



ICARO

BOLETÍN INFORMATIVO DE LA ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

Publicación trimestral

VI/2004 MARZO

NUEVA EPOCA N° 78



SUMARIO

	Pág.
• EDITORIAL <i>25º Aniversario del Bautizo de A.D.A.R.</i> <i>Celestino Díaz</i>	2
• CONVOCATORIA <i>ASAMBLEA GENERAL ORDINARIA</i>	3
• EL AN-225 «MRIYA» (Ilusión) <i>Martín Fierro e Isaac Montoya</i>	4
• AVIADORES REPATRIADOS EN EL «SEMIRAMIS»: 50 AÑOS DESPUÉS <i>Luis J. Montejano Murciano</i>	7
• TRABAJOS DE CAMPO REALIZADOS PARA LA RECUPERACIÓN DE LOS RESTOS DE AVIONES CAÍDOS. <i>Isaac Montoya</i>	10
• MISCELÁNEA <i>Simón Fiestas Martí</i>	12
• POESÍA. UN SERVICIO <i>Ángel Aroca</i> SE FUERON. DONATIVOS A ICARO	13
• INFORMACIÓN SOBRE LOS GRUPOS SB-2, Nº 12 y 24 DURANTE EL CONFLICTO EN ESPAÑA (1936-39) <i>Juan Caldevilla</i>	15
• PORTADA Y CONTRAPORTADA CEDIDAS POR <i>SIMÓNFIESTAS</i>	

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: 700 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 REPUBLICA. Nº 78. Marzo 2004.

Sede social: San Bernardo, 119, 3º Int. 28015 Madrid

Tel./Fax: 91 593 91 68.

Editorial

25º ANIVERSARIO DEL BAUTIZO OFICIAL DE A.D.A.R.

«Evitemos el goteo de pérdidas de afiliados de ADAR por causas ajenas a la ley natural de la vida»

Se cumple el 25º aniversario del nacimiento de ADAR según consta en el certificado del Ministerio del Interior Dirección General de Política Interior de 24 de abril de 1979.

Como todo acontecimiento deseado con el máximo interés, se celebró con una dosis amplia de euforia y entusiasmo, pues a partir de ese día teníamos el reconocimiento oficial de un medio organizativo legal que facilitaría la tarea reivindicativa, en cuyo caso supuso un revulsivo que permitió organizar una Comisión Jurídica que actuó con eficacia hasta alcanzar nuestro reconocimiento moral, en primer término y, no menos importante, nuestra profesionalidad y las correspondientes prerrogativas económicas que nos pertenecían en «derecho». Hasta que llegó ese momento con hechos tangibles, nos pareció algo imposible de alcanzar, pues representaba para la mayoría de nosotros asegurar un porvenir tranquilizador y seguro por vida. Y ahora, ante esta feliz situación, nos surge la siguiente pregunta, ¿se puede comprender que algún miembro de esta Asociación sea capaz de enterrar en el rincón más recóndito de su memoria aquel memorable acontecimiento, que supuso unos beneficios percibidos por todos nosotros y, de rebote, lo recibieron otros militares profesionales de otros Cuerpos del Ejército? Y lo más lamentable es que unos cuantos amigos sean capaces de decirnos adiós por las buenas sin dar la menor explicación. Es posible que determinados compañeros tengan elementos justificables para pedir su baja, pero al explicar las causas es fácil que se intentara corregirlo. A partir de aquel 24 de abril de 1979 surgieron infinidad de aviadores de la República, y el censo de ADAR se incrementaba día a día, por tal circunstancia surgió aquella frase, insinuante y jocosa a la vez, que decía: «cuántos acudimos al olor de la sardina». Y en estos momentos, después de 25 años de placer que ha supuesto el digerir aquel manjar que parecía caído del cielo, se repite el recorrido a la inversa, tal vez los últimos que llegaron sean los primeros que nos dieron la espalda, huyendo de algo que ya no les interesaba, después de haber resuelto su problema particular. La actitud de estos respetable señores es de una similitud exacta a la que padecemos todos nosotros hasta esa fecha inolvidable citada, pues no faltaron quienes pretendieron borrar de la Historia de la Aviación las páginas de esa Historia que nos pertenecía como aviadores.

Además es fácil demostrar que nuestra Asociación todavía tiene un papel importante que jugar, simplemente con mantener la publicación de ICARO para que siga llegando a los hogares de quienes no pueden salir de casa ya sería suficiente, si para ello fuéramos consecuentes a finde que nuestras donaciones fueran un poco más espléndidas para que éstas suplan a las que entregaban los que se van dando de baja. Por otro lado, manteniéndonos unidos podemos intentar hacer algo para mitigar, en parte, la soledad de nuestras viudas.



25º ANIVERSARIO DEL BAUTIZO OFICIAL DE A.D.A.R.

(Continúa de Editorial)

A pesar de todo lo expuesto, podemos asegurar que la muerte súbita de ADAR producida por una desbandada de afiliados, es impensable, por cuanto somos una mayoría que nuestro sentido común nos aconseja lealtad a la Asociación que supo aglutinar un compañerismo con amplias dosis de amistad, que aisladamente hubiera sido difícil de disfrutar en un ambiente propio de veteranos aviadores. Para reforzar estas alusiones propongo QUE TODAS LAS ASAMBLEAS U OTROS ACTOS QUE SE ORGANICEN EN 2004 SIRVAN COMO HOMENAJE A NUESTRAS SUFRIDAS VIUDAS Y DESCENDIENTES DE TODOS, CONVOCÁNDOLES PARA CELEBRAR CONJUNTAMENTE REUNIONES DE CONFRA-TERNIDAD Y ASÍ PODAMOS RECIBIR DE ELLOS SUS IN-QUIETUDES.

Igualmente, hemos de persuadir a los familiares y simpatizantes que la Historia nos pertenece a todos. A unos como protagonistas y a otros como sufridores de las consecuencias que producen estos hechos históricos, por tanto, todos, sin excepción, debemos involucrarnos directamente para que la Historia siga viva, fórmula óptima para que el pasado trágico no se repita. y para llegar a ese fin primordial, lo mejor sería dar continuidad al aparato organizativo que ADAR tiene consolidado, y así al nutrirse con savia nueva de generaciones jóvenes como elemento vivificador sirva para no enterrar en el olvido algo tan importante como nuestra propia dignidad y las de nuestros descendientes vivos y nonatos.

Celestino Díaz



ASOCIACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA

CONVOCATORIA

Querido compañero/a

Conforme dispone el artículo 19 de nuestros estatutos, la XXIX Asamblea General Ordinaria se celebrará el próximo sábado **15 DE MAYO** de 2004, a las **11 HORAS** en única convocatoria en los Salones del Hotel Meliá Benidorm, sito en la avenida Severo Ochoa, 1 - Benidorm (Alicante), con el siguiente

ORDEN DEL DÍA

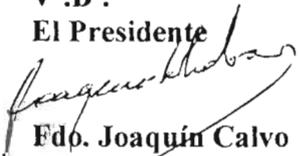
- 1º.- Lectura y aprobación, si procede, del Acta de la Asamblea anterior
- 2º.- Informe de la Directiva Nacional
- 3º.- Informe económico y Balance del año 2003
- 4º.- Preguntas y proposiciones.

Esperamos vuestra asistencia.

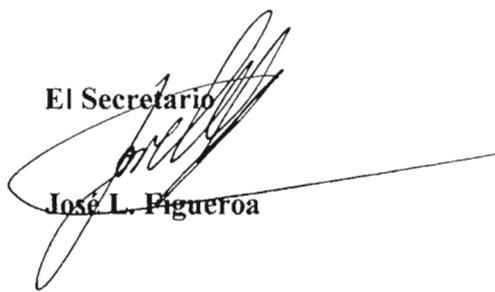
Un cordial saludo.

Vº. Bº.

El Presidente


Edo. Joaquín Calvo

El Secretario


José L. Figueroa



D. EL AN-225 «MRIYA» («ILUSIÓN»)



Vista lateral del An-225 portando el transbordador espacial soviético Burán.
Fuente: foto Bill Blanchard

Aun cuando este avión hizo varias exhibiciones fuera de la URSS, la primera en la Feria de París a finales de 1989, es un enigma para Occidente y, al haberse quedado en Ucrania al desmembrarse la URSS, parece como si su desarrollo hubiera entrado en un proceso de letargo. Sin embargo, el sobrenombre ucraniano que se ha dado a este aparato, MRIYA, que puede traducirse al castellano como «ensueño», «ilusión», «fantasía», «quimera», «ambición» o «esperanza», hace pensar que algún día, como el «AVE FÉNIX», resurja de sus cenizas, pues sería una lástima que esta maravilla de la técnica se perdiera sin dejar rastro. Como no estamos de acuerdo con el apodo de «Sueño» (en todo caso sería «Ensueño») que se le ha dado por algunos autores, después de consultar con una fuente ucraniana que lleva más de treinta años en España, y que, además de ser bilingüe, es ingeniero industrial, nos hemos inclinado por traducir el apodo ucraniano «MRIYA» por «ILUSIÓN», que será el que emplearemos en el futuro.

Este avión tiene en su haber varios records mundiales y al principio de su aparición se pensó que había sido diseñado como lanzadera del transbordador espacial soviético. De hecho, llevó sobre su lomo al «Burián» el 13 de mayo de 1989. Se le pudo ver también en la exposición de Farnborough en 1990, pero desde entonces ha entrado en letargo y se sabe que muchos de sus componentes se están retirando para los AN-124. Se han conocido varios planes ambiciosos para el AN-225, pero, por distintas razones, ninguno ha Iuctificado.

El diseño del AN-225 se basa en el de su antecesor, AN-124 «Ruslán», que fue el avión más grande del mundo hasta 1988, y cuya estructura está muy bien diseñada. Fue en este año de 1988 cuando la oficina del

diseñador Antónov anunció que iba a construir otro avión aún mayor que el «Ruslán», a raíz de haber recibido el encargo de diseñar una estructura volante capaz de transportar, como carga adicional, sobre su lomo, aparatos tan enormes como el orbitador espacial tripulado «Burán», la lanzadera «Energuiya» y otras estructuras necesarias para la expansión de la industria del petróleo, del gas y de la petroquímica, que se iban a explotar en Siberia.

La oficina de diseño llegó rápidamente a la conclusión de que debía realizar una versión mayor del AN124, ya que:

A. La construcción del «RUSLÁN» lo permitía.
B. Sus cualidades aerodinámicas eran inmejorables.

C. Ello implicaría un mínimo riesgo técnico.
Los principales cambios que se acordó intro-

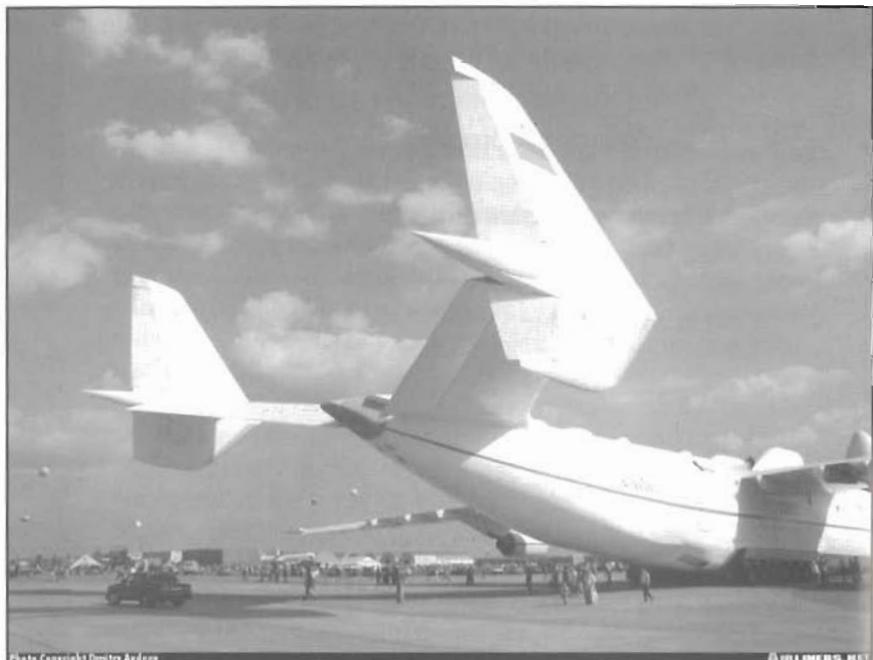
ducir fueron:

1. Agregar a las existentes una nueva sección alar central con dos motores más.

2. Alargar el fuselaje, reforzándolo.

3. Diseñar una nueva cola bideriva, para liberar el fuselaje del obstáculo que representaban la quilla y el timón de cola, a fin de que las cargas exteriores pudieran transportarse sobre el dorso del avión, sin que ello afectara al control direccional del AN-225.

Aun cuando, en un principio fueron muchas las dificultades, los trabajos en el diseño, bajo la dirección del reputado constructor Anatoli Bulánenko, avanzaron a medida que se solucionaban los problemas iniciales. Se prestó gran atención al alargamiento del fuselaje, habida cuenta la necesidad de cargar grandes elementos es-



Impresionante vista tres cuartos trasera del An-225 MRIYA (ilusión)

Fuente: foto Dmitry Avdiciev

estructurales en el lomo del avión. El nuevo fuselaje mejoró aún más la aerodinámica, a pesar de haber separado la unidad de cola de la posición de entrada y salida de la carga útil y de haber aumentado de cinco a siete el número de pares de ruedas que, en vuelo, se ocultaban en sendos carenados a cada lado del fuselaje.

Digamos que el primer avión también se diseñó para transportar el «BURÁN», por lo que hubieron de montarse dos grandes vigas axiales encima del fuselaje, a fin de que sirvieran de soportes de carga principales. A finales de noviembre de 1988 se terminó de construir el AN-225 y su primer vuelo se realizó el 21 de diciembre del mismo año.

La muchedumbre que asistía en la exhibición aérea de Le Bourget a finales de 1989 quedó asombrada por la perfecta maniobrabilidad del «ILUSIÓN» (al que la OTAN apodó «El cosaco»), o sea, el AN-225. No menos impresionantes fueron los 106 records mundiales y de clase que batió en un solo vuelo, realizado el 22 de marzo de 1989. Después de despegar de Kíev con un peso total de 508.350 kg y con una carga útil de 156.300 kg (más de 90.720 kg por debajo de su carga útil máxima), recorrió un circuito de 2.000 km a una velocidad media de 813 km/h a una altura de cru-

CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DEL AN-225 «ILUSIÓN».

DIMENSIONES:

Longitud:	84m.
Envergadura:	88,40 m.
Altura:	
Superficie alar:	905 m ²
Vía del tren:	8,84 m
Batalla del tren:	29,10 m

PESOS:

Vacío:	216 Tm
Carga útil:	250 Tm
Máximo en despegue:	600 Tm

Carga máxima de combustible:

300 Tm

PLANTA MOTRIZ:

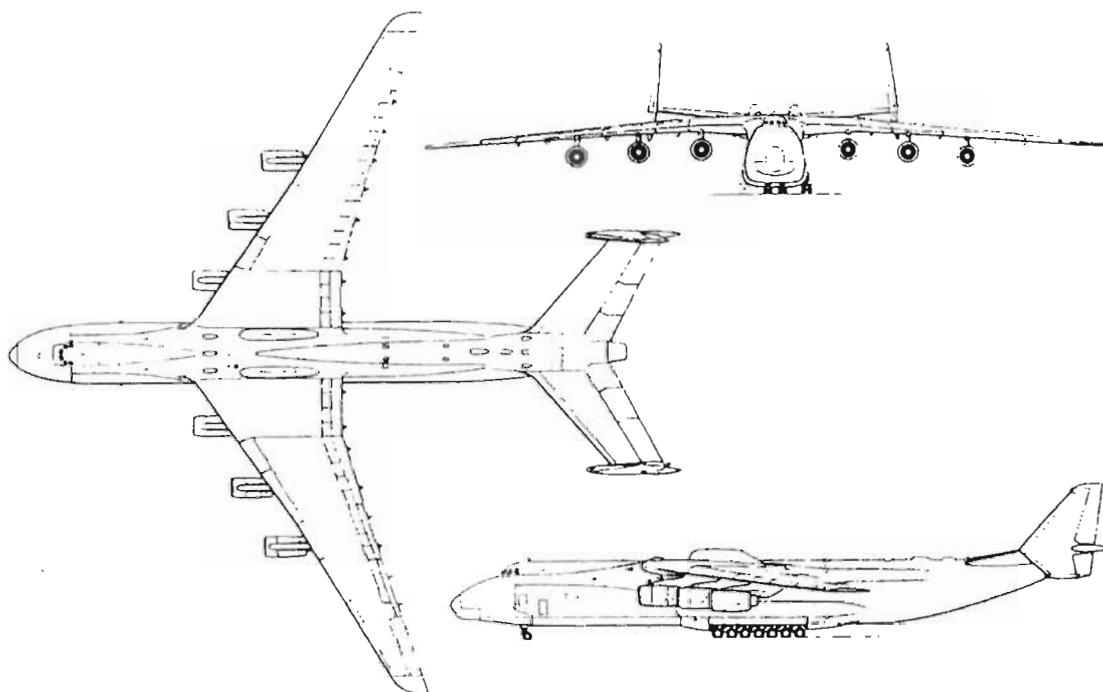
6 D-18T turbosoplantes ZMDB Progress (Lotarev), de:	229,47 kN de empuje unitario
Peso unitario de un D-18T:	4.300 kg
Relación de derivación:	5,7/1
Relación de compresión:	27,5/1

PRESTACIONES:

Velocidad máxima de crucero:	850 km/h
Velocidad económica de crucero:	700 km/h
Alcance con carga máxima:	4.500 km
Alcance con carga máxima de combustible:	15.400 km

TRIPULACIÓN

(en la cabina más jefe de cámara antecámara): 6 personas



Tres vistas básico del An-225, se aprecian perfectamente las dos vigas axiales en el lomo del avión, que sirven de soporte para grandes cargas, como el transbordador espacial Buran.

Fuente: The Osprey Encyclopedia of russian aircraft 1875-1995 by Bill Gunston.



cero de 12.340 m.

La lástima es que esta maravilla aérea permanece inactiva en la planta de la compañía en Kíev. A principios de los años noventa, comenzó a tomar forma otro AN-225, pero se quedó sin terminar cuando la desmembración de la URSS y no parece que existan planes para ningún otro de estos magníficos aviones.

RESUMEN

Como colofón a todo lo expuesto, hemos reunido en un solo cuadro las principales CARACTERÍSTICAS de los cuatro aparatos que hemos contemplado. En él se pueden ver los enormes avances de la ingeniería aeronáutica: en 21 años se pasa del «LM.» al «M.G.» y, con la 2a Guerra Mundial por medio, se pasa del «M.G.» al «Ruslán» en 49 años, para ir de éste al «Ilusión» en seis años. Cabe preguntarse: ¿Cuál hubiera sido el ritmo de los logros aeronáuticos de no haberse desmembrado la URSS?

En todo caso, vemos que en 76 años se pasó de una LONGITUD de 9 m a 84 m y de una ENVERGADURA de 31 metros a 88,4 m. Pero esto no es nada si consideramos que de una CARGA UTIL, en 1913, de 1.000 kg se ha llegado en 1989 a 250.000 kg, es decir, 250 veces más, mientras que la velocidad de crucero pasa de apenas 100 a casi 900. km/h, al tiempo que si el ALCANCE CON CARGA apenas llegaba a los 800 km, en 1913, se ha llegado a un mínimo de 4.500 km en 1989, pudiendo superar los 15.000 km, en vacío y con los depósitos de combustible a tope.

Andrés Fierro e Isaac Montoya



En ésta inusual vista del gigante ruso despegando, se aprecia la enorme cola bideriva que facilita las cargas en el dorso del fuselaje. Fuente: Aerospace Publishing Limited, 1997

CARACTERÍSTICAS	ILIA MUROMETS 1913	MAXIMO GORKI 1934	AN-124 «RUSLÁN» 1983	AN-225 «ILUSIÓN» 1989
DIMENSIONES:				
Longitud.	9m	32m	70m	84m
Envergadura	31 m	62,50 m	73.30 m	88.40 m
Altura			22.57 m	
Superficie alar		485 m ²	690 m ²	905 m ²
PESOS:				
Máximo al despegue		53 t	408 t	600 t
Máximo de carga	1.000 kg	25 t	150 t	250 t
En vacío			175 t	216 t
Máximo de combustible				300 t
PLANTAMOTRIZ:				
Motores	4 x 220 HP	8 x 900 HP		
Turbosoplantes D-18T			4 x 23.400 kg	6 x 23.400 kg
Peso turbosoplantes			4 x 4.300 kg	6 x 4.300 kg
Relación de derivación			5,7/1	5,7/1
Relación de compresión			27,5/1	27,5/1
PRESTACIONES:				
Velocidad máx. crucero		260 km/h	865 km/h	850 km/h
Velocidad eco. crucero		240 km/h	800 km/h	700 km/h
Velocidad de aproxima.			240/260 km/h	
Alcance con carga máx.			4.500 km	4.500 km
Alcance con carga máx. de combustible			15.400 km	15.400 km
Carga útil	1.000 kg	25 t	150 t	250 t
Radio de acción	400 km	1.000 km		
Tripulación	7	8 (3mecánicos)	6 (2 mecánicos)	6 (2 mecánicos)
Pasaje		20	88	6

AVIADORES REPATRIADOS EN EL «SEMÍRAMIS»: 50 AÑOS DESPUÉS



El alumno piloto Vicente Montejano en 1938, a los 19 años.

2 de Abril de 1954.

En los muelles del puerto de Barcelona, miles de personas otean el horizonte por encima del hombro de quienes les preceden; en el agua, las estelas de espuma de decenas de lanchas rápidas que van y vienen con mensajes garabateados a toda prisa; en el aire, el aullido de centenares de sirenas de embarcaciones de todos los tamaños.

Ni frío, ni calor, ni cansancio por las horas pasadas en pie, ni sueño por los cientos de kilómetros de duermela en vagones de tercera, ni protestas por las apreturas, ni hambre...

Sólo lágrimas y expectación.

De repente se hace el silencio. Por la bocana del puerto ha aparecido la proa de un barco de bandera liberiana, el "Semíramis", que transporta en cubierta a cerca de trescientos hombres, de vuelta a su tierra tras muchos años de cautiverio en la U.R.S.S.

La mayor parte son prisioneros de la División Azul, pero entre ellos se encuentran también unos pocos aviadores de la República, de regreso de una peripecia que comenzó dieciséis años atrás.

El final de la Guerra Civil española había sorprendido en la Escuela de vuelo de Kirovabad (U.R.S.S.) a cientos de muchachos que habían sido enviados allí por el Gobierno para realizar la preparación necesaria para entrar a formar parte de la Aviación Republicana.

En ese momento, los meses previos de estudio, de prácticas de vuelo, de camaradería, de alegría juvenil y de ilusión se trocaron de pronto en una sensación de vacío y zozobra, pues ya no había una República Española que defender desde un avión, ya no había un Gobierno que abonase los gastos de su estancia y su formación, y ellos formaban parte de un Ejército vencido, con el que los vencedores no estaban teniendo la menor consideración.

Habían pasado de ser "invitados de Honor del Ejército y el Pueblo Soviéticos" a ser unos huéspedes caros y molestos que, además, no podían volverse a su casa. Unos cuantos consiguieron viajar a terceros países, como México o Francia, para unirse al exilio, pero otra gran mayoría quedó en una especie de limbo del que,

sólo unos meses más tarde, vino a sacarles a cañonazos el comienzo de la Segunda Guerra Mundial.

Se les planteó entonces una disyuntiva muy clara: "O eres de los nuestros, renuncias a tu nacionalidad y te alistas al Ejército Rojo, o eres sospechoso y, con los tiempos que corren, no tenemos más remedio que ponerte a buen recaudo". Muchos, por unas u otras razones, tomaron esta segunda opción, y ahí empezaron sus problemas: seguimientos por parte de la policía política, presiones, interrogatorios, prisión en la remota Novosibirsk y, por fin, deportación a campos de concentración.

Uno de ellos, Vicente Montejano, es ahora mi padre.

Es inútil tratar de describir desde piel ajena la experiencia de esos campos de concentración. Baste imaginar qué podía quedar para los olvidados del Estado, para los presos comunes y políticos, para los últimos de la fila, en un inmenso país afecto de hambre crónica y asolado además por una guerra brutal que consumía todos sus recursos. Prácticamente nada.

Comenzaron entonces años de peregrinación, a bordo de vagones de ganado, de uno a otro campo de internamiento, donde cada uno hacía bueno al anterior; desde las estepas del Asia Central hasta las tundras de Siberia y desde tierras pantanosas infestadas de mosquitos hasta agotadoras minas de cobre o de sal. Rostov, Borovitchi, Krasnoyarsk, Kokkusek, Odessa, Karaganda, son algunos de los lugares terribles que guardarán el recuerdo de los aviadores... cuando no también sus restos.

Pasado algún tiempo, empezaron a llegar a los campos miles de prisioneros de guerra de los países ene-

2



En los alrededores de Moscú, Vicente Montejano (dcha.) y Hermógenes Rodríguez, al comienzo de una camaradería que pudo con todos los obstáculos.



A bordo del "Semíramis" con Mlle. Barrie, de la Cruz Roja.

migos y miles de prisioneros políticos de los países amigos. Y con ellos llegaron, años más tarde, cientos de españoles capturados en el frente ruso cuando luchaban formando parte de la llamada División Azul.

Al principio, desconfianza, recelos y malas miradas; al cabo de un tiempo, seres humanos que compartían condiciones extremas y que intentaban sobrevivir a ellas, poniendo al descubierto cada uno su verdadera naturaleza, ya despojada de uniformes y de consignas. Quedaban sólo personas; personas buenas y personas malas.

Quedaban chivatos que aumentaban su ración colaborando con los carceleros, y quedaban amigos capaces de compartir la miserable ración de azúcar (tan miserable que tenían que pesar la de dos, porque la báscula no era tan sensible como para pesar la de uno) por el tradicional sistema de la "cucharada (o en este caso, "pringada" con el húmedo pan negro) y paso atrás", mientras que un padre y un hijo se fabricaban una balanza para hacer un reparto más "justo".

Quedaban interminables jornadas de trabajo esclavo en talleres infectos, con la inevitable secuela de accidentes y amputaciones, y quedaba el agradecimiento a cirujanos integérrimos que, sin mirar ideas ni colores, conseguían sacar toda la funcionalidad posible a los muñones.

Quedaban temperaturas de cuarenta grados bajo cero, tuberculosis, paludismo, disentería; quedaba sopa de ojos de camello servida en macetas (el tormento mental es terrible: "si uso el dedo para tapar el agujero del fondo, me quemo; pero si lo retiro, no como") y palizas gratuitas, pero también quedaban mujeres judías que, a la vuelta del trabajo en las huertas y aun a riesgo de ser descubiertas y castigadas, les arrojaban zanahorias transportadas dentro de su propio cuerpo y quedaban voluntarias de la Cruz Roja capaces de enfrentarse al mismísimo Stalin para intentar que se les tratase con un mínimo de dignidad.

Quedaba una piña formada por unos pocos españoles perdidos en el confín del Mundo, privados de afectos, de alimentos, de medicinas y hasta, durante periodos de años y años, de ningún tipo de comunicación postal con sus familias.

Así pasaron casi quince años. Mientras, en España nacían "La Codorniz", "¡Hola!" y "El Caso", Sara Montiel debutaba en el cine y "Gilda desataba el escándalo, se fabricaban el primer SEAT y la "Mariquita Pérez", triunfaba y moría Manolete, Zarra marcaba su famoso gol y llegaba la penicilina; mientras, las novias perdían toda esperanza e iban falleciendo abuelos, padres y hermanos sin el consuelo de sus manos.

En el enésimo traslado, cuando el tren bordeaba el puerto de Odessa, uno de aquellos hombres vio barras rojas y blancas a través del ventanuco del vagón; no vio las estrellas, pero se las imaginó y gritó : ¡¡Los americanos!!, imaginando también que aquella bandera significaba la libertad para ellos. Erró en la primera parte, porque donde él imaginó estrellas había sólo una estrella, la de la bandera de Liberia, pero no en la segunda, porque esa bandera pendía de la popa de un buque que les iba a sacar por fin de aquél infierno: el "Semíramis".

A su llegada a España, mientras los ex-combatientes de la División Azul eran recibidos como héroes, el grupo de aviadores (y marinos) de la República, volvían a



A bordo del "Semíramis"



Algunos no pudieron esperar para abrazar a sus hermanos

ser tratados como sospechosos: eran componentes del Ejército vencido. No obstante, por algún extraño motivo, el Régimen no se ensañó con ellos; quizás consideró que, fuera la que fuese su culpa, ya la habían expiado de sobra; quizás las declaraciones de los compañeros de cautiverio afectos al Sistema fueran decisivas; quizás la maquinaria ya estaba saturada de tanta venganza...

Y los pocos que regresaron, en el caso de mi padre apenas doce de los más de doscientos que partieron, pudieron comenzar una nueva vida a sus más de treinta y cinco años.

Y desde entonces han pasado otros cincuenta.

Cincuenta años muy fértiles, porque han creado familias, porque han echado una mano en el desarrollo de su Patria y porque, de alguna manera, han sido pioneros en la reconciliación de las dos Españas. Porque mucho antes de que oficialmente se haya reconocido que los aviadores de la República también forman parte del Ejército Español (así, sin apellidos), ellos ya lo habían vivido con algunos de sus compañeros de cau-

tiverio "del otro lado".

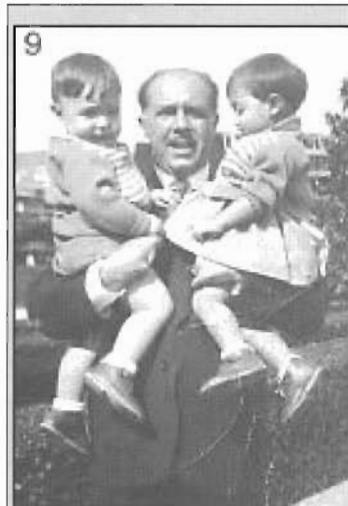
Porque han envejecido con la enorme dignidad de quien ha sobrevivido a todo sin perderla y con el inmenso agradecimiento de cuantos conocemos su historia y envidiamos su fuerza interior.

Luis J. Montejano Murciano

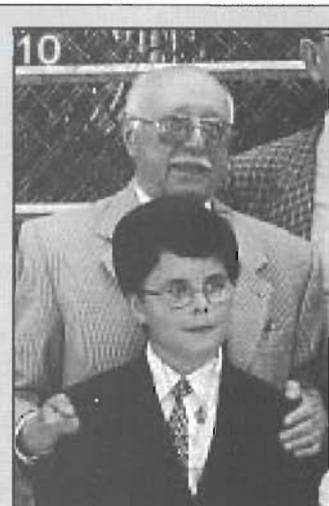
A Miguel Velasco, Pepe Calvo, Julio Villanueva, Hermógenes Rodríguez, José García "Pepet", Máximo Ramos, José Romero, a todo el resto de los que han ido dejándonos en estos cincuenta años y a cuantos cayeron en los campos de concentración. In memoriam.

A Francisco Aliaga.

Y, sobre todo, a mi padre.



Izda: una nueva vida: Vicente Montejano con sus dos hijos mayores (Belén vendría años después) en 1959.



Derecha: foto reciente de Vicente Montejano con Rafael, uno de sus cuatro nietos. El resto de la mano derecha quedó en una serrería en Siberia.

CENTENARIO DE LA AVIACIÓN

A los soñadores de ayer
que hicieron posible volar

A los que en el aire
han descubierto la libertad

A los que aprenden,
y a los que enseñan.

A los soñadores de hoy,
que harán posible continuar.

*Inspirado pensamiento publicado en la revista hermana
Fundación Parc Aeronàutic de Catalunya*

Sinopsis de los trabajos de campo realizados para la recuperación de restos de aviones caídos durante la «Batalla del Ebro» (1.ª Parte)

Por Isaac Montoya y Andrés Fierro

1. SINIESTRO Nº 1.

1.1. RECUPERACIÓN DE LOS RESTOS DE UN CAZA “POLIKÁRPOV” CAIDO EN EL PUEBLO DE “EL MOLAR”. DESCRIPCIÓN DE LOS HALLAZGOS.

Comenzaremos por hacer una somera descripción del escenario y de su situación geográfica respecto al que antaño fuera el Frente de Gandesa. El Molar es un pueblo de 300 habitantes situado en la orilla izquierda del Ebro y a tan sólo seis kilómetros de éste, lo que, en aquel entonces, le situaba en la inmediata retaguardia. Tanto el propio escenario de la batalla como su retaguardia están enclavados en una zona rural, salpicada de pequeñas aldeas, distantes entre sí entre seis y doce kilómetros. La orografía es muy agreste, con predominio de Sierras abruptas. La economía de la región se basa en el cultivo del olivo, la vid, el almendro y la avellana. Los campos de frutales serpentean paralelos al gran curso fluvial. Debido a lo tortuoso del terreno, se cultiva en terrazas, construidas en tiempos inmemoriales, que se sustentan mediante contrafuertes de piedra, de la que tan generoso es el suelo. Gandesa y Corbera d'Ebre, que se consideran el epicentro de la gran batalla, se encuentran a treinta y cinco o cuarenta kilómetros de El Molar. En este escenario, se batieron los dos grandes ejércitos durante tres meses y medio, ininterrumpidamente. El resultado fue que el Ejército republicano del Ebro, sin poder recibir pertrechos bélicos, por mor de la llamada NO INTERVENCIÓN, consumió todas sus reservas, mientras que su sublevado oponente, gracias a la misma NO INTERVENCIÓN (¡qué sarcasmo!), terminó la batalla con más pertrechos que los que tenía al comienzo.

1.2. HALLAZGO DEL PRIMER SINIESTRO.

Fue en el verano de 1988 cuando oí hablar, por primera vez, del avión republicano caído a finales de la Batalla del Ebro en las cercanías de El Molar, aun cuando nadie me pudo informar del tipo del aparato, la fecha del siniestro y las causas del mismo.

Los vecinos testigos de los hechos sólo pudieron decirme que, durante todo el verano de 1938, se produjeron numerosos combates aéreos en la vertical del mismo pueblo, por lo que les resultaba imposible recordar el día exacto en que cayó el avión, aun cuando todos estaban de acuerdo en que fue a finales de la Batalla del Ebro, más o menos en el mes de noviembre. Además, por esos días cayeron otros dos aparatos en las cercanías. De ellos nos ocuparemos, en sendos capítulos, más adelante.

Después de muchas entrevistas, conseguí al fin contactar con un testigo que sabía a ciencia cierta donde había caído el aparato y quien gustosamente se brindó a guiarme hasta el punto exacto de la colisión del mismo con el suelo. Este se encontraba a unos dos kilómetros del pueblo. Se trataba de un lugar quebrado y difícil, dominado por bosques de pino mediterráneo, salpicado de terrazas plantadas de olivos, que

no se cultivaban desde antes de la guerra y que, al cabo de los años, se habían convertido en parte del mismo bosque. Mi primera impresión fue de desengaño, ya que sólo se veían pequeños fragmentos de metal retorcido, sin aparente interés. Hay que tener en cuenta que ya habían pasado por allí los chatarreros y se habían llevado, como mínimo, el 99,7% de los restos. A mi me tocaba encontrar el 0,3% restante y sacar de él toda la información posible.

1.3. DESCRIPCIÓN DE LOS PRIMEROS HALLAZGOS Y CONCLUSIONES EXTRAÍDAS

Lo primero que encontré a simple vista fueron las grapas metálicas que, unidas entre sí, engarzan los proyectiles para formar la cinta de munición que alimenta la ametralladora. Estas grapas pasaron a ser un componente típico de todo siniestro investigado. Se hallaron también cartuchos del calibre 7,62, de claro origen soviético, aun cuando la mayoría habían reventado por efecto del incendio del aparato. Se trataba de un caza republicano y no de un bombardero, ya que todos los testimonios coincidían en señalar que se trataba de un avión “pequeño”. Sin embargo lo mismo podía ser un I-15 (biplano) que un I-16 (monoplano). Empezaba ya a pensar que no lograría discernir de qué tipo de aparato se trataba cuando caí en la cuenta de que estos dos cazas utilizaban ametralladoras distintas que se alimentaban con el mismo tipo de cartucho, de 7,62 (del mismo calibre, pero como se verá en modalidades distintas). Las ametralladoras PV1 del I-15 se alimentan con munición 7,62 de latón corriente, pero con el culote reforzado, mientras que las extra-rápidas “SkKas” del I-16, de una altísima cadencia de tiro, precisan un cartucho especial, estampado en acero cobreado, y con una carga de propelente muy superior a los cartuchos corrientes. De ahí que el culote de estos cartuchos, también reforzados, vayan marcados con las letras cirílicas SH, que es un acrónimo de “ShKas”, para evitar peligrosas confusiones. Y en efecto, la letra SH se veía en los culotes de los restos de munición hallados. El aspecto de esta letra cirílica es el de una E, giraba 90° a la izquierda (o tumbada a la izquierda), pero con el rabito central de la E de la misma longitud que las dos extremidades.

De este modo pude afirmar, sin lugar a dudas, que nuestro avión era un I-16 (Mosca). La cantidad de grapas (eslabones) recogidas bastaba para montar una cinta de ametralladora de cuatro metros, aun cuando muchas estaban retorcidas, al haber estallado la munición por efecto del incendio del aparato.

El siguiente hallazgo (y a simple vista) fue un bloque rectangular de forma curvada, en baquelita de color teja. Se trataba de la caja de conexiones eléctricas del encendido, en la que, en sus correspondientes bornes, van atornillados cables de cobre, revestidos de un material aislante negro brillante. En uno de sus lados figura, en cirílico, la inscripción “C.C.C.P. KAUCHU 5411” y otro número ilegible, por haberse derretido y ennegrecido el material.

Se siguen sucediendo los hallazgos y los meses. Me doy



cuenta de que he de invertir en la compra de un detector de metales, pues me facilitará en grado sumo la búsqueda, ya que la mayor parte de los restos están enterrados. La herramienta es tan efectiva que me permite determinar el área exacta del impacto del aparato, siendo las detecciones más intensas cuanto más cerca se está del punto de colisión.

Por aquel entonces, apareció uno de los soportes o pletinas donde se monta el dispositivo necesario para que funcione uno de los instrumentos de a bordo. Se trata de una pieza plana y de unos ocho centímetros, de latón y con un baño de aluminio, como corresponde a una pieza típica de relojería. De su centro sobresale un eje de acero en el que va embutido un piñón que acciona una semi-rueda dentada, de movimiento oscilante (lateral). Lamentablemente, hasta el momento ha sido imposible determinar a qué instrumento pertenece, pero sí puedo afirmar que no tiene nada que ver con el reloj de horas de a bordo.

A unos treinta metros del centro del impacto, se desenterró parte de la garra del dispositivo de arranque tipo Hucks. La pieza hallada es el collar de acero que se sujetaba a la hélice mediante seis tuercas, pero del que ha desaparecido el cono con su garra final, soldado al collar. Aún a falta del cono con su garra, la pieza tiene su interés, ya que al ir ubicada alrededor del eje de la hélice, podemos determinar el diámetro exacto del eje que propulsa la hélice, o sea, 111 mm.

Las detecciones se suceden y aparecen toda clase de piezas pequeñas: tornillos de precisión, tuercas del bloque motor, arandelas, engrasadores, muelles y un largo etc. Todo ello se recoge, se limpia y se clasifica cuidadosamente. A una distancia considerable, se halló (a simple vista) la típica hebilla en acero galvanizado del cinturón de seguridad, así como unos tubos cuadrados de dural, pertenecientes a la estructura interna del avión, además de una polea loca, de las asistidas por rodamientos. Esta polea, en concreto, se aloja en la cuaderna nº 11, junto a otra polea gemela, casi al final del fuselaje. Su misión es asistir los cables de acero que accionan el timón de dirección.

Al desmontar la susodicha polea para su limpieza, pudimos comprobar que se componía de un herraje de acero, sujeto al cual, mediante tornillos y tuercas, se encuentra la polea articulada, protegida por un carenado de chapa de aluminio. En su interior hallamos dos pequeños rodamientos de tipo oscilante, fabricado en Suecia por la firma SKF, de dos centímetros de diámetro. En el resto de las piezas se observan inscripciones hechas a punzón de origen ruso y, concretamente, un rombo con la letra cirílica que se lee IU, además de otro rombo con la cifra 3 en su interior. Esta última inscripción se observó también en unas planchas de duraluminio remachado, que aparecieron desperdigadas por aquellos contornos. La primera de estas planchas medía 19 x 12 cm, mientras la segunda, de forma trapezoidal, era de 14 x 12 cm. En otra pieza, desenterrada casi 12 meses más tarde, apreciaremos el mismo rombo con el mismo controlador de calidad (2/30). Según veremos, esta última pieza tendrá una importancia capital para nuestra investigación.

Me sentía acuciado por la necesidad, sin límites, de saber más. Así, después de constatar que se trataba de un I-16, quise saber si era del tipo 5, 6 o 10. La respuesta se hizo esperar casi un año. El caso fue que al tamizar los miles de pequeños fragmentos de chapa de aluminio, descubiertos con el detector, me llamó la atención uno de ellos, ya que, a pesar de su mal estado, parecían apreciarse en él letras y números. En efecto, se trataba de una pequeña placa de 5,7 x 3 cm,



Caja conexiones encendido

que resultó ser la placa de fabricación de la célula del avión. Una vez limpia y enderezada, se pudieron leer perfectamente los siguientes datos (escritos con caracteres cirílicos): ZAVOD (fábrica) 21 SERIA (serie) 354, Nº 107; seguía el código del controlador de calidad: 2/30, y a continuación, la fecha de montaje: 25-03-38

La "zavod" (fábrica) 21 estaba ubicada en Gorki (Nizni Nóvgorod) y se la conocía con el nombre de SERGO ORDZONIKIDZE, en honor al ilustre revolucionario bolchevique. En esta ciudad estaba, asimismo, la oficina de diseño de NIKOLÁI NIKOLÁIEVICH POLIKÁRPOV, célebre ingeniero aeronáutico, creador del I-16. Estos valiosos datos permiten demostrar, fehacientemente, que se trataba de un I-16 y no de otro tipo de aparato, ya que la 21 de Gorki, en esos años, montaba únicamente el I-16. Pero, hilando más fino, podemos aseverar que el avión que investigamos era del tipo 10, ya que, al consultar la documentación existente, veremos que el 25 de diciembre de 1937, Kliment Voroshílov ordenó con carácter de urgencia la conversión de la línea de montaje del tipo 5 a la del más avanzado tipo 10 en la GAZ 21. El director de la planta, Y. M. Miróshnikov, respondió que la conversión se había planeado para dentro de un año, pero le conminaron para que lo hiciera en... ¡DOS DÍAS! Y, efectivamente, el día de año nuevo de 1938 salió de la planta el primer avión de prueba del I-16, tipo 10, en que se hicieron las pertinentes pruebas, en el suelo, de las ametralladoras (recordemos que el nuevo modelo montaba cuatro ametralladoras) y el día 11 de enero voló por primera vez este prototipo, a los mandos de Stépan Suprún. En el mes de marzo de 1938, ya salían de la línea de montaje los primeros ejemplares de serie, que serían enviados a España. Entre éstos se encontraban los aparatos con los números de fábrica 107 y 124 (que fueron hallados por el que suscribe a relativamente pocos kilómetros el uno del otro. Como se puede suponer, el avión que nos ocupa no llegó a España hasta agosto de 1938, a punto para el choque del Ebro y aquí caer derribado.

Isaac Montoya

Continuará en el próximo número.



HEMOS LEÍDO...

José Sarrió Calatayud y su Dewoitine 510.

Cuadernos de Aviación Histórica (nº 3, enero-febrero 2004)
La nueva revista bimensual de historia aeronáutica Cuadernos de Aviación Histórica.

(Suscripciones en suscripciones@aviacionhistorica.com) ha publicado un documentadísimo estudio realizado por nuestro socio David Gesalí sobre José Sarrió Calatayud, autor del primer derribo nocturno de la historia aeronáutica española. Este artículo, ilustrado con numerosas fotografías –entre las que se incluye una imagen inédita de un Dewoitine republicano- supone una importante aportación al desconocido capítulo de la aviación nocturna republicana, a la que siempre se ha aludido citando la conocida actuación de los pilotos soviéticos en misiones de noche en detrimento de las escuadrillas españolas de caza (dirigidas por Walter Katz y José Falcó) y bombardero (los Rasantes comandados por Miguel Garcimartín). En próximos números (bimensuales y monográficos), Cuadernos de Aviación Histórica va a dedicar más trabajos sobre La Gloriosa y la historia aeronáutica española.

Simón Fiestas

2004 FORUM UNIVERSAL DE LAS CULTURAS Y LA PAZ

Este acontecimiento mundial que se celebra del día 9 de mayo hasta el 26 de septiembre de 2004, durante 141 días ofrece un marco de reflexión proyección en el futuro, diversidad cultural, un desarrollo sostenible y las condiciones de la paz.

El pasado 4 de febrero de 2004, una representación de ADAR, Junta Directiva Catalana-Norte-Balear ha estado en Gandesa, población donde ya tenemos un monumento que fue inaugurado el año 1987 con el advenimiento de la democracia en España.

El acto del día de referencia fue una realidad en el Ayuntamiento de Gandesa, donde por parte del Forum-Barcelona y una representación del Ayuntamiento, fue suscrita una colaboración mutua de participación en los actos del Forum, que serán diversos y en particular la inauguración de un Memorial, en recuerdo y homenaje a todas las víctimas de la Guerra Civil y en concreto de La Batalla del Ebro. Se habilitará una finca en el paraje llamado el Pico de la Muerte, donde el Ayuntamiento de Gandesa construirá el Memorial, que a medida que tengamos información se comunicará a todo nuestro colectivo de ADAR.

Simón fiestas

FUNDACIÓN PARQUE AERONÁUTICO DE CATALUÑA

Esta Fundación en la que figuran compañeros asociados a ADAR, acaban de inaugurar una «Exposición del Centenario» en el aeropuerto de Sabadell y que durante los días 11 a 29 de febrero estará en el Centro Cívico de Sant Jordi de El Prat de Llobregat. Merece recordar que esta fundación va cubriendo el objetivo cultural-aeronáutico que es el Museo Aeronáutico de Cataluña.

Actualmente un grupo de asociados voluntarios acaban de pintar la AISAI-115 «Garrapata» para su exposición estática. También está en proyecto la restauración del Phantom y una serie de veleros que se han recuperado en Igualada, han pasado a formar parte de la colección de PAC (Parque Aeronáutico de Cataluña). Como suponemos puede interesar el tema, seguiremos informando.

Simón fiestas



UN SERVICIO

Raudas como las centellas
 Cortan el ciclo tus alas
 Detrás van los corazones
 De aquella gran muchachada
 Que no saben de tristezas
 Pero saben dar la cara
 Todos sujetos al ritmo
 Que les da cualquier batalla.
 Siguen tercios en su rumbo
 Donde el destino los manda.
 Prieta las manos en los mandos
 Oteando como un águila.
 La torreta es todo nervio
 Esperando en lontananza
 Que surja la caza enemiga
 Decidida a dar batalla.
 Surge en esto el recuerdo
 Que despierta en la mañana
 Recuerdos de infancia dulce
 Recuerdos de vida grata
 Recuerdos de novia ausente...
 ¡Cariño que tanto le ata!
 Sin embargo estos recuerdos
 Que le aterra el alma
 El tiene que rechazarlos
 Pues el objetivo llama
 Tiene que luchar con fe
 La República lo manda,
 Allá, muy lejos en el fondo
 La línea del frente pasa
 Estamos ya progresando
 Hacia la verdad que llama.
 El pulso se nos acelera
 Se resaca la garganta.
 Aparecen en el cielo
 Nubarrones de metralla
 Alterando nuestro vuelo
 Y aterrando nuestras almas
 Son pequeñas nubes que estallan
 Sembrando de vibraciones
 Todo lo que a su lado pasa
 A manos del navegante
 Que el visor prepara
 Poniendo en ellos el ángulo

De caída a la granada.
 Se sumerge en la cabina.
 Sin echar cuenta de nada.
 Da ordenes al piloto
 Para corregir la marcha
 Para pasar justamente
 Por la vertical marcada.
 En la esfera del visor
 El objetivo pasa
 Acercándose cada vez
 Hasta el tope que marca.
 Una vez llegado a este
 y lanzadas las granadas
 Por teléfono anuncia
 Con voz fuerte «lanzadas».
 La escuadrilla ante este grito
 Gira veloz la escapada
 Tras antes dejar caer
 Todas las demás granadas
 Se pone rumbo al regreso
 Los ánimos se levantan
 Solo existe la duda
 Si nos atacara la caza.
 Allá como puntitos a lo lejos
 Aparecen en la distancia
 Que avanzan muy velozmente
 Una escuadrilla de caza.
 Giran veloces las torretas
 Apuntando a los que avanzan
 Y estos nos pasan veloces
 Dándonos una gran pasada
 ¡Pero si son los nuestros!
 Es la protección que mandan
 Si tienen las franjas rojas
 Son nuestros aviones de caza.
 Regresamos a nuestra Base
 Con un murmullo de alas
 Adormecido esperamos
 El resurgir de otra mañana.

Ángel Aroca

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.

Constantino López Peris	(Mallorca)	15-12-03
Juan Romero Jurado	(Torremolinos)	08-01-04
Luis Saporta Duart	(Tortosa)	04-03
Francisco Casanvoas	(Barcelona)	02-04
Lidio Meco Merchante	(Pedro Muñoz)	13-02-04
José M ^e Baldero Escudero	(Miranda de Ebro)	20-02-04

AYUDAS A ICARO AÑO 2003

171	Madrid	ANONIMO	20,00
172	Badalona	A. Vallés Pasalamar	20,00
173	Barcelona	J. Ramoneda Vilardaga	50,00
174	Hospitalet de LL.	M. Garau Salom	20,00
175	Hospitalet de LL.	A. Sánchez Martínez	10,00
176	Rubi	M. García Adelantado	10,00
177	Villarana	G. Sánchez Sala	12,00
178	Alcabendas	F. Aresté González	70,00
179	Madrid	J. Sánchez Casas	5,00

* * *

AYUDAS A ICARO AÑO 2.004

1	Leganés	A. López Márcos	10,00
2	Madrid	A. Montes Delgado	12,00
3	Madrid	Anónimo	20,00
4	Madrid	V. Montejano Moreno	40,00
5	Madrid	F. Cobeña del Olmo	10,00
6	Francia	M. Vello Benavente	20,00
7	Francia	Dolores Martínez	20,00
8	Madrid	J.J. Aparicio Cascón	40,00
9	Tomelloso	C. Ruiz Daimiel	20,00
10	Alcantarilla	A. Cervera Pérez	10,00
11	Valencia	Fco. Nájera Pérez	40,00
12	Valencia	R. Martínez Qunza	30,00
13	Madrid	S. Martínez París	12,00
14	Madrid	Agustina Camaño	12,00
15	Murcia	J. de Dios Bernal	30,00
16	Francia	P. Megino Lloreda	20,00
17	Francia	Denise Bordou Maiques	10,00
18	Madrid	L. Jacobo Sandonis	15,00
19	Francia	S. Cruz Centelle	60,00
20	ColladoV.	M ^a Cruz Navarro	10,00
21	Madrid	Samira Salah	20,00
22	Francia	Anna Santos	30,00
23	Torre vieja	I. Velázquez Aparicio	12,00
24	Eibar	L. Ecenarro Arquiaga	12,00
25	Eibar	J. Laucirica Aranzabal	12,00
26	Eibar	S. Marzana Amuategui	12,00
27	Eibar	J. Arizmendarrieta	12,00
28	Eibar	Polonia Lolchate	12,00
29	Eibar	Carmen Sarasua	12,00
30	Eibar	Hilaria Zapatero	12,00
31	Madrid	Menuala Bascuñana	10,00
32	Madrid	J. Ibáñez Criado	15,00
33	Madrid	P. Muñoz Bermejo	60,00
34	Francia	A. Luesma Asticula	40,00
35	Madrid	A. del Peso Díaz Corralejo	40,00
36	Madrid	J. Márquez Muñoz	15,00
37	Madrid	G. Gutiérrez García	10,00
38	Madrid	C. Cascante Domínguez	10,00
39	Francia	J. Falcó Sanmartín	40,00
40	Francia	Carmen. Vda. de Alles	20,00
41	Palafrugell	LI. Negra i Escuder	20,00
42	Madrid	Pilar Alvarado, Vda. de Fuentes	30,00
43	Madrid	Ana Benavente, Vda. de Frutos	60,00
44	Madrid	E. Hernández Arriero	40,00
45	Torre vieja	A. Baliato Holgado	40,00
46	Albacete	A. Bañon Rubio	40,00
47	Eibar	Blanca Echebarria	12,00
48	Francia	A. Sanz Bocos	150,00
49	Cartagena	A. Márquez Delgado	20,00
50	Madrid	L. Bascuas Batall	10,00
51	Madrid	Antonia Llopis, Vda. de Jiménez	20,00
52	Santander	S. García Hierro	40,00

SE INCORPORAN A A.D.A.R.

JACQUES JIMÉNEZ MORAÑÓN



BREVE INFORMACIÓN DE LOS GRUPOS SB-2, Nº 12 y 24 DURANTE EL CONFLICTO EN ESPAÑA (OCTUBRE 1936 AL 19 DE FEBRERO DE 1939)

Voy a relatar episodios desde mediados del mes de Octubre de 1936 hasta finales de 1938 en los aviones SB-2 (llamados Katiuskas) en la zona republicana.

Primero expresaré brevemente la situación de la aviación en España en el periodo 1930 a 1936 en la cual yo he estado al servicio de ella, y después del año 1936 hasta finales de 1938.

En nuestro país, la aviación se encontraba atrasada en lo referente a nueva construcción, patentes de aviones y material suplementarios para su uso en vuelo (como paracaídas, brújulas, sextante para efectuar bombardeos, ametralladoras, etc). Acerca de esta carencia, voy a referir una tragedia que aconteció al principio del conflicto a dos compañeros de la Aeronáutica Naval que en una misión de reconocimiento en el sector de Granada, por una avería (incendio del motor de un Vickers) y al no poder tomar tierra, tomaron la decisión de lanzarse en paracaídas, pero el único que llevaba paracaídas era el piloto, quién se lanzó pero los otros 2 tripulantes fallecieron estrellándose, lo cual demuestra la falta de elementos necesarios para volar en aquellos momentos en los aviones propios.

Voy a proseguir relatando la llegada de los aviones procedentes de la U.R.S.S. de bombardeo ligero y reconocimiento SB-2. La primera remesa de aviones SB-2 llegó a España en la primera quincena del mes de octubre en cantidad de 31 aviones; al final de dicho mes llegaron otros 4 más, o sea, que en total llegaron 35 aparatos. Su montaje ya lo expresé en uno de los boletines de ADAR y anotando los servicios efectuados por nuestros heroicos mecánicos en nuestro conflicto. Con los aparatos llegaron, aproximadamente, 15 pilotos, 12 observadores-navegantes, 10 ametralladores y 10 mecánicos. Como se puede observar no llegaron los tripulantes suficientes para completar dichos aviones, por lo que fue necesario preparar pilotos, observadores-navegantes y ametralladores españoles. Se dio doble mando con un aparato a Arean, Pereira, Mendiola, Arcega y otros.

El problema fue el de equipar los aparatos con observadores-navegantes, ya que la mayoría de ellos estaban efectuando el curso de piloto en La Ribera y Alcantarilla. Se seleccionó, con la intervención del Jefe de Aviación militar Hidalgo de Cisneros, el cual se dirigió al Jefe de la Escuela, Coronel Alejandro Gómez Spencer, para ver cómo estaban en vuelo los observadores-navegantes de la Aeronáutica Naval. La situación de ellos, era que estaban efectuando ya vuelos de transformación, por lo tanto, casi al final del curso. Se decidió dar por terminado el curso de pilotos para que los alumnos pudieran incorporarse a las unidades de bombardeo ligero SB-2. Hidalgo de Cisneros tomó nota de los alumnos que iban a efectuar y obtener en la U.R.S.S. el título de observadores-navegantes y también efectuar cursos en España con licenciados de la Universidad.

Los observadores de Aviación Naval fueron incorporados a los SB-2, algunos con pilotos soviéticos, particularmente con los jefes de escuadrilla y patrulla, entre los cuales estuvieron: Sospedra, Allende, Bragado, Caldevilla, Blanch, Gundín, Gómez, Velázquez, Maquivar y otros.

Al principio, algunos de estos observadores-navegantes, vo-

laron con pilotos soviéticos, particularmente con los jefes de escuadrillas, ya que las pruebas de los montajes y servicios en vuelo eran necesarios experimentarlos, así como las observaciones de los terrenos, para ellos nuevos, y tener una noción de los puntos de observación de los diferentes aeródromos. Ya después de otorgar el doble mando a los futuros pilotos de estos aviones, cada vez fueron incorporándose mayor número de pilotos como: Montoro, Gracia, Gómez, Barrionuevo y otros. Con ellos se formó el Grupo 12 y se empezaron los reconocimientos y otras misiones en la retaguardia de la zona nacional.

Los aviadores soviéticos de los aviones SB-2 (Katiuskas) que actuaron en España y que yo recuerde, desde Octubre de 1936 a Octubre de 1938 fueron:

Jefe Aviación Soviética: Yacob Vladimirovich

Jefes: Ivan Proskurov

Niesmiyanov Ivanov

Skorobodnikov Oprochenko

2º Jefe: Hernst Schacht

A. Linde (descendiente de la República Alemana Soviética, estuvo en España desde el principio de nuestra guerra (octubre de 1936) hasta mediados de abril de 1937; fue profesor en la Escuela de Kirovabad, ciudad en donde se realizaron los cursos de futuros pilotos españoles; este aviador desapareció posteriormente. Georgui Tupikov y algunos más que expongo a continuación: 1ª patrulla mandada por Sedlasnikov como piloto y Bibikov como observador-navegante; a esta patrulla se agregaron los pilotos Arcega y otro piloto español y los observadores-navegantes españoles Maquivar y Caldevilla de la Aeronáutica Naval. Además del personal soviético indicados anteriormente, también estuvieron los pilotos y observadores-navegantes: B. Kasarov, K. Dobrogontski, F. Maksimov, Capitán C.A. Korcdesty, Konstatin Beliakov y el General-Mayor observador-navegante: Andrei Efimovich Konotopov; en 1941 fue derribado y tras ser hecho prisionero el 10 de Septiembre de 1943, falleció en un campo de concentración alemán.

Durante la guerra civil española murieron un total de 97 ciudadanos soviéticos entre pilotos de caza, bombarderos, observadores-navegantes, ametralladores, ingenieros aeronáuticos y algunos mecánicos. Éstos últimos llegaron a España juntamente con los aviones, pero poco después fueron suplidos por mecánicos españoles, los cuales fueron unos héroes en su trabajo. Los pilotos españoles durante el periodo de octubre de 1936 a mediados del año 1937 volaron como puntos en patrullas de aviones y poco a poco fueron incorporados a formaciones como Jefes de patrullas y escuadrilla.

En 1937 llegó otra remesa de aviones SB-2, en número de 31, con los cuales se formó el Grupo 24; los 6 aviones que quedaban, que formaban el Grupo 12, se trasladaron al sur de España, figurando como tal grupo hasta que en el mes de noviembre de 1937 se incorporaron al Grupo 24. Éste se formó con cuatro escuadrillas, alguna con tripulantes españoles, al mando del grupo; el primero lo mandó Arcega, pero estuvo poco tiempo ya que al cabo de un mes se hizo cargo del grupo Pereira. Con él se actuó durante cierto tiempo, sien-



do reemplazado por Mendiola quién ostentó el cargo hasta diciembre de 1938. En octubre de 1937 llegó la primera expedición de alumnos pilotos y observadores- navegantes españoles formados en la U.R.S.S., así como los licenciados en la Universidad y otro personal soviético.

Mi relación con Mendiola fue buena, aunque, a veces, teníamos algunas pequeñas discusiones sobre el sistema de navegación, ya que mi criterio era navegar sobre brújula para pasar más o menos desapercibidos por los puntos de observación de las fuerzas nacionales. También le hacía observar que todas las misiones no eran iguales ya que otras veces se podía ir bordeando las carreteras cuando el objetivo era la observación de movimientos de tropas y material enemigo. Durante este tiempo pude comprobar, con ejemplos mis puntos de vista sobre navegación, ejemplos: Pamplona, aeródromo aragonés, Mallorca, operación Norte -sector de Asturias y Santander- y Soria.

El SB-2 fue el mejor aparato que se recibió de la U.R.S.S.; era un avión bimotor totalmente metálico, diseñado para largas distancias dentro del territorio español; ejemplo de ello el traslado desde Alcalá de Henares al Norte de España de aviones de caza con vuelta a Alcalá de Henares. Su velocidad y sus 6000 metros de altura - y que algunas veces se alcanzó más- eran superiores, en ese periodo, a los aviones entonces existentes en la zona nacional. El último envío de la U.R.S.S. fue una pequeña remesa en la que los aviones se perfeccionaron con el recubrimiento de los depósitos de gasolina y se aprovisionó de instalación de oxígeno; con estas mejoras en los bombardeos y reconocimientos se pudo alcanzar más altura, lo que supuso una ventaja para defenderse y hacer más efectivos los ataques a los aviones nacionales Fiat CR.32 y Bf.109, los cuales tenían como todo aparato volante sus defectos y puntos vulnerables.

A pesar de la apreciación negativa de algunos corresponsales y críticos, tanto civiles como militares, que expresaban sus opiniones en libros y revistas y que juzgaban a los tripulantes de los aviones SB-2, tanto soviéticos como gubernamentales, poco capacitados y con poco entusiasmo en la lucha, he de decir que yo, como uno de los tripulantes de dichos aviones desde el inicio del conflicto, no puedo compartir dicha opinión, ya que hubo momentos en la lucha de auténticas heroicidades y de una preparación excelente en los servicios. Tengo en mi mente episodios de lucha en inferioridad numérica, dignos de relatar, a pesar de que las condiciones no eran favorables, puesto que el conflicto era una lucha entre padres, hijos y hermanos.

Resultaba normal que el personal de vuelo fuese asimilando y perfeccionando, poco a poco, las obligaciones aéreas en luchas, ya que ellos contaban entre 17 a 20 años y que cumplieron las órdenes encomendadas, con disciplina y orden, en todo momento de nuestro conflicto, y desde el primer momento asumieron nuestra consigna de: «AUDACIA, DISCIPLINA y GALLARDIA». Desde el principio de la formación de los Grupos 12 y 24 se tomó la decisión de formar una escuela dentro de los grupos, precisándose cuando, los pilotos, observadores-navegantes, ametralladores y especialistas mecánicos debían incorporarse a dichas unidades.

Quiero destacar, pilotos y observadores-navegantes y mecánicos ejemplares, como: RODRÍGUEZ, SAN PEDRO, MATA, HERNANDO, SAN JOSE, RAMOS, SEPÚLVEDA, ELEUTERIO, ESTEBAN, GREGORIO, MEDINA, ALONSO, VELAZQUEZ, BLANCH, MAQUIVAR, BLANCO, GÓMEZ y otros, y los ametralladores: BONILLA, JUAN FRANCISCO

GOMEZ (que posteriormente fueron pilotos y que al final del conflicto no se supieron aprovechar para incluirlos en las Fuerzas Aéreas y hacer una aviación española fuerte y capacitada por su disciplina y amor a su profesión.

En conversaciones con Ignacio Hidalgo de Cisneros, en los momentos de lucha, una de ellas la batalla de Guadalajara, le insinué que por qué no se efectuaba y se comprobaba la efectividad de las brigadas de paracaidistas, que nos podían dar algunos triunfos, ya que todas las tropas italianas retrocedían a paso ligero, dejando sus armamentos y transportes en la carretera con dirección a su sede de Calatayud. También se lo recordé en el paso del Ebro, ya que en Gandesa, uno de los puntos que frenó el avance y según información de unos prisioneros, solamente existía una compañía de carabineros y guardias civiles ya que las tropas nacionales estaban situadas lejos de dichas avanzadillas.

En resumen, los aviones SB-2, además de efectuar servicios ~e gran profundidad a Pamplona, Sevilla, Córdoba, al Norte de España, llevando detrás aviones de caza para su actuación en el Norte de España y regresando sin escala, también efectuaron servicios a Palma de Mallorca con gran efectividad y sin pérdidas de aviones, pero sí de los alemanes e italianos. Los aviones SB-2, que según mis cálculos fueron 135, efectuaron 40.000 horas de vuelo; se derribaron 10 aviones y algunos de los tripulantes de aquellos efectuaron en efectivo 1.000 horas de vuelo sin descanso; desde octubre de 1936 a 1938 se derribaron dos aparatos, a pesar de que nuestros aviones tenían carácter defensivo.

EN EL DECLIVE DE LA JUVENTUD SE EMPIEZA A VIVIR DE LOS RECUERDOS.

Juan Caldevilla

CARACTERISTICAS DEL BIMOTOR DE BOMBARDEO SB.2 KATIUSKA

- Construcción ligera
 - Monoplano de ala mediana, Con tren de aterrizaje retráctil.
 - Propulsión por 2 motores M-100, de 12 cilindros en «V» y 860 cv. de potencia cada motor.
 - Refrigeración por líquido. -Hélice bipala.
 - Armado de 4 ametralladoras; dos en la proa y dos en la parte trasera para el ametrallador; una para la parte baja del fuselaje y la otra por la parte superior. -Cabina cerrada, siendo necesario descubrir la cabina
- Dimensiones:
- Envergadura: 20,40 metros.
 - Longitud: 12,35 metros
 - Peso en vacío: 3.960 Kg.
 - Peso Con carga: hasta 7.050Kg.
 - Velocidad máxima a 5.000 metros de altitud: 450 Km./h.
 - Velocidad máxima de los nuevos a 5.000 metros de altitud: 560 Km./h.
 - Velocidad mínima: 125 Km./h. -Autonomía: 1.500 Km.
 - Techo: 8.500 m.



POLIKARPOV I-16

l'histoire d'un avion révolutionnaire

