en redondo. Por esos días habían caído muchos pilotos rusos y el médico que les atendía era un ruso con el cual conversó con una traductora. Le preguntó que si aguantaría hasta Barcelona en coche; allí le trataron y le salvaron la pierna. Le operaron en un Convento de Monjas y a la segunda noche le dijeron que la pierna estaba salvada. Eso fue en diciembre de 1938. Poco después estaban ya entrando los nacionales en Barcelona y fueron evacuados en la ambulancia de la 3ª Escuadrilla,



sacando a varios pilotos del Hospital de Aviación, entre ellos Luis Sirvent, Vicente Beltrán, Francisco Paredes y García Cano. Sirvent tenía la cara y las manos quemadas, Paredes había capotado y sufrido conmoción cerebral. Ese día, antes de entrar los nacionales en Barcelona, salieron siete u ocho pilotos en la ambulancia hasta cerca de Figueras, donde se unieron pilotos de la 6ª y 7ª Escuadrillas. La 6ª estaba deshecha, pero se juntaron Puig y Ferreiro que eran jefe y segundo de la 7ª. Unas horas después pasaron a Figueras y desde allí a Francia. Cuando muchos años más tarde Arias publicó en ruso su libro «Arde el Cielo», en Moscú, antes de publicarse en español, cometió algunos errores al citar a Cano, quien difícilmente pudo olvidar hasta el punto de que él también tenía preparadas sus memorias por entonces y las metió al fuego a causa del disgusto y malestar. Después de tantos años de ser colegas y amigos, Arias confundió a Antonio García Cano con José Antonio Cano Arnaiz, uno de los pilotos que en los últimos días de la guerra se fugó con un avión Mosca al campo contrario. García Cano, que le había dejado a Arias muchas de las fotografías que figuran en las dos versiones del libro, se lo echó en cara, respondiendo Arias que era «un error del editor, que se corregiría en la edición siguiente».

(CONTINUARÁ)

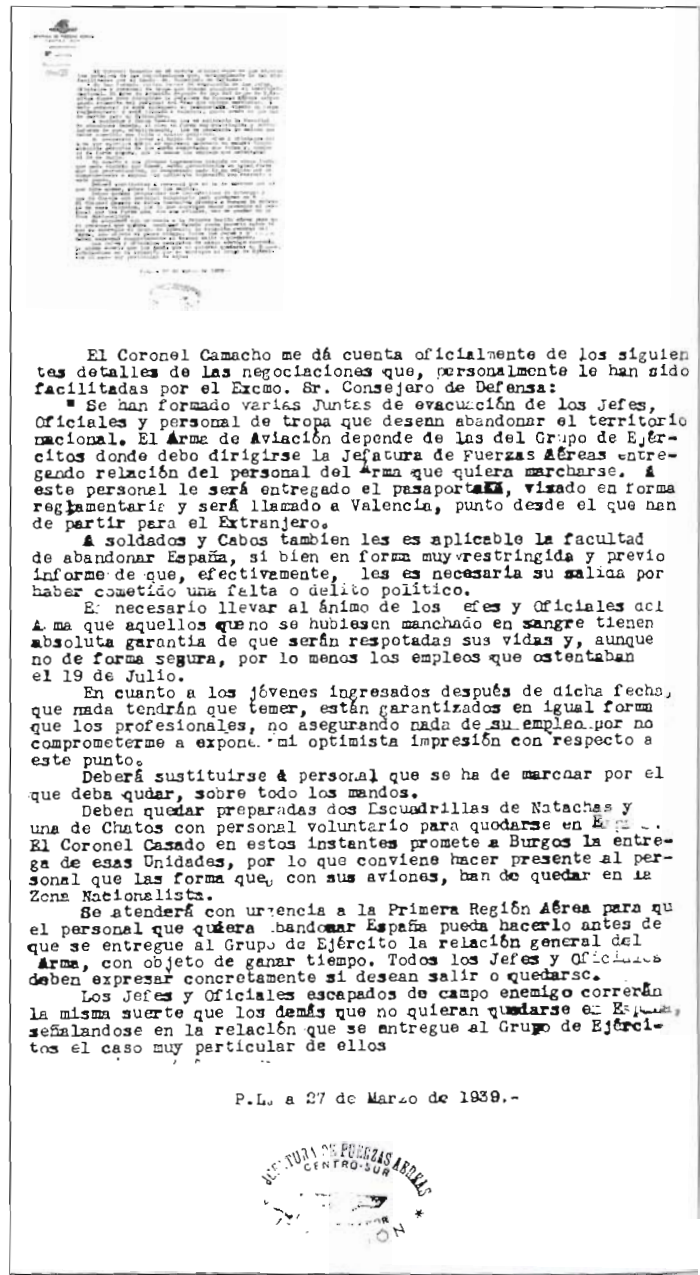
Rafael de Madariaga  
(Miembro del IHCA)

## SENTENCIA CRUEL A UNOS AVIADORES

Yo era en 1936 un joven frío pero alegre, alumno de la Escuela de Trabajo de Barcelona de Oficios Artísticos, y afiliado por mi quinta a la Marina de Guerra de la República. Estalló el 17 de Julio la sublevación militar, y unos meses más tarde, el aire juvenil de aventura junto al democrático de mi familia, penetró en mi mente la voluntad de adelantar mi defensa al bando republicano ingresando voluntario en las Fuerzas Aéreas de la República.

Inicié mi primer vuelo en Jarkov (U.R.S.S.). Plasmó inmediatamente en mí el sentirme cómodo en el aire, donde el hombre sencillo se encuentra fuerte y libre. Regresamos después de nuestro aprendizaje de aviador en aquellas acogedoras tierras, hechos unos Titanes, aunque atrevidos y con justa experiencia. Mi destino, 4ª Escuadrilla del Grupo 30, RZ (Natacha). Se defendió desde el Ejército del Aire, a la República, a su Ejército y a su Marina, y a veces me agobian los recuerdos y el pasado se me escapa, procurando relacionar con pasión y voluntad ante el enigma de la suerte oculta.

Suscita hoy la Guerra Civil española interés. Pero nuestra aparente ingenuidad, cambió el sentido: Perdida por los republicanos Cataluña, un parte de la jefatura de fuerzas aéreas Centro-Sur sin número, firmado por P.L. a 27 de Marzo de 1939 (acompañó fotocopia) nos confirmó el fin de la Guerra y obligó a la entrega a domicilio a los vencedores nacionalistas de casi toda la Aviación del Sector Sur Republicano. Con mi piloto Pablo Sacristán y al mando del Comandante Francisco Hernández Chacón, con él, también había volado yo de observador, llegamos a Barajas (Madrid) cumpliendo lo estipulado en la Orden de E.M: y pensando fuera de la rutina me despedí de mi Natacha lanzándole un último beso. La Aviación republicana del 1936-39, dejó marca y profesión, fue el avance y el progreso evolutivo del combate y táctica de la aviación de guerra Mundial 39-45 y así mismo del vuelo militar en general  
(Palafrugel, febrero 2004 Lluís Negra Escuder)







# DESPEGUE SIN RETORNO

(IN MEMORIAM  
JAIME SUBIRÓS)

Esta vez has despegado para una misión... situada muy lejos. Ibas solo, no estaban tus compañeros al lado de tu «Mosca». No había protección posible. Tu enemigo hacía tiempo buscaba «colimarte». Era un enemigo sin colores de identificación. Sabías que te atacaría, más tarde o más temprano, no usaba trazadoras que pudieran delatarle. Se metió en tu cuerpo con premeditación y alevosía. Siendo un gran piloto, valiente y fiel cumplidor de tu deber no te podías defender. No valía ninguna «plancha de protección», ni maniobra inteligente para zafarte de su mortífera ráfaga. Si se hubiera identificado, sabía era imposible derribarte...SUBIROS ERA DEMASIADO SUBIROS para derribarle en combate abierto y «dando la cara». El enemigo que ha podido contigo, ha esperado años y más años. En tu plena juventud no podía. Tuviste el cuerpo fuerte y templado, reflejos de águila que **caza siempre** y nunca, la pueden cazar. Este enemigo cruel que te persiguió, cuando ya no podías defenderte, tenía todas las de ganar, has caído como viviste siempre, conservando, hasta el último momento, tu sangre fría, midiendo el peligro que se acercaba y acabaría venciendo tu gran personalidad.

No te has amedrentado ni al final. Buscabas la salida del definitivo combate, con todos tus «atributos». No soltaste la palanca para dominar la maniobra de buen piloto que siempre fuiste, invencible en el aire, con el sol de espaldas o de cara. Tuviste vista de lince, valor de jabato. Pero, tu último enemigo nunca dio su cara. Prefirió destrozar tu cuerpo, desde una posición indefendible para Jaime Subirós.

Nunca se puede disparar desde fuera hacia dentro. Lo supiste de sobra cuando tenías ocasión de combatir con tus propias fuerzas. Este último enemigo ha atacado desde dentro. No podías evitar la ráfaga que te comía tus entrañas. Te han atacado a traición y te han vencido, cuando no podías defenderte. Has caído como los mejores, como

siempre fuiste. Valiente hasta límites imposibles de saltar.

La última vez que oí tu apagada voz, me dio la sensación que sentías ya el peligro excesivamente cerca y tus palabras eran de despedida. Ahora comprendo que ya estabas sentado en tu último «Mosca» y para tu postrer vuelo del que nunca se vuelve y que todos, un día u otro, emprenderemos. Quizás en algún lugar del infinito Universo nos reunamos en la infinita Escuadrilla de los que quisieron y supieron defender «ALGO» que ahora no comprenden mucha gente joven y han olvidado otros mayores. Quizás volverás a protegerte de un «sol intergaláctico» como te protegías del Sol planetario. situándote debajo de mi avión, mi buen pillín comodón y práctico en todas tus cosas. Pero que cuando tu camarada Ramoneda entraba en el «ajo», nunca le dejaste solo con los Fiats. Allí estuviste a mi lado dándole caña a los pajarracos fachas.

Te digo «¡Hasta la vista!» porque, no creo tarde mucho tiempo en despegar, también, hacia los parajes ignotos que nadie ha descrito exactamente donde se encuentran, pero que forzosamente deben existir para recibir a personas que, como Jaime Subirós, son irremplazables.

Adjunto a este escrito la imagen del avión que volamos en la Primera Escuadrilla- nuestro querido «Mosca». No pude venir a Limoux a darte el último abrazo, incluso cuando ya no podías verme. Estoy impedido por un corazón que, cualquier día va a pararse, también a causa de mi excesiva vejez y ajetreada vida. Lllaman a esto «La ley de la vida». En realidad es exactamente al revés. Todos queremos una «Ley de la vida» para no morirnos. Lo que nos fastidia es «La ley de la muerte» Pero, ella es inevitable... A esperar, pues nos toca a TODOS.

Joan Ramoneda Viladarga



# HISTORIAS DE LA AVIACIÓN

## EL PRIMER AERÓDROMO MILITAR ESPAÑOL

Madrid, 10 de febrero de 1911.- Elegido como primer aeródromo militar español, Cuatro Vientos, se constituye como sede del Centro de Experimentación de Aeronaves y Escuela de Pilotos. El capitán Alfredo Kindelán, uno de los tres oficiales encargados de buscar el terreno adecuado, ha sido elegido para el cargo. Se espera la llegada de material comprado a Francia para constituir la primera unidad del Servicio: dos biplanos Henri Farman con motores de 50 CV. Y un Maurice Farman con motor Renault de la misma potencia.

### PARACAIDISMO.-

**París, 6 de febrero 1912.-** Franz Reichelt, sastre austriaco, se mata al probar su vestido para caídas desde el primer piso de la torre Eiffel y registrado por cinematógrafo, el drama es proyectado esa misma tarde en las salas Pathe.

**Los Ángeles, 21 Junio 1913.-** Tiny Broadwisch, de 18 años de edad, salta de un aeroplano cuando volaba a 305 metros de altura con el paracaídas de seda encerrado en una mochila que había inventado su padre, Charles Broadwisch.

**Port-Aviación, 12 febrero 1914.-** Jean Ors, salta a 500 metros de altitud desde un monoplano Déperdussin, con el paracaídas que ha inventado. Inicia la apertura a 300 metros con una cuerda sostenida de la mano. Tarda 39 segundos en llegar a tierra sano y salvo.

**Paracaídas para aerosteros, Francia 1 julio 1916.-** la seguridad en las barquillas de globo por fin estarán provistos de paracaídas y no seguirán unidos al destino del globo.

### DISPARAR A TRAVÉS DE LA HÉLICE:

**Francia, 2 de mayo 1916.-** Los franceses dominan por fin el tiro sincronizado a través de la hélice. Esta técnica permite a las balas pasar entre las palas de la hélice sin tocarlas. Realizado por el sargento mecánico Alkan, el dispositivo ha sido puesto a punto para una ametralladora Vickers. El primer aparato francés en ser equipado con este sistema, es el Nieuport 12 de 110CV. Confiado al teniente Jean Chapul, simboliza el resultado de múltiples investigaciones.

Desde 1914, Reymond Saulmier, después Roland Garros y Louis Peyret, habían trabajado en esta cuestión con éxitos parciales.

En plena Primera Guerra Mundial (1914-1918) era preciso superar a los alemanes, que ya habían adaptado la cadencia de tiro al ciclo del motor.

### CUADERNO DE NAVEGACIÓN AVIACIÓN GUBERNAMENTAL CERTIFICADO DEL MINISTERIO DE MARINA Y AIRE

Si examinamos el libro de Vuelo del aviador FRANK G. TINKER, alias Francisco Gómez Trejo, donde se registran los servicios realizados durante la Guerra Civil Española, en la página final consta una diligencia que dice:

«**MINISTERIO DE MARINA Y AIRE**. Subsecretaría de Aviación.- el Sr. Francisco Gómez Trejo, de nacionalidad americana, ha prestado sus servicios en las Fuerzas Aéreas Españolas, desde el 3 de enero del año actual hasta el 3 de Agosto de 1937. La actuación del Sr. Francisco Gómez Trejo, ha sido completamente satisfactoria. Lo que hago constar a los efectos que pueda convenir al interesado. Valencia 12 de agosto de 1937. el Subsecretario de Aviación (firma ilegible)

En el Libro de Vuelo o Cuaderno de Navegación, consta debidamente clasificado, detalle día a día referencia de la fecha, piloto, tipo y número del avión, pasajero, tiempo, objeto del vuelo, observaciones, significando que si bien tripuló el Polikarpov I-15 Chato, igual registra servicios con Polikarpov I-16 Mosca, que le recordaba la versión americana del Boeing P-12 o F4B, que había volado en los Estados Unidos.

A los estudiosos del tema, podemos decir que Tinker ya de vuelta a su país, en mayo de 1938, publica un libro titulado:

SOME STILL LIVE (Algunos todavía viven)

Edición en inglés que se agotó rápidamente.

Después de 60 años, en 1997, sale a la luz publicado otro libro, rehabilitando la figura de Tinker, que consta para la historia en la Galería de Aviadores Ilustres de Arkansas, en Little Rock.

Para más detalles, se puede consultar el libro titulado: «AIRME WITHOUT PORTFOLIO, U.S. MERCENARIES IN CIVIL WAR SPAIN», John Carver Edwards.- Brigadier General Robert Lee Scott, USAF (retired) author of God is My Co-Pilot.»

Publicación que sería interesante su traducción al castellano en bien de la historia y la cultura aeronáutica. Si fundaciones, organismos oficiales, particulares, socios, etc., ofrecen financiar su traducción con carácter honorífico, podría quedar depositado en nuestra Biblioteca a la disposición de socios, historiadores, etc.

(Simón Fiestas Biblioteca ADAR-BARCELONA)



# MI PRIMERA VICTORIA

*Pasaje del libro «SOME STILL LIVE» (Algunos todavía viven) Capítulo VIII, original de Frank G. Tinker, piloto americano que luchó en la Guerra Aérea de España.*

El siguiente día 14 de marzo de 1937, había fuertes chubascos de lluvia, con el techo que iba desde cero a 1800 pies. Cerca de la mitad de la mañana fuimos cargados con bombas y nos dirigimos a través de la línea. Justo después de haber cruzado nos encontramos con un escuadrón de Fiats. LaCalle inmediatamente dio la señal de peligro –violentos balanceos de las alas- y dejó caer sus bombas. El resto de la escuadrilla también dejamos caer nuestras bombas y nos acercamos al avión de LaCalle. Como los aviones enemigos estaban a la izquierda y mas altos que nosotros, LaCalle puso el escuadrón en escalón derecha y empezó a subir y acercarse a ellos.

Su formación líder, en escalón de siete aviones, fue en acción contra las patrullas de LaCalle y Whitley. Había otra patrulla de Fiats sobre la primera y entró en combate cerca del tiempo que mi patrulla llegó allí. Que combate resultó ser iii. Al principio los aviones estaban tan juntos y cruzando tan rápidos que disparos laterales fue todo lo que pude hacer. Finalmente, sin embargo, me puse detrás de uno de los poco afortunados Fiats y le disparé continuamente por cerca de quince segundos. Cuando me acerqué separándome de él, su avión estaba ya en barrena hacia tierra, con gasolina y humo muy negro saliendo detrás de él. Era mi primera positiva victoria aérea. Esto me dio tanta auto confianza que casi me llevó a la ruina.

Inmediatamente, me puse en la cola de otro Fiats, pero este era mucho más difícil de abatir que el otro, probablemente porque tenía un piloto más experto. Jugué alrededor con él durante muchos minutos antes de que finalmente el entró en picado fuera de mi. Después miré alrededor para tomar nota de la situación y descubrir que estaba solo. El resto de mi escuadrón estaba completo una milla lejos, yendo en formación atrás, y allí, cerca de 2000 pies sobre mi estaban cinco Fiats. Su jefe había ya dirigido su picado abajo sobre mi avión cuando los descubrí. Yo estaba ciertamente en peligro, completamente solo con cinco aviones enemigos sobre mi. Sabía que si me dirigía hacia las nubes a 3000 pies por debajo, ellos podrían alcanzarme. Como el tiempo estaba siendo corto decidí probar un pequeño truco.

Fui a un picado hacia las nubes debajo, manteniendo la vista hacia atrás y el primero de los aviones enemigos se acercaba peligrosamente. Justo antes que se alinease encima de mi avión, me metí en un viraje vertical agudo a la izquierda. El estaba volando a una velocidad demasiado rápida para ser capaz de

seguirme, así que todo lo que el podía hacer era manteniéndose yendo abajo. Completé un giro de 360º grados – los cadetes de Randplph Fiats toman nota: sus maniobras de entrenamiento no son carentes de sentido como pueden parecer- y salí directamente detrás de él. Le disparé continuamente hasta que el siguiente avión estaba cerca de alinearse sobre mí, y después arrastré la misma maniobra en él con los mismos resultados. Esto ocurrió dos veces mas antes de sumergir mi avión y a mi mismo en la confortable seguridad de las nubes.

Esto fue una buena ilustración de la ventaja que la experiencia da a un piloto de combate. Si hubiera estado involucrado en una situación como esta de mi primer combate aéreo, podría haberme dirigido hacia las nubes en un largo picado y hubiese sido ciertamente derribado. Según esto fue, supe que podría maniobrar fuera de los Fiats e intentar evadir a cuatro de ellos. La experiencia es todavía el mejor maestro.

Cuando salí de las nubes, sin embargo, descubrí que estaba en un territorio no familiar, que tan lejos como sabía, podría pertenecer al enemigo. Era un país muy montañoso y el techo estaba tan bajo que la mayoría de las cimas de las montañas estaban por encima de las nubes. Como no tenía mapa, fijé el viejo familiar curso para Albacete, 160 grado. Tuve que atravesar a través de los valles hasta que finalmente salí de las montañas y volé sobre un bastante extenso valle en la provincia de Albacete. Debo haber pasado por el norte de Albacete, pienso, porque después de una hora y media volando pasé sobre otra cadena de montañas y vi el profundo azul del Mediterráneo delante de mi. Había llegado un poco al sur de Valencia e inmediatamente reconocí el familiar promontorio del Cabo San Antonio a la derecha. Así pues giré a la izquierda y me dirigí al norte hacia Valencia, que podía ya ver en la distancia.

Llegué sobre el aeródromo de Manises, en una de las peores tormentas de viento en las que nunca había tratado de aterrizar. Justo cuando llegué sobre el campo vi. uno de los enormes aviones de transporte, que estaba aparcado en él, siendo soplado hacia atrás mientras el personal trataba frenéticamente de mantener un sitio suficiente para ser anclado al suelo. Ordinariamente debería haber esperado un momento antes de aterrizar pero mi indicador de gasolina estaba oscilando arriba y abajo en cero.

(ADAR-Barcelona: traducción de un texto irregular que se respeta la literalidad de la obra original)



# SINOPSIS DE LOS TRABAJOS DE CAMPO REALIZADOS PARA LA RECUPERACIÓN DE RESTOS DE AVIONES CAÍDOS DURANTE LA «BATALLA DEL EBRO»

2ª PARTE - 1. SINIESTRO Nº 1.  
ISAAC MONTOYA Y ANDRES FIERRO

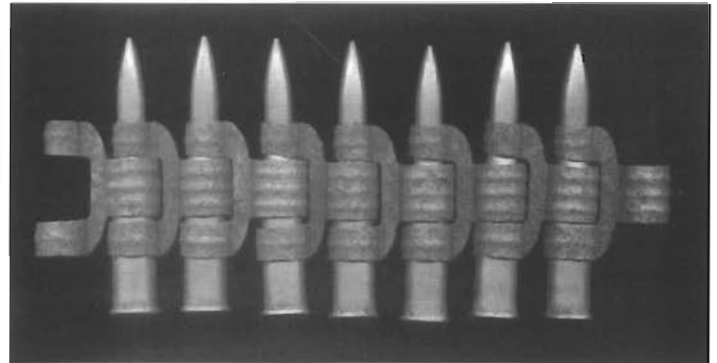
## 1.4. LAS INEVITABLES PREGUNTAS

Llegados a este punto, se plantean una serie de preguntas de muy difícil contestación: ¿Quién pilotaba este aparato? ¿En qué escuadrilla estaba encuadrado? ¿Cuál era su matrícula? ¿En qué circunstancias fue derribado? ¿Qué día? ¿Sobrevivió el piloto? De verdad que nunca me planteé la posibilidad de investigar todo ello, por parecerme imposible, teniendo en cuenta, sobre todo, la gran cantidad de aviones caídos en el Ebro. Pero una feliz casualidad hizo que, sin proponérmelo, leyendo el libro de Francisco Tarazona «Yo fui piloto de caza rojo», en la página 250 y refiriéndose a los combates sostenidos el 02-11-38, leyera textualmente:

«Dormí solo en mi cuarto. La cama de Paredes estaba vacía. Hoy le derribaron. Se desplomó en las montañas, cerca de pueblito de García (García dista sólo 5 km de El Molar, N. del A.). Unos campesinos recogieron su cuerpo y un auto del Ejército de Tierra lo llevó al hospital. Tiene a base del cráneo fracturada. Le efectuaron una operación delicadísima. ¡Dios quiera que se salve!».

También se dice en la página 253:

«En el campo no estaba el saguntino Paredes. Meroño me dijo por teléfono que él lo había acompañado hasta el momento en que cerca de Molá (en aquel tiempo así se llamaba el pueblo de El Molar, tal y como muestran los mapas de la época, N. del A.) había intentado tomar tierra. Iba con el motor parado. El lugar era montañoso. Paredes quiso tomar tierra en una de las márgenes del Ebro, pero, al virar, se le desplomó el «Mosca». Se pudo lanzar en paracaídas, pero había que salvar los aviones». A simple vista, parece claro que el avión investigado y el del relato de Tarazona son el mismo. Sin embargo, debemos recordar que en la zona había dos aparatos siniestrados más. De ahí que se impusiera un examen concienzudo de las piezas de los otros dos aparatos, por si alguno de ellos resultaba ser otro «Mosca». La investigación determinó que uno era un I-15 «Chato» y el otro un Fiat CR32. Esto lo atestigua el hecho de que en el lugar de la colisión del Fiat con el suelo se halló munición del 12,70, marcada SMI 1936 (Società Metallurgica Italiana) así como eslabones de los usados para alimentar sus ametralladoras, con la marca MB (Mitragliatrice Breda). En cuanto al «Chato» se hallaron muchos eslabones, que, por cierto, son muy diferentes a los del «Mosca», eso por no hablar de la munición encontrada, que es del calibre 7,62, pero con vaina de latón y sin el marcaje SH que la identificaría como munición de la ametralladora ShKas. Hay otras pruebas que lo corroboran, pero no quiero cansar



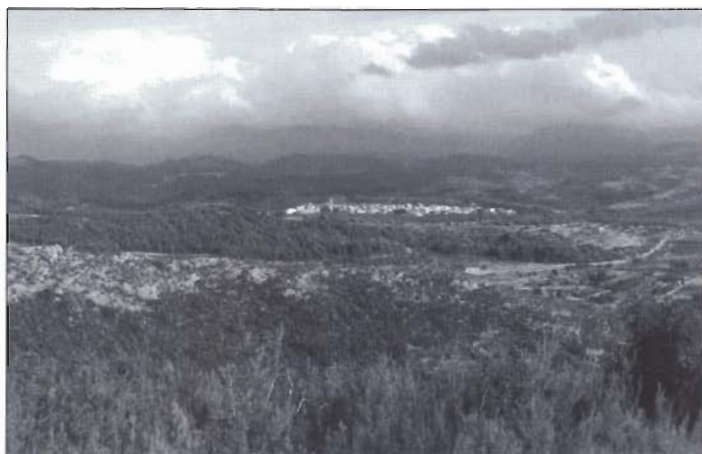
Cinta ametralladora

innecesariamente, redundando sobre el tema. Así, sólo nos queda por saber cuál era la matrícula del I-16 de Paredes. Esta nos la facilita el diario de la Escuadra de Caza, el CM-264 de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21.

Queda por tratar un asunto interesante, la llegada a España de ese avión, en qué navío, fecha, etc. Si se consultan las listas de material de guerra entregado a la República por los soviéticos, publicadas en el libro de Gerald Howson, «Armas para España», veremos que en las travesías efectuadas por los mercantes republicanos, concretamente en las 50, 51 y 52, se entregaron, entre otros materiales, 90 (noventa) I-16 «Supermoscas» del tipo 10 de cuatro ametralladoras del modo siguiente:

Travesía nº	Navío	Partida	Llegada	Material transportado	Cantidad
50	Ain el Turk	13-06-38	27-06-38	Cazas Polikárpov I-16	25
51	Winnipeg	14-07-38	24-07-38	Cazas Polikárpov I-16	65
52	Bougaroni	¿?	11-08-38	Cazas Polikárpov I-16	

Esto nos servirá para saber en qué navío llegó «nuestro» I-16, ya que, teniendo en cuenta que conocemos su matrícula española, la CM-264, una de las numeraciones más altas registradas en España, pues la más alta conocida es la CM-276, lo lógico es pensar que el avión que nos ocupa llegó en el último envío, es decir, en el número 52, en el mercante Bougaroni, con lo cual los aparatos de este envío llegaron el 11-08-38. Además hemos podido averiguar que, y merced a un parte del aeródromo de Reus con fecha de 23-08-38, que la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 recibió procedentes de Figueras los CM 249, 254, 263, 264, 265, 262, 261, 273, 268, sustituyendo éstos a la mayoría de los aparatos que tenía dicha escuadrilla, y que, a su vez, había recogido el día 03-08-38. De éstos nuevos aparatos reconocemos entre otros, los CM 264 de Fco. Paredes,



Panorámica El Molar desde CM-264

CM 262 de A. Sanz Bocos, CM 261 de L. Sirvent Cerrillo, etc. pues los aviones se iban matriculando por riguroso orden de llegada. Es extraño no obstante, la omisión de la llegada de todos éstos aparatos por parte de Tarazona, lo que no debe sorprendernos, ya que no sería ésta la última contradicción, omisión o error en su libro, como, por ejemplo, los supuestos 1.000 HP de su «Mosca». Ni el suyo, ni ningún otro, tuvo jamás esa potencia en España, pues, de ser así, otra hubiera sido, tal vez, la canción de la aviación republicana.

Volviendo al tema de la recuperación de piezas y restos, vamos notando el progresivo descenso en la cadencia de los hallazgos. Se va agotando el yacimiento y cada vez cuesta más encontrar una nueva pieza. Los meses pasan tediosamente, a razón de tres horas diarias de búsqueda. La falta de nuevos resultados hace que se imponga un paréntesis en la exploración. Debe tenerse en cuenta que habían pasado tres años, a una media de tres horas diarias de búsqueda

#### 1.4 GRAN INCENDIO FORESTAL.

En el verano de 1991 se produjo un terrible incendio forestal. Se inició en la vecina población de La Torre de l'Espanyol. Entre esta población y El Molar hay un importante macizo montañoso, muy escarpado, llamado Els Comúns, en el que el incendio se tornó incontrolable en muy pocas horas. La sequedad reinante y las altas temperaturas hicieron el resto, calcinándose más de 4.000 hectáreas de bosque y monte bajo. Por si la situación no fuera lo suficientemente grave, vinieron a complicarla las deflagraciones producidas por los miles de artefactos explosivos de toda clase que aún permanecían esparcidos por aquellas montañas desde la Guerra Civil. El riesgo para los hidroaviones y helicópteros contra incendios era más que evidente, por lo que hubo que extremar las precauciones, con el consiguiente menoscabo de la eficacia en la extinción del incendio. Resultaba un tanto surrealista y hasta de un dramatismo teatral la visión de los efectivos aéreos bombardeando con miles de litros de agua, al tiempo que, por otra parte, aquellas terribles llamas calcinaban hectárea tras hectárea, con el continuo ruido de fondo de las explosiones y el crepitar de la munición. De tanto en tanto, se producía una explosión

más estruendosa que las anteriores, horrisona, por el estallido, seguramente, de un proyectil de artillería de gran calibre.

Cuando todo terminó, en lugar de las verdes montañas, se ofrecía una visión apocalíptica de lo poco que quedó, negro y sucio, mostrándose aquellas sierras en toda su triste desnudez.

A los quince días de apagado el incendio, decidí acercarme para comprobar de cerca los efectos del fuego en la zona del siniestro que investigaba. El panorama era sumamente triste y aún humeaba algún que otro rescoldo aislado. La zona era casi irreconocible, pues todo el paisaje había cambiado radicalmente. Tuvo la virtud de abstraerme de aquella tristeza el ver una esfera de metal semienterrada al pie de los restos totalmente calcinados de una mata carrasca, que yo conocía muy bien por su espesor y frondosidad. Mi sorpresa fue mayúscula al comprobar que se trataba de la esfera del altímetro del avión, en la que, con caracteres cirílicos, se leía la palabra VISOTÁ (altura). La esfera es de latón estampado, con los signos en relieve negativo, graduada en miles de metros de 0 a 12.000. Todo el perímetro exterior aparece dentado, para poder situar el altímetro a cero, mediante el pertinente giro de la esfera,



Engranajes del motor

cualquiera que sea la altura sobre el nivel del mar del aeródromo en que se aterrice.

Ante esta situación, decidí reanudar la búsqueda, pues podían haber aflorado más restos.

### 1.5.NUEVOS HALLAZGOS.

Emprendí de nuevo el rastreo de piezas y, con la natural sorpresa, comprobé que, en el mismo lugar en que estaba harto de buscar y rebuscar, empezaron a aparecer piezas y fragmentos del avión, como si alguien se hubiera entretenido en esparcirlos para que yo los encontrara. La causa residía en que, una vez desaparecidas las cenizas por la acción del viento, el terreno había quedado mondo y lirondo, dejando a la vista todo lo más pesado, al no haber ya vegetación que lo camuflara. En estos primeros días de esta segunda fase, encontré, muy cerca del lugar del impacto, la recámara del cañón de un arma, perteneciente, sin duda, a una de las ametralladoras del aparato. A esta recámara le falta en realidad el resto del cañón que, o bien debió partirse por el golpe contra el suelo, o bien, lo rompió el chatarrero mientras desguazaba la ametralladora. La pieza en cuestión sólo

mide 12 x 2,6 cm y le falta más del 90% del cañón. Una vez limpia, se pudo comprobar, por los punzones del control de calidad, que fue fabricada en los arsenales estatales de Tula. Todo el punzonado consiste en una estrella de cinco puntas y las inscripciones KHRM, DB 187 (todo ello en caracteres cirílicos) así como el número de serie 5332. Tal y como suponíamos el cartucho 7,62 x 54 R encajó a la perfección al introducirlo en la recámara. Ahora sólo restaba asegurarse de que pertenecía al avión. Fue tarea fácil al cotejar la recámara con el manual de despiece de una Shkas.

Unos dos bancales más abajo del lugar en que encontré la recámara, desenterré otra esfera, totalmente retorcida, pero, al ser de latón, metal dúctil donde los haya, pude enderezarla con éxito (y maña), comprobando que se trataba de la esfera de la brújula, dividida en cuatro sectores, marcados con las letras latinas N S E y W, o signos internacionales de los cuatro puntos cardinales. Un tiempo más tarde desenterré la última esfera encontrada en este siniestro, correspondiente, esta vez, al variómetro del aparato. Al igual que la anterior, ésta se encontraba también totalmente deformada, pero no tendré tanta fortuna, como en la anterior, a la hora de enderezarla, pues estaba muy doblada y machacada. Aun así, se la consigue recuperar con una cierta dignidad, apreciándose la graduación y la consiguiente leyenda (en caracteres cirílicos): PODIOM SPUSK MET/SEK (SUBIDA BAJADA en metros/s). La graduación es: 0 10 20 30, en la mitad superior de la esfera (para la subida) y 0 10 20 30 en la mitad inferior (para la bajada).

Parece que la fortuna nos asiste en la búsqueda, ya que desde su reanudación y en poco más de un año, hemos incrementado los hallazgos con tres esferas pertenecientes a los instrumentos de a bordo, la recámara de un cañón de ametralladora y otras piezas menores, tales como tornillería de los instrumentos de vuelo, algún engranaje del motor en buen estado de conservación y algunos fragmentos de un rodamiento a bolas de respetable tamaño, al parecer, perteneciente al eje motor, pero sin confirmación fehaciente. Unos cuantos meses más serán necesarios para encontrar una de las corazas de alimentación de una de las ametralladoras, concretamente, la del plano derecho, según un manual del I-16 de aquella época. Esta coraza se compone de una carcasa en acero soldado, la cual va acoplada a la ametralladora y la alimenta mediante dos rodillos que hay en su interior, asistidos por rodamientos. Dichos rodillos hacen correr la cinta hasta la recámara del arma. Si por un extremo la coraza se conecta a la ametralladora, por el otro lo hace con una canaleja de acero soldado que comunica con las tolvas de la munición. El proceso de restauración fue bastante delicado, debido a que la carcasa estaba algo revirada por los golpes recibidos. De ahí que costara lo suyo poder sacar los rodillos del interior de la coraza, debido a la dureza del temple de la chapa de acero. Una vez conseguido sólo fue cuestión de limpiar debidamente



Esfera brújula



Esfera altímetro



Francisco Paredes, verano 1938.

los cojinetes, los cuales funcionaron a la perfección, sin problema alguno. En ellos se aprecia la marca de fábrica 1 GPZ. De esta marca se deduce que se fabricaron en la ПІЭРВІ ГОСУДАРСТВІЕННУ ПОДШІННІКІЯ ЗАВОД, ІМІЕНІ «КАГАНОВІЧА» (1ª Fábrica Estatal de Rodamientos, «Kaganóvich» ),

#### 1.6. EPÍLOGO: EL FINAL DE UN LARGO CAMINO DE BÚSQUEDA (1988.1994)

Puede decirse que el hallazgo siguiente es como si fueran los estertores finales de una larga, aun cuando altamente gratificante labor de búsqueda. Fue el caso que el detector de metales me dio una señal muy débil, apenas perceptible, encima de uno de los numerosos márgenes de piedra que allí se encuentran. La señal era tan débil que casi la pasé por alto. El caso es que retiré unas piedras y volví a pasar el detector. La señal se hizo más franca, por lo que dejé a un lado el instrumento y me dediqué a descarnar de piedras el margen, hasta que aparecieron dos fragmentos del bloque motor con sus engranajes y piñones embutidos. Más adelante, con la inestimable ayuda de un antiguo mecánico de estos aviones y de un Manual de estos motores, me enteraré de que lo encontrado pertenecía a una magneto.

Después de mucho trabajo y paciencia logré desmontar todas las piezas, librarlas del óxido y aceitarlas para asegurar su conservación. Del conjunto de piezas desmontadas, destacaré cinco rodamientos a bolas, de

los que dos mostraban grietas, aun cuando todos trabajan bien. Como nota curiosa destacaré que dos de ellos son de factura sueca (SKF), mientras que los otros tres fueron fabricados en la Unión Soviética: dos de ellos en la 1GPZ (véase más arriba el significado de esta sigla) y el otro en la 2 GPZ, ambas fábricas ubicadas en Moscú. Por otro lado, tenía tres engranajes en buen estado, con la señal de algún que otro golpe, lo que no es de extrañar. Finalmente, tenía los dos fragmentos del bloque motor, de duraluminio y muy desagradados de limpiar, aun cuando, al final, y ya montadas las piezas, lucen muy dignas.

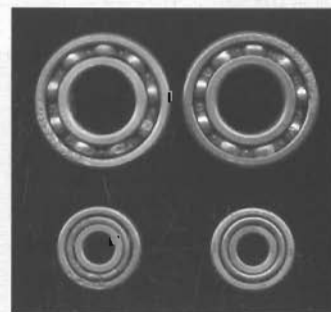
Como el lector se puede imaginar, hacia 1993 empecé a espaciar cada vez más los viajes a los Tossals, que es como se llama la partida donde se encuentra el lugar de este siniestro. Ello se debía a que pasaban los meses sin lograr hallazgo alguno. De hecho, para mí era ya un hábito el ir hacia aquellas montañas, que conocía casi como la palma de mi mano. Aún así hubieron de transcurrir muchos meses antes de darme por vencido definitivamente, dar por agotado este siniestro en algún momento de 1994...

¡Y comenzar una nueva andadura en el siguiente!

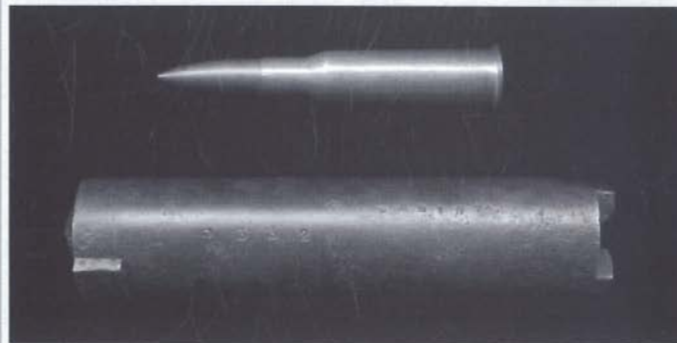
Artículo: Isaac Montoya Salamó  
Correcciones y asesoramiento técnico:  
Andrés Fierro Mènu



Rodamientos SKF Polea



Rodamientos motor



Recámara am. Shkas

## SE FUERON...

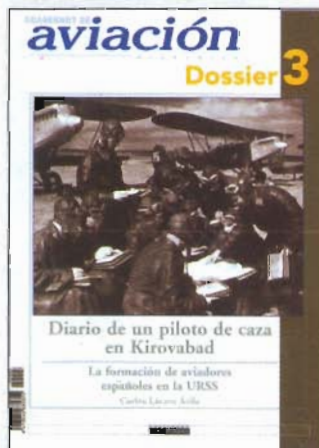
Desde la publicación del último boletín ICARO, éstos son los compañeros y compañeras que han fallecido y de los cuales la Junta Directiva Nacional ha tenido conocimiento. La Junta lamenta profundamente dichos fallecimientos y desde aquí da su más sincero pésame a todos los familiares y allegados.

Lucio del Río Villarroel (Madrid)	15-10-03
Victorino Martínez García (Tarrasa)	Enero 2004
Vicente Mengual Montalvo (Francia)	13-12-03
Jaime Subiros Lourdes (Francia)	02-04-04
Antonio Cano Cano (Argamasilla de Alba)	15-04-04
Teresa Griño Barberá (Calella) (Vda. de A. Ojer)	18-04-04
Juan Arizmendarrieta Arenaza (Eibar)	24-04-04
Antonio García Cano (Madrid)	11-05-04
Dora Riverola (hija de José Riverola) (Francia)	23-04-04
Amado Trillo Díaz (Barcelona)	04-05-04
Manuel Gisbert Talens (Valencia)	25-06-04

## SE INCORPORAN A A.D.A.R.

### FERNANDO RIBES RIBES

(hijo de un compañero mecánico electricista de «Katuska», fallecido, llamado Juan Ribes Malcarell)



Portada de la revista «CUADERNOS DE AVIACIÓN HISTÓRICA», Dossier 3, en cuyo contenido, Carlos Lázaro Ávila, doctor en Historia, pasa una documentada y objetiva revista a las Escuelas Gubernamentales de Aviadadores en España, Francia y la U.R.S.S., con generoso aporte gráfico.

Se incluye también, como inédita novedad, el testimonio de un alumno piloto, componente de la tercera expedición a este último país, que reflejó sus experiencias en un curioso e interesante diario. Esta publicación, totalmente impresa en couché, se puede adquirir en la oficina de ADAR, al precio de 6 euros + gastos de envío.

## AYUDAS A ICARO AÑO 2004

53	Francia	M. Brufau Agullo	40,00
54	Barcelona	Familia Tejerina Lahuerta	15,00
55	Eibar	A. Ortiz de Zárate	60,00
56	Aljaraque	J.J. Casasola Pardo	13,00
57	Madrid	Fco. Alvaro Horcajada	10,00
58	Madrid	Fco. Cortés Rodríguez	10,00
59	Madrid	Isabel Igea Gainza	30,00
60	Madrid	Emilia Antoranz Velánquez	12,00
61	Francia	J. Tarazaga Moya	25,00
62	Francia	Cecile, Vve de Igea Crespo	10,00
63	Madrid	C. Palomar Agraz	30,00
64	Alsasua	J. Goicoechea López	15,00
65	Francia	M. García Gralla	30,00
66	Valencia	M. Trigos Gómez	15,00
67	Murcia	E. Sánchez Minguez	30,00
68	Madrid	Gregoria Sánchez (Vda. Del Rio)	30,00
69	Alcoy	R. Molto Gilabert	12,00
70	Madrid	I. Cardeña Pérez	20,00
71	Madrid	Beatriz Hernández	6,00
72	Francia	J. Subiros Lourdes	30,00
73	Madrid	V. Fernández Escribano	100,00
74	Valencia	F. Ribes Ribes	195,00
75	Valencia	Maria Bonet Mateu	20,00
76	Vinaroz	J. Tena Escric	12,00
77	Madrid	D. Oñoro Escolar	30,00
78	S. Juan Mollet	J. Tremosa Arnavat	30,00
79	H.de Llobregat	A. Sánchez Martínez	10,00
80	Venezuela	E. Pérez Martín	100,00
81	Barcelona	J. Viladomat Font	40,00
82	Barcelona	A. Ramírez Hernández	60,00
83	H.de Llobregat	Mª Dolores Veracruz	20,00
84	Gerona	Fco. Pararols Mercader	30,00
85	Marseille	Agueda Romera Fernández	50,00
86	Barcelona	J. Portal Fortuni	30,00
87	Madrid	J. García Bilbao	6,00
88	Madrid	D. Gómez Guijo	30,00
89	Madrid	P. Martín Nieto	12,00
90	La Unión	P. Sánchez Manzanares	12,00
91	Murcia	A. Baltanás Franco	40,00
92	Madrid	J. Flores Miranda	20,00
93	Francia	A. Sanz Bocos	100,00
94	Benidorm	J. García Lloret	20,00
95	Leganés	I. Cardeña Pérez	20,00
96	Barcelona	A. Vilella Vallés	100,00
97	Madrid	Felicita de las Heras	10,00
98	Madrid	A. Giménez Gómez	20,00
99	Valencia	V. Gandía Muñoz	20,00
100	Tarrasa	S. Fiestas Martí	20,00
101	Madrid	J.L. Figueroa de las Heras	30,00
102	Madrid	J. Calvo Diago	30,00
103	Madrid	G. Gutiérrez García	50,00
104	Madrid	Mª Carmen Martín	10,00
105	Valencia	V. Gandía Muñoz	30,00
106	Valencia	M. Gisbert Talens	30,00
107	Benidorm	J. García Lloret	40,00
108	Francia	J. Carreras Anfruns	60,00
109	Benidorm	J. García García	40,00
110	Valencia	M. Chasan Tamarit	40,00
111	Granada	C. Rodríguez López	10,00
112	Elche	M. Pascual Miralles Moreno	35,00
113	Madrid	A. Fierro Menu	50,00
114	Benidorm	Lucía García Rodríguez	20,00
115	Valencia	Maria Bonet (Vda. De J. Alapont)	20,00
116	Castellón	E. Pascual Albero	60,00
117	Madrid	C. Díaz Díaz	20,00
118	Bélgica	E. Ribot Batet	50,00
119	Benidorm	J. García García	130,00
120	Madrid	D. Gómez Guijo	20,00
121	Madrid	M. Gallardo de la Torre	20,00
122	Madrid	V. Fernández Escribano	300,00
123	Torreblanca	J. Betoret Oms	20,00
124	Madrid	V. Rico Huertas	30,00
125	Madrid	E. Fernández Vargas	20,00
126	Jaén	J. Sempere Esteve	18,00
127	Valencia	Amparo Simón Díaz	15,00
128	Francia	V. Moliner Guijarro	10,00