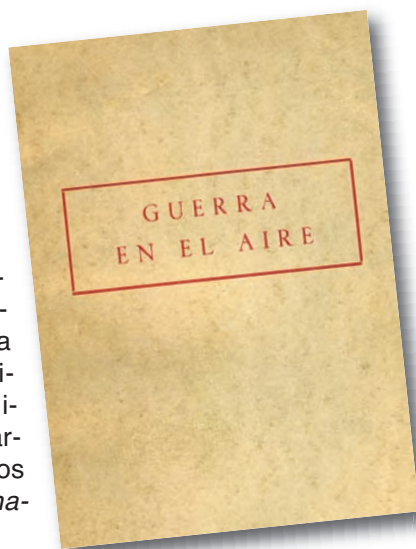


# Fuentes primarias de la guerra aérea en España: textos autobiográficos españoles (I)

CARLOS LÁZARO ÁVILA  
Miembro del IHCA

La gran mayoría de las investigaciones realizadas sobre la contienda aérea de la Guerra Civil han sido inducidas por la lectura de libros de memorias de aviadores de uno y otro bando cuyas experiencias han sido el verdadero medio de reclamo para aventurarse con posterioridad en la búsqueda y análisis de los documentos de archivo. En Historia esos libros se consideran *fuentes primarias*.

A veces, la lectura comparada de documentación de archivo y la información obtenida en las fuentes primarias nos ha deparado desagradables sorpresas, rasgando el halo de idealismo –o veracidad– que parecía reunir la memoria autobiográfica de los aviadores españoles de la guerra civil; pero en la mayoría de las ocasiones han servido para alentar y profundizar en la búsqueda de la información



que alumbraran los hechos que pudieron haber ocurrido.

Desde nuestro punto de vista, dos son las obras de este tipo que pueden considerarse como referencia fundamental o, si se prefiere, como medio de “enganche” de los aficionados e historiadores de la Guerra Civil: la *Guerra en el aire* de Joaquín Gar-

cía Morato-Castaño, máximo As de la guerra aérea de España, y *Yo fui piloto de caza rojo* (*Sangre en el cielo* en su edición mexicana) de Francisco Tarazona Torán.

Estas obras son casi de obligada referencia para la mayoría de las autobiografías que se escribieron posteriormente y, como tendremos ocasión de exponer, en muchas ocasiones los libros de Morato y Tarazona se han tomado como fuente documental absolutamente verídica, sin

analizar ni contrastar el contenido de las mismas, convirtiéndose en libros de referencia casi indiscutibles. En el caso de *Yo fui piloto de caza rojo*, algunos investigadores -



Heinkel 45.  
Foto IHCA

res le han conferido primacía y veracidad a su testimonio por encima del de otros compañeros de unidad o bando, postergando en algunos casos la existencia de otras fuentes primarias para la historia aeronáutica.

El objetivo de este trabajo es dar a conocer la existencia de este tipo de fuentes y contribuir a su difusión, tanto para fomentar su uso como para valorar y evaluar la discusión de sus contenidos en las investigaciones históricas aeronáuticas de la Guerra Civil. En esta ocasión expondremos las memorias realizadas por autores españoles (Aviación de Franco o Hispana y Aviación de la República) dejando para posteriores artículos los libros escritos por los aviadores extranjeros.



Vázquez Sagastizábal, Salas y Morato. Foto R. Calparsoro.

## MEMORIAS AERONÁUTICAS DE LA AVIACIÓN DE FRANCO (AVIACIÓN HISPANA)

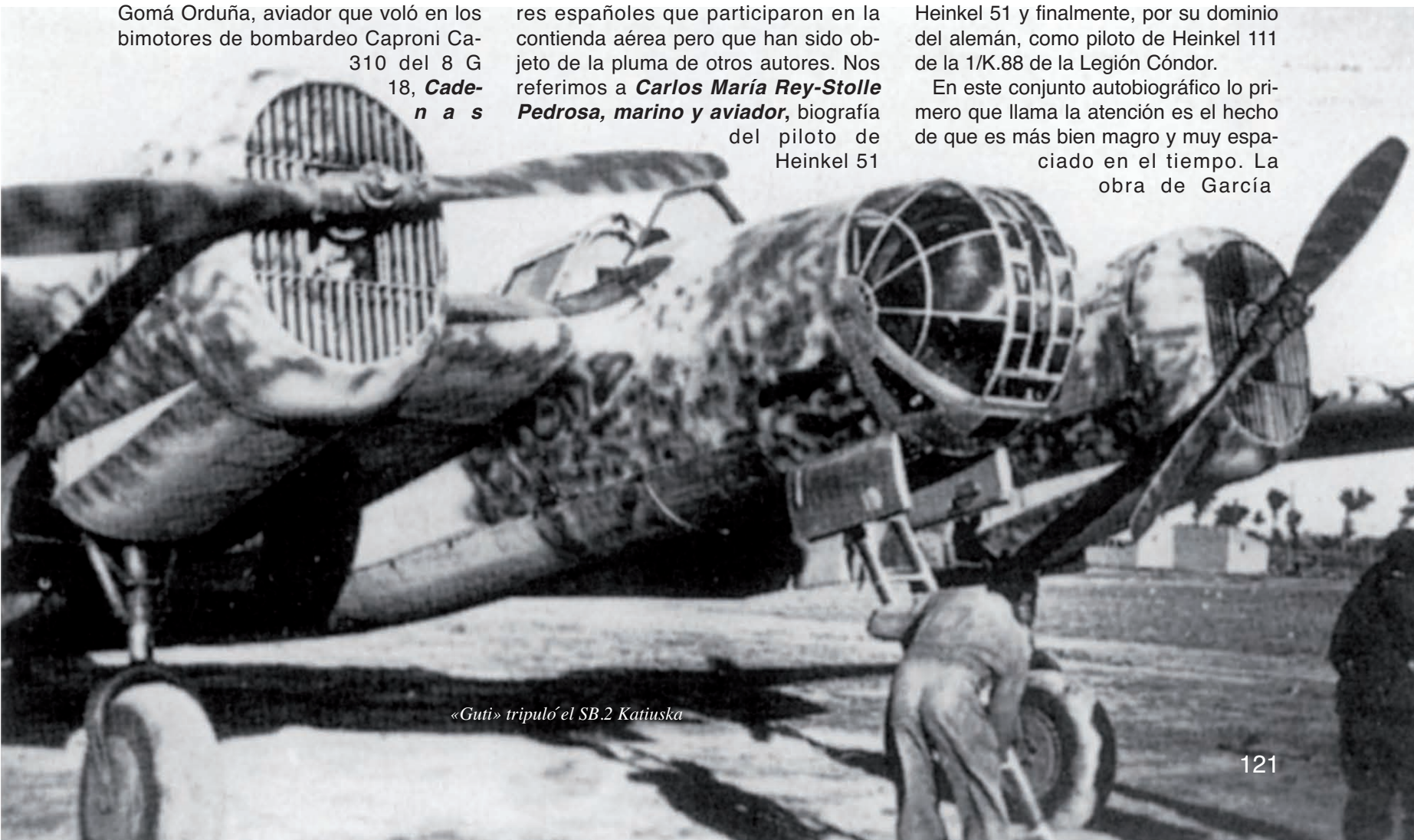
El primer hecho a tener en cuenta en el conjunto de fuentes primarias de los pilotos de la Aviación que lideró el general Alfredo Kindelán Duany es su escasa producción. Desde el final de la guerra hasta hoy en día tan sólo se han publicado cuatro libros que citamos por orden cronológica de edición: **Guerra en el aire** del As Joaquín García Morato, piloto de caza Fiat CR.32 *Chirri*, **La guerra en el aire (Vista, suerte y al toro)** de José Gomá Orduña, aviador que voló en los bimotores de bombardeo Caproni Ca-310 del 8 G 18, **Cadena a s**

**del Aire** de José Luis Jiménez-Arenas, aviador de Heinkel 45, Heinkel 51 en "La Cadena" (aviación de asalto) y Heinkel 112, **Combate sobre España**, el libro de José Larios que narra sus vicisitudes como observador-bombardero de un Junker 52, piloto de *Chirri* y de Heinkel He-112; por último, **Mis cuadernos de guerra** en el que Alfredo Kindelán Duany, jefe de la Aviación de Franco, transmite sus impresiones sobre la guerra desde la Jefatura del Aire.

A lo largo de estos años también se han publicado dos libros sobre aviadores españoles que participaron en la contienda aérea pero que han sido objeto de la pluma de otros autores. Nos referimos a **Carlos María Rey-Stolle Pedrosa, marino y aviador**, biografía del piloto de Heinkel 51

y He 112 realizada por su hermano, el jesuita Alejandro Rey-Stolle Pedrosa<sup>1</sup>, basado en la profusa relación epistolar mantenida entre los dos hermanos; este libro tiene más contenido de libro de devoción religiosa que de fuente histórica. La otra obra es **José Ramón Calparsoro. Un piloto español en la Legión Cóndor**<sup>2</sup> en la que Cecilio Yusta Viñas, investigador del IHCA, sin llegar a realizar un estudio biográfico *stricto sensu*, transmite el fruto de las entrevistas mantenidas con su entrañable amigo, piloto de Heinkel 46 del 3 G 11, Heinkel 51 y finalmente, por su dominio del alemán, como piloto de Heinkel 111 de la 1/K.88 de la Legión Cóndor.

En este conjunto autobiográfico lo primero que llama la atención es el hecho de que es más bien magro y muy espaciado en el tiempo. La obra de García



«Guti» tripuló el SB.2 Katiuska



García Morato sube a su inseparable Chirri. Foto IHCA.

Morato se publicó en 1940 (el libro de Rey Stolle apareció en 1941), Gomá editó su libro en 1958, mientras que Jiménez-Arenas sacó a la luz sus memorias en 1973; las de Alfredo Kindelán y José Larios se publicaron en 1982. Carecemos de los recuerdos de aviadores que tripularon aviones de bombardeo, ametralladores-bombarderos (exceptuando el periodo de servicio de José Larios en los Junkers 52) y, como en casi todas las historias aeronáuticas, la de los grandes olvidados: el testimonio de mecánicos, armeros y personal de tropa. A la hora de referirnos a este conjunto de obras podemos establecer una diferenciación entre memorias de aviadores que narran su experiencia personal (García Morato, Jiménez-Arenas y Larios) y obras generales sobre toda la guerra aérea en la que también intervinieron sus protagonistas (Kindelán Duany y Gomá Orduña).

La *Guerra en el aire* de Joaquín García Morato Castaño, constituye la primera fuente histórica de la aviación franquista, obra revalorizada por el hecho de que fue el máximo As de la contienda aérea. En su libro se pueden distinguir tres apartados. En el primero de ellos, redactado en primera persona, comenta su incorporación al bando de Franco, el periplo bélico que inició en el mes de agosto a bordo de un caza Hispano Nieuport 52 con el que consigue abatir a cuatro aviones enemigos antes de recibir el avión con el que se convertiría en el piloto legendario de la guerra, el Fiat CR.32. Esta parte del libro de García Morato es útil para conocer la lucha aérea de los primeros días de la guerra antes de la llegada del material



Pocos son los recuerdos de pilotos de bombarderos pero sí quedó reflejado el periodo de servicio de José Larios en los Junkers 52.

extranjero, el ambiente vivido por los aviadores en la defensa de Córdoba, la gestación de la Patrulla Azul y su divisa, el combate del Jarama y la concesión de la Cruz Laureada de San Fernando. También alude a uno de los hechos más dolorosos que Morato vive en la contienda: la reclamación –sin éxito– del cuerpo sin vida de su cuñado Carlos de Haya, muerto en combate aéreo en Teruel. Por lo general, el piloto melillense narra de forma general, sin entrar en muchos detalles, la evolución de la guerra aérea, salpicando el relato con aspectos como su estancia en el Estado Mayor y su posterior regreso al frente del Grupo, su nombramiento como Consejero Nacional por parte del general Franco y sus combates a bordo del Fiat 3-51. Las memorias de Morato propiamente dichas se interrumpen en septiembre de 1938.

Los dos apartados siguientes son muy diferentes. El que sigue al relato del propio Morato, narrado en tercera persona, refleja la actuación del aviador en el Ebro, aludiendo al incidente en el que es ametrallado por un piloto novel que provoca su aterrizaje fuera de campo (hecho objeto de controversia puesto que varios aviadores republicanos reclaman haberlo abatido) y se enumeran cronológicamente sus servicios más destacados hasta el vuelo fatídico del aeródromo de Griñón, donde pierde la vida. La última parte de la *Guerra en el aire* está formada por el cuaderno de vuelo en el que se indica cronológicamente, desde agosto de 1936 hasta marzo de 1939, el aparato, la misión realizada y las incidencias de la misma, finalizando con una relación de servicios, cómputos de horas de vuelo y

aviones derribados. Para terminar, el libro se completa con una amalgama de textos en las que se recogen entrevistas al aviador de periodistas extranjeros, poemas y sonetos dedicados a García Morato en vida y artículos necrológicos de diferentes plumas, entre las que cabe destacar a autores como Rafael Sánchez Mazas, Tomás Martín Barbadillo, Víctor de la Serna y Víctor Ruiz Albéniz (firmado con el seudónimo de Tebib Arrumi, en árabe, Médico Cristiano). Lamentablemente, García Morato todavía no ha sido objeto de un trabajo específico de investigación en el que se aborde su faceta humana y aeronáutica. Aunque han transcurrido más de setenta años desde su muerte, en la actualidad, aparte de múltiples referencias sobre Morato en numerosos trabajos de investigación histórica sobre la guerra aérea en España, tan sólo se han reeditado sus memorias<sup>3</sup>.

El estudiante de medicina José Luis Jiménez-Arenas Martín nos ha brindado en *Cadenas del aire* una de las obras más interesantes de la Aviación Hispana<sup>4</sup>. Jiménez-Arenas inició la guerra huyendo de Barcelona después de saber que su padre había sido ejecutado tras haber permanecido confinado en un barco-prisión del puerto de Barcelona. Se incorpora al frente de Madrid donde, mientras aguarda su solicitud para incorporarse a Aviación, trabaja como anestesista en un hospital de campaña. El libro de este aviador sevillano es útil para conocer el sistema de formación de pilotos en las escuelas de Tablada y el Copero volando las Bücker, los De



Haviland DH-9 y los muy peligrosos PWS-10 *Pavipollos* antes de incorporarse al 6-G-15 como piloto de los biplanos de ataque a tierra Heinkel He-45 *Pavos*. Jiménez-Arenas es prolijo en sus descripciones técnicas del vuelo en el *Pavo* durante su intervención en Brunete, Asturias y Aragón, aporta datos numerosos sobre los componentes de su unidad, así como una fresca visión del ambiente que se vivía en la escuadrilla durante su participación en esos frentes.

Transferido al 1-G-2 para tripular los Heinkel 51, Jiménez-Arenas realiza una minuciosa descripción del sistema de ataque conocido como "La Cadena" y sus efectos en las tropas republicanas durante las batallas de Valencia y ofensiva del Ebro, haciendo comparaciones

con su experiencia anterior en los Heinkel 45. Finalmente, será reclamado por su jefe anterior de La Cadena, para tripular los monoplanos Heinkel 112 del 5-G-5, unidad con la que interviene en la campaña de Cataluña, hecho muy especial para él puesto, pese a haber nacido en Sevilla, se considera catalán por haberse criado en Barcelona. En la parte final de sus memorias, Jiménez-Arenas comenta las sensibles pérdidas de varios compañeros del 5-G-5 y otros destacados pilotos de la aviación de Kindelán, especialmente la de Morato, ya que se encontraba presente en el campo de Griñón el día de su muerte. Jiménez-Arenas terminará la guerra destinado al aeródromo de Tetuán y luego pasa a León para entrenarse en el vuelo de los Messerschmitt Bf.109 E, dejando el Ejército del Aire para reingresar en la Universidad y licenciarse en Medicina.

Por último, cabe citar el libro *Combate sobre España. Memorias de un piloto de caza* del noble gaditano José Larios. Este aviador sufre un periplo parecido al de Jiménez-Arenas, pues inicia la guerra lejos de aviación (en un Tabor de Regulares en Tetuán) hasta que se incorpora a Aviación como bombardero-ametrallador. Larios compagina la redacción de su trayectoria en la guerra con la evolución militar de la misma, y para ello se apoya en los datos del libro publicado por José Gomá. Sus primeros servicios los realiza en un Breguet XIX de la base de Tablada antes de incorporarse a la escuadrilla de trimotores Junkers 52 "Toledo" del capitán Alfonso Carrillo, donde desempeña la



Heinkel 51 de la Cadena. Foto R. Varo

misión de bombardero en el puesto inferior del aparato, el “cubo”, que se subía y bajaba durante los despegues y aterrizajes del avión.

En esta unidad, Larios participa en la campaña de Asturias y después, partiendo del aeródromo extremeño de Naval Moral de la Mata, interviene en los frentes de Toledo —donde describe con angustia el derribo del Junkers del capitán Eustaquio Ruiz de Alda— y de Madrid. El aviador gaditano habla de las penalidades que pasa en su puesto abierto debido a las inclemencias del tiempo, los combates con los cazas republicanos y los efectos de un ataque de los aviones Polikarpov R-5 “Rasantes” en un ataque matutino sobre su aeródromo en diciembre de 1936. Antes de incorporarse a la Escuela de Vuelo de El Copero, Larios participa con su Junkers en la batalla del Jarama, donde contempla el derribo de José Calderón Gaztelu, hecho que le marcará profundamente.

En Sevilla, Larios realiza su formación aeronáutica en la escuela de vuelo de El Copero y tras obtener el título de piloto militar es destinado a La Cadena, donde realiza varios servicios y expone anécdotas similares a las del libro de Jiménez Arenas. Posteriormente es destinado al Grupo de Morato (Fiat CR 32) con el que interviene en las batallas de Valencia y el Ebro. A mediados de junio de 1938 hace un curso de capitán en Logroño y luego vuela en el frente de Extremadura para volver de nuevo a los encarnizados combates sobre el Ebro. El periplo aeronáutico de Larios en la Guerra Civil finaliza en el 5-G-5 con el que interviene en la campaña de Catalu-



ña. Fue testigo presencial de la muerte de Morato en Griñón y participó en el desfile aéreo sobre Madrid.

Como ya hemos indicado, José de Larios, combina en el relato su experiencia en aviación con amplias descripciones de los combates terrestres de la guerra civil, muchos de cuyos datos son tomados del libro *La guerra en el aire (Vista, suerte y al toro)* del entonces coronel José Gomá Orduña<sup>5</sup>, autor muy conocido por sus libros sobre la historia aeronáutica española. Gomá relató su experiencia en la guerra obviando su propia participación en la unidad de los bombarderos Caproni 310. El texto de Gomá se completa con varios mapas de los principales frentes de batalla e intercala referencias de libros sobre la guerra y artículos de diferentes medios periodísticos sin aportar una bibliografía concreta y, a veces, aporta citas e ideas

de otros libros de memorias sin mencionar la procedencia.

La última obra autobiográfica de tipo general es *Mis cuadernos de guerra*<sup>6</sup> corresponde al general Alfredo Kindelán Duany, Jefe del Aire (nombramiento otorgado por el propio Franco desde el inicio de la sublevación) y que constituye un testimonio importante para comprender no sólo la propia configuración de las Fuerzas Aéreas que se opusieron al gobierno de la II República (Aviación Hispana, Aviación Legionaria y Legión Cóndor), sino también por atribuirse la gestación de maniobras trascendentales para la posterior evolución de la guerra civil.

El primero de estos hechos cruciales, que según Kindelán, fue alentado con insistencia por él ante Franco, es, sin lugar a dudas, definitorio para el curso de la guerra de España y, al mismo tiempo, innovador en la historia aeronáutica mundial: la maniobra conjunta del “puente aéreo” y el paso del estrecho de Gibraltar. En ambas acciones jugaron un papel decisivo tanto la ayuda aérea brindada a Franco por Alemania e Italia, como el papel jugado por los escasos medios aéreos del Ejército de África que protegieron el traslado de las tropas a la península. Kindelán narra los preparativos y problemas inherentes al desarrollo de esta maniobra y la enorme ventaja estratégica derivada para el Ejército de África.

El segundo elemento importante que aparece reflejado en sus memorias es la reunificación del mando de los tres ejércitos opuestos a la República: África (Franco), Norte (Mola) y Andalucía (Queipo de Llano) en una dirección úni-



Larios junto a su mecánico Foto J. Larios.



José Gomá Orduña, autor muy conocido por sus libros sobre historia aeronáutica.



ca, cuya candidatura es apoyada vehementemente por Kindelán en las reuniones de Salamanca. Desde el momento en el que Franco ostenta la jefatura política (Estado, Gobierno) y militar, Kindelán comienza a desarrollar plenamente la infraestructura de la Aviación (bases y escuelas) y la coordinación con la Aviación Legionaria y la Legión Cóndor<sup>7</sup>.

La cordial relación entre Franco y su Jefe del Aire se vio empañada por el nombramiento de Ramón Franco como Jefe de las Fuerzas Aéreas de las Baleares. Kindelán se quejó en una firme carta a Franco del claro ejemplo de nepotismo ejercido con su hermano y del descontento que sembraba entre las filas de los aviadores de Mallorca por el pasado político de Ramón, vinculado a partidos antimonárquicos y de extrema izquierda. Esta sería la primera de las divergencias entre Franco y Kindelán a lo largo de la guerra, a la que se añadiría después la valoración militar de otros mandos (Yagüe) y otros elementos personales (el juicio derivado del enfrentamiento de su hijo y otros oficiales con un falangista). A partir de 1939, la postura monárquica de Kindelán y el encumbramiento de Yagüe a la dirección del nuevo Ejército del Aire abrirían un abismo insondable entre los antiguos camaradas de guerra.

Tan sólo resta finalizar la presentación del apartado de las obras procedentes de la Aviación Hispana con una consideración de tipo general: resulta paradójico que, a lo largo de todos es-



tos años, los aviadores del bando vencedor de la Guerra Civil no se hayan dedicado a poner por escrito sus recuerdos, privando a los historiadores de su propia versión de los hechos. Por ello, teniendo en cuenta la escasez de fuentes primarias y existiendo hoy en día la disponibilidad y accesibilidad a la documentación de los archivos militares, se abren enormes perspectivas para la realización de estudios biográficos sobre las figuras más destacadas de la Aviación Hispana aunque, lamentablemente, carezcamos del matiz humano que pudieron haberle proporcionado sus protagonistas<sup>8</sup>.

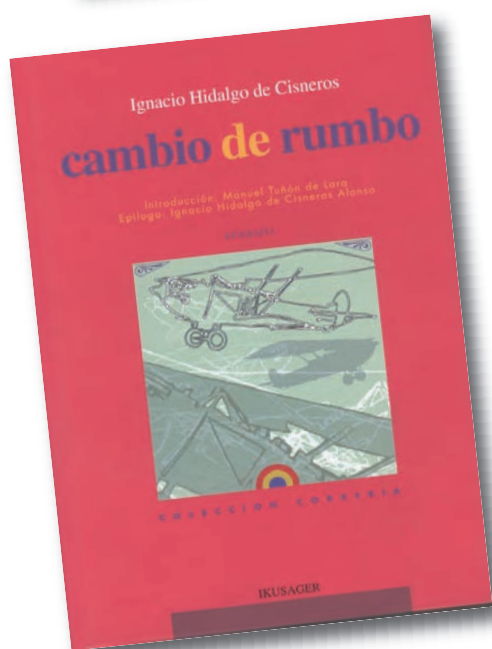
## FUENTES PRIMARIAS DE LAS FUERZAS AÉREAS DE LA REPÚBLICA

**E**n el caso de los miembros de la Aviación de la República no sólo nos encontramos con un panorama totalmente diferente por el volumen de obras editadas (en este año 2010 acaba de aparecer publicada la cuadragésima segunda autobiografía de uno de estos aviadores, las del piloto de caza Juan Ramoneda Vilardaga) sino por la amplia diversidad de sus autores: pilotos de caza, bombardero, mecánicos, armeros y demás personal del escalón terrestre<sup>9</sup>.

En este amplio corpus biográfico podemos establecer una división partiendo de las obras correspondientes a los miembros de la Aviación Militar de pre-

guerra que, en algunos casos, corresponden a aquellos aviadores que, por razón de su cargo directivo, exponen una visión general de la guerra.

La primera obra de este tipo que podemos citar es *Memorias*<sup>10</sup> de un pionero de la aviación española, el ingeniero militar Emilio Herrera Linares. En su libro se puede trazar una panorámica de la aerostación y aviación española hasta la Guerra Civil en la que, pese a sus convicciones monárquicas y credo católico, Herrera permanece fiel a su juramento al gobierno de la II República, desempeñando el puesto de Jefe de Material e Instrucción de las Fuerzas Aéreas. El relato del militar granadino es fundamental para comprender los sentimientos y estados de ánimo vividos por los aviadores militares de preguerra; la sublevación militar alejó a Herrera de muchos amigos y compañeros, como fue el caso de Alfredo Kindelán Duany, quien le comunicó que había recogido las pertenencias personales de su hijo, Emilio Herrera Aguilera, piloto de Polikarpov I-15 derribado en el frente de Teruel y le trajo disgustos familiares, como la militancia comunista de su hijo José Herrera *Petere* en el batallón de cultura del Quinto Regimiento, alentado por los soviéticos, a quienes su padre despreciaba. Para alejarle de la tragedia personal y general de la contienda, Indalecio Prieto le nombró su ayudante militar en la comisión que acudió a Chile para la toma de posesión del presidente electo, pudiendo constatar el sentir general de algunos países latinoamericanos hacia el gobierno de Juan Negrín; el final de la



guerra le sorprende en América, teniendo que exiliarse en París ante la derrota republicana. Emilio Herrera fue el primer militar de aviación a quien la República concedió el empleo de general.

A Ignacio Hidalgo de Cisneros, autor del segundo volumen de sus memorias *Cambio de Rumbo* que contienen la etapa de la República y la Guerra Civil, también se le concedió el generalato<sup>11</sup>. Los dos volúmenes de recuerdos aeronáuticos de Ignacio Hidalgo de Cisneros son muy gratos y amenos de leer, repletos de anécdotas graciosas sobre la aeronáutica de los años 20 y 30, y comentadas con un estilo sobrio y divertido. Ahora bien, como fuente primaria, las memorias de Hidalgo de Cisneros deben ser sometidas por el historiador a un concienzudo análisis y comprobación de datos, puesto que debido al tiempo transcurrido (comenzaron a redactarse durante su exilio en Praga) se confunden diversos momentos de la vida aeronáutica del aviador vasco en África (como ocurre en el caso de su estancia en el Sáhara<sup>12</sup>) y hay que evaluar seriamente su etapa como agregado aéreo en Italia y Alemania.

La relevancia de Hidalgo de Cisneros en la Guerra Civil proviene de que, en los primeros días de la contienda, desempeñando el cargo de segundo jefe de la Escuadra 11 y agregado a la oficina de mando, sale a combatir a bordo de un Hispano Nieuport 52 de caza y despliega una actividad extraordinaria en el empleo de la aviación contra la rebelión militar. En septiembre de 1936, merced a su privilegiada relación con Indalecio Prieto, Ministro de Marina y



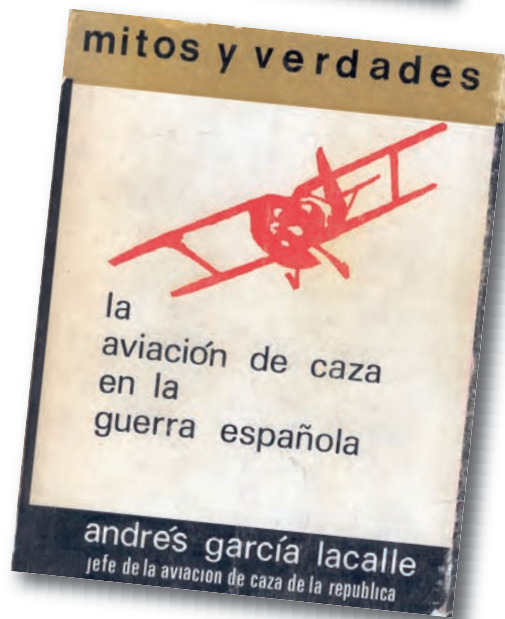
Emilio Herrera Linares



Hidalgo de Cisneros entre los generales Rojo y Ossorio Taffall

Aire, es nombrado jefe de las Fuerzas Aéreas, puesto que alcanza sobrepasando a oficiales más antiguos y superior empleo en el arma de Aviación Militar de preguerra, desempeñándolo en los sucesivos gobiernos de Francisco Largo Caballero y Juan Negrín. Hidalgo nos aporta una visión de la guerra aérea equiparable a las memorias de Kindelán, repasando las principales batallas aéreas y hechos significativos de la misma; su afiliación al PCE –que causó su distanciamiento con Prieto– lo que nos permite valorar el grado de influencia que esta ideología tuvo en las Fuerzas Aéreas pero, al igual que muchos puntos relevantes de su personalidad y actuación en la dirección de la aviación republicana -que los historiadores deben examinar concienzudamente- nos han transmitido una idea de monolitismo político de la aviación gubernamental que no es correcta. El aviador vitoriano jugó un papel decisivo en la misión que Negrín le encomendó realizar ante Stalin para obtener armas y aviones con las que aguantar el último envite de la guerra, pero no es menos cierto que su figura aeronáutica y militar ha sido muy ensalzada y merece, por tanto, un estudio biográfico más riguroso.

Felipe Díaz Sandino era un oficial aviador que procedía del Arma de Infantería, teniendo un muy destacado papel aeronáutico en la campaña de Marruecos durante la reconquista del territorio perdido tras el desastre de Annual (1921) y el desembarco de Alhucemas (1925). Sandino tenía profundas convicciones políticas republicanas (fue miembro de la Unión Militar Repu-



blicana Antifascista, UMRA) y en julio de 1936 era jefe de la 3ª Escuadra Aérea con sede en Barcelona. En su libro *De la conspiración a la revolución (1929-1937)*<sup>13</sup> narra momentos cruciales anteriores a la guerra (sublevación republicana de Cuatro Vientos, la revolución de 1934 en Barcelona). Habla de los confusos momentos vividos en Barcelona en los primeros días del golpe, siendo nombrado posteriormente jefe de la aviación en Cataluña, puesto desde el que dirigió las primeras incursiones aéreas sobre Huesca y Zaragoza desde los aeródromo de El Prat y el recién inaugurado de Sariñena. Sandino es nombrado Consejero de Defensa de la Generalitat de Cataluña donde vive la incertidumbre de los sucesos de mayo en la Ciudad Condal debido a los enfrentamientos entre el POUM y el gobierno autonómico y central, al término de los cuales fue cesado de su cargo.

El aviador cántabro Eloy Fernández Navamuel tiene una trayectoria aeronáutica-militar muy similar a la de Díaz Sandino. Siendo suboficial de Caballería se incorporó a Aviación, arma con la que combate en Marruecos a partir de 1923, interviene en la acción aeroterrrestre y naval de Alhucemas y obtiene numerosas condecoraciones. A la llegada de la República, comete una infracción por la que es arrestado y se le invita a dejar la milicia. Navamuel se acoge a la Ley Azaña, dejando la Aviación Militar para fundar un Aeroclub, sorprendiéndole el estallido de la guerra en su tierra natal mientras que se encontraba de vacaciones<sup>14</sup>. En su libro *Yo fui miliciano. Memorias del Jefe de la 54 Di-*



Felipe Díaz Sandino, Consejero de Defensa.



Andrés García Lacalle



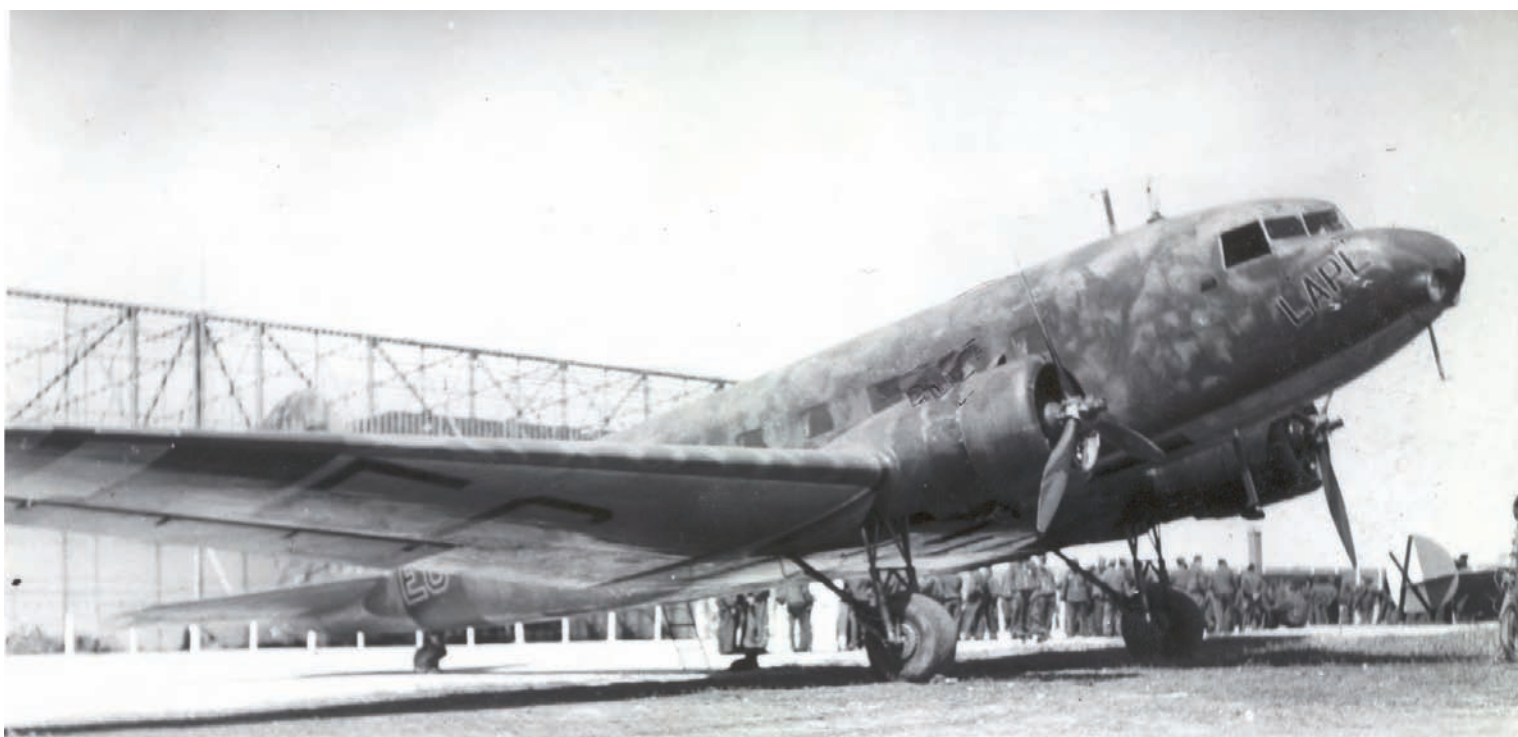
**visión** editado en México, Navamuel describe cómo contribuye a sofocar la sublevación en Santander y su viaje a París con un consejero del gobierno vasco para conseguir aviones, regresando con una avioneta Monospar que adaptó para el bombardeo y con la que atacó a un buque franquista. Pese a haber sido nombrado jefe de los Servicios de Aviación del Norte, encabezó una columna de milicianos con la que intervino en el norte de Castilla, ascendiendo sucesivamente hasta ser nombrado comandante de la 3ª División (futura 54 División). En agosto de 1937 protagoniza un incidente no aclarado por el que será acusado de desertión por las autoridades republicanas: ante el avance de las tropas franquistas en Asturias abandona la región a bordo de la avioneta y se dirige a Francia. Al parecer, Fernández Navamuel intentó incorporarse a la zona republicana, pero al final desistió, exiliándose en Latinoamérica.

El último libro de memorias realizado por un aviador militar de preguerra corresponde a Andrés García Calle, más conocido como Lacalle, uno de los aviadores más carismáticos de la Aviación de la República debido a su actuación en los combates de los primeros meses de la guerra. La publicación del libro **Mitos y Verdades**<sup>15</sup> responde a la aparición en España de la obra de Jesús Salas Larrazábal<sup>16</sup>, historiador aeronáutico con el que, a partir de ese momento, Lacalle mantendrá una amplia relación epistolar desde México y a quien cederá una copia del Diario de la Escuadra de Caza cuyo original atesora en la ac-

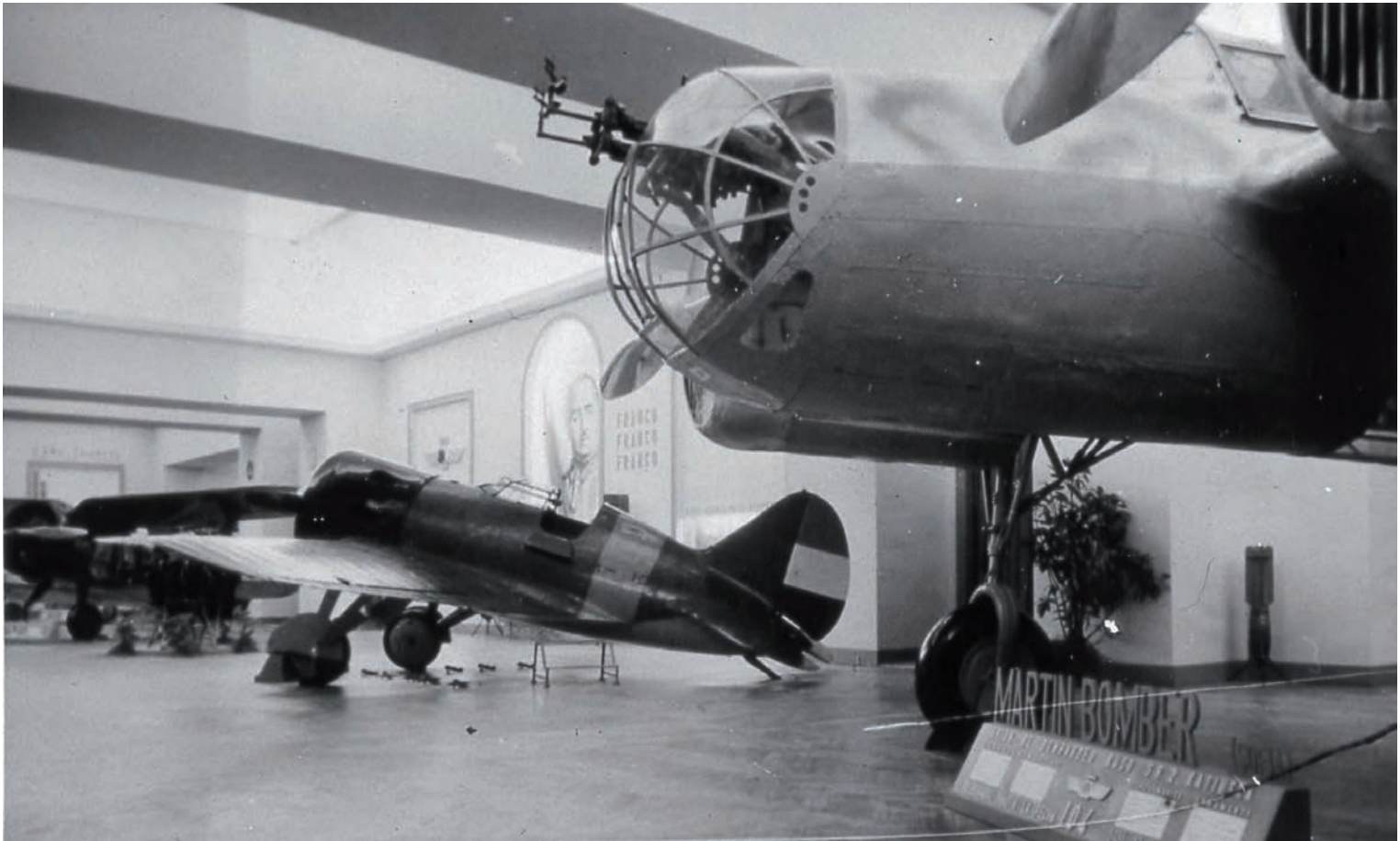


tualidad el Archivo Histórico del Ejército del Aire de Villaviciosa de Odón.

Como ya hemos dicho, Lacalle escribió su libro con el ánimo de aportar un punto de vista diferente y complementario al libro de Salas Larrazábal, pero se centra en tres importantes áreas temáticas. La primera y más valiosa para los historiadores aeronáuticos es la descripción de los combates aéreos que se produjeron en los primeros meses de la guerra, antes de la llegada del material soviético, etapa en la que los pilotos españoles de uno y otro bando salían a volar teniendo que despejar la incógnita de si el avión que se encontraban en el aire era amigo o enemigo en función de su matrícula. A partir de la llegada del material aéreo alemán e italiano, los pilotos republicanos comienzan a vivir momentos angustiosos que ni siquiera la actuación de aviadores mercenarios y material aéreo francés de la *Escuadrilla España* —muy criticada por Lacalle— es capaz de paliar. El segundo núcleo temático de su libro está relacionado con la aportación en hombres y material de la URSS, que da lugar a la creación de una escuadrilla que toma su nombre e interviene en las batallas del Jarama y Guadalajara, que dejarán una huella imborrable en el aviador. En relación con los soviéticos aparece el viaje de Lacalle a la URSS para someterse a un tratamiento médico y, finalizado éste, asumir el mando de la 2ª Expedición de alumnos-pilotos que viajó a la Escuela nº 20 de formación aeronáutica situada en Kirovabad (Azerbaiyán), legándonos un vivo retrato del sistema de enseñan-



Douglas DC-2 similar al que pilotaba Tonda.



Francisco Gómez ocupaba este puesto en el SB-2.

za aérea soviética que, por razones bélicas, se tuvo que acortar para poder enviar pilotos a la guerra de España.

El último punto sobre el que gravita el libro de **Mitos y verdades** tiene que ver con su reincorporación al servicio activo a sabiendas de sus problemas cardiovasculares y oculares (tenía miopía y llevaba unas gafas de vuelo graduadas). Lacalle se hace cargo de la gestación del Grupo 28 de Grumman Ge-23 *Delfín* al que se le augura un futuro innovador en el seno de las Fuerzas Aéreas gubernamentales, pero es más conocida su figura aeronáutica por la parte dedicada a la batalla aérea del Ebro y la defensa de Cataluña, en las que tomó parte como jefe de la Escuadra de Caza (Polikarpov I-16 del grupo 21 y Polikarpov I-15 del Grupo 26) hasta que en 1939 se ve obligado a huir a Francia a bordo de un I-15 después de haber despegado del aeródromo de Vilajuiga masacrado por la intervención de la Legión Cóndor. El valor de la obra de Lacalle como fuente primaria es indudable, no sólo por los hechos protagonizados por su autor, sino también porque se apoya en una fuente documental de primer orden como es el Diario de la Escuadra. Es cierto que el autor recibió un aluvión de cartas de compañeros suyos aportando datos y, en la mayoría de los casos, rectificando la información expuesta en su libro, por lo que, gracias

al testimonio de Ricardo Domingo y Bochaca, aviador de la Aeronáutica Naval y observador de Polikarpov RZ *Natacha*, sabemos que Lacalle se comprometió a realizar una segunda edición de su libro, pero sus problemas cardiacos y su repentina muerte impidieron llevarlo a cabo.

Ahora bien, el historiador tiene que tener en cuenta que hay muchos elementos colaterales a la obra de Lacalle que deben ser muy tenidos en cuenta a la hora de su



empleo como fuente primaria. En primer lugar, una corriente historiográfica ha sobrevalorado su papel como fuente imparcial debido a la aureola de héroe que se le creó en la guerra por la propaganda, pero no podemos olvidar un hecho que no se refleja en su obra en ningún momento: su comprobada vinculación al PCE. Esta situación no debe ser contemplada como un elemento negativo o crítica a su libro como fuente histórica primaria, pero sí puede ayudar a contextualizar y comprender mejor la evolución y actuación de este piloto durante la guerra.



Lacalle ha obtenido una merecida fama y reconocimiento sobre la base de su muy valerosa actuación en los primeros meses de la guerra civil, pero no debemos olvidar que sólo accedió a la Jefatura de la Escuadra de Caza a finales de la batalla del Ebro (este puesto lo desempeñó, casi desde el principio de la ofensiva, el comandante Isidoro Giménez García) y que su liderazgo en la campaña de Cataluña, que algunas fuentes definen como muy enérgico y temperamental, recibió críticas por parte de los jefes de escuadrillas bajo su mando. En definitiva, Lacalle, al igual que algunas figuras aeronáuticas del bando franquista, merece ser objeto de un estudio monográfico.

Para terminar con el apartado de los aviadores de preguerra resta mencionar los libros hechos por personal que no tuvo cargos directivos. Es el caso del mecánico Sol Aparicio Rodríguez, *Yo luché en tres mundos*<sup>17</sup> y el muy poco difundido de *La Vida y yo* de Pedro Tonda Bueno<sup>18</sup>. Aunque ambos ingresan en la Aviación Militar de preguerra desempeñando cometidos muy diferentes (Tonda, marino mercante, ingresa como observador de aeroplano mientras que Aparicio es mecánico) tienen en común el hecho de haber intervenido en los momentos más duros de la campaña de Marruecos, que en el caso de Aparicio es más dramático por haber sufrido el cautiverio a manos de los rifeños de Abd.el.Krim después de que asaltaran su aeródromo. El significativo título del libro de este aviador madrileño resume su periplo vital en tres conflictos (Marruecos, Guerra Civil y Segunda Guerra Mundial) y en lo que a la contienda aérea española nos aporta la visión del personal no volante, en este caso muy vinculado a la Jefatura de las Fuerzas Aéreas de Albacete.

Por el contrario, el testimonio de Tonda, que solicita su pase a las compañías aéreas civiles, constituye una fuente inestimable para conocer el papel desempeñado por los pilotos de LAPE en los pri-

meros días de la sublevación, faceta de la guerra aérea que aún no ha sido suficientemente estudiada y difundida. Tonda narra con detalle la movilización espontánea de los pilotos de la línea en Barajas, los incidentes de Tablada que dieron lugar a la captura de un Douglas DC-2 por la intervención de Vara de Rey, así como la adaptación de estos aparatos, los más modernos de la aviación española de 1936, como bombarderos improvisados antes de asumir los múltiples servicios de transporte de oro, municiones, armas, bombas, material y personalidades que hicieron hasta el final de la guerra civil.

Entre el personal no volante de preguerra hay que mencionar otros dos libros menos conocidos. El primero de ellos es *Dédalo e Ícaro* de Emilio Clemente Ávila<sup>19</sup>. Este mecánico militar estaba destinado en Getafe en julio de 1936 y describe la situación vivida entre los mecánicos de la base desde el momento en el que se conocen las primeras noticias de la sublevación en África y su participación en los primeros vuelos de guerra. Clemente pasará después a una escuadrilla de Polikarpov RZ con la que finalizó el conflicto. Por último, pese al escaso tiempo transcurrido entre su incorporación a la Aviación Militar a primeros de enero y julio de 1936, hay que mencionar el testimonio del ametrallador-bombardero Juan Francisco Gómez Martínez, que ingresó en Cuatro Vientos a primeros de año y luego adquirió su especialidad en Los Alcázares, siendo destinado a Getafe<sup>20</sup>. Al producirse la sublevación militar realiza su primer servicio de guerra sobre el Alcazar de Toledo y luego sirve como ametrallador-bombardero en los Potez 540 desde Manises (Valencia) y en Asturias en misiones de vigilancia de costa. Al poco tiempo, Gómez ingresa en la



José María Bravo.



3ª Escuadrilla de Tupolev SB-2 con la que combate hasta el año 1938 en que, como recompensa a sus cien servicios de guerra, se le ordena acompañar a un contingente de alumnos a la escuela de Kirovabad, donde le sorprende el final de la guerra. Este aviador decide quedarse en la URSS y cuando se produce la invasión alemana se incorpora al Ejército Rojo como guerrillero<sup>21</sup>.

En el conjunto autobiográfico aeronáutico republicano las obras escritas por los aviadores formados durante la guerra son, con diferencia, las más numerosas (30 monografías) aportando, además, la riqueza del personal no tripulante. A la hora de exponer el conjunto de memorias vamos a recurrir a la clásica distribución por unidades de caza y bombardero.

La bibliografía de la Aviación de la República en general le debe mucho al libro de Francisco Tarazona Torán, piloto de Polikarpov I-16 Mosca del Grupo 21. Su libro fue editado en México como *Sangre en el cielo* y apareció en 1974 en España con, para la época, el impactante título de *Yo fui un piloto de caza rojo*<sup>22</sup>, narrando con viveza sus experiencias en el duelo aéreo de la Guerra Civil. Como señalamos al principio de este trabajo, el libro de Tarazona se ha convertido en el principal medio de captación de los aficionados e historiadores aeronáuticos del bando republicano. Su publicación ha abierto las puertas a la aparición de otras biografías de pilotos españoles que tripularon los monoplanos soviéticos en la guerra de España, pero no se puede ocultar una realidad incuestionable: a partir de



Ángel Sanz detrás de su I-16. Foto A. Sanz.

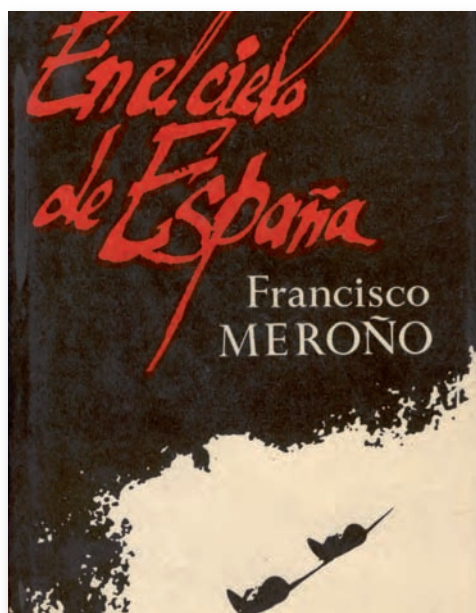


la publicación del libro de Tarazona se produjo un auténtico aluvión de memorias de aviadores de la

unidad del Seis Doble (ficha del juego del dominó usada como emblema de la unidad) que, prácticamente, copan el primer puesto de los relatos autobiográficos del Grupo 21 de Caza (6 relatos de la 3ª Escuadrilla frente a 3 de otras unidades de I-16).

Las obras de los miembros de la 3ª Escuadrilla son: Manuel Montilla Montilla *Héroes sin rostro. La guerra aérea republicana (1937-1939)*<sup>23</sup>, Luis Sirvent Cerrillo *Los combates de un piloto de caza de la República*<sup>24</sup>, Andrés Fierro Ménu *Tarán. Avatares de un piloto de caza de la República en dos guerras (1936-1939 y 1941-1945)*<sup>25</sup>, Ángel Sanz Bocos *Memorias de un chico de Vallecas piloto de caza de la República*<sup>26</sup> y, por último, el *Seis Doble. Bravo y los*

*Moscas en la Guerra Civil española y en la II Guerra Mundial* de José María Bravo Fernández-Hermosa y Rafael de Madariaga Fernández<sup>27</sup>. A excepción de los libros de Montilla y Fierro, de los que casi no existen ejemplares en circulación, el resto de libros son completamente asequibles a los investigadores, formando un "corpus" documental completamente homogéneo sobre esta unidad de caza ideal para emprender un estudio específico de la misma<sup>28</sup>. En este conjunto bibliográfico hay tres obras que corresponden a jefes de la escuadrilla (Bravo, Tarazona y Sanz) y dos de sus miembros combatirían en la Segunda Guerra Mundial como guerrilleros y aviadores de las VVS (Fuerzas Aéreas Soviéticas), entroncando con otro grupo minoritario de obras de los aviadores republicanos al que nos referiremos con posterioridad.



Meroño en Rusia junto a A. García Cano.



Antonio Arias junto a Tarazona.

Los libros de la 3ª Escuadrilla de I-16 han copado el primer puesto de atención de los investigadores aeronáuticos obviando, en gran medida, a las demás fuentes primarias de la aviación de caza republicana y, por extensión, al resto de unidades de las Fuerzas Aéreas de la República; pero no por ello el resto de relatos dejan de tener su importancia. Así, contamos con los relatos de Francisco Meroño Pellicer *En el cielo de España*<sup>29</sup> (1ª y 6ª Escuadrillas de I-16) Antonio Arias Arias *Arde el cielo. Memorias de un piloto de caza participante en la Guerra de España (1936-1939) y en la Gran Guerra Patria de la URSS (1941-1945)*<sup>30</sup> (1ª y 4ª Escuadrilla de I-16), Juan Goicoechea López de Zubiría<sup>31</sup> (5ª Escuadrilla del Grupo 21) y el relato de Joaquim Duràn que complementa los datos aportados en todos estos libros sobre la formación de aviadores es-



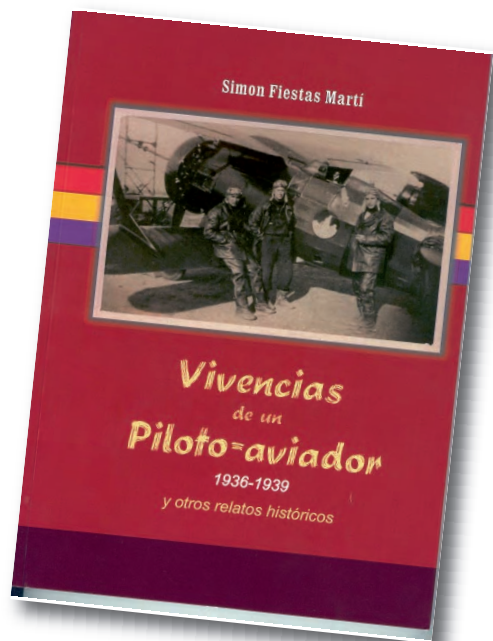
pañoles en la URSS<sup>32</sup>. A estas memorias se une la muy reciente edición de los recuerdos de Juan Ramoneda Vilardaga *¡Muera la muerte! España 1936-1939. Memorias de guerra de un piloto de caza, luchador por la República*<sup>33</sup>. La importancia de libro de Ramoneda reside en dos aspectos. El primero de ellos es que la publicación de la autobiografía de este aviador, sirve para darle relieve a la historia de la primera escuadrilla de I-16 que, bajo auspicio soviético, se crea en España y en la que, en uno u otro momento, sirvieron la mayoría de los aviadores de monoplanos que luego hicieron notoria carrera en otras unidades (Arias, Bravo, Fierro, Meroño, Tarazona, etc.). En segundo lugar, que se rescata del olvido a notorios pilotos de la talla de Manuel Aguirre, primer piloto español de monoplanos que lidera una escuadrilla de I-16, a su subalterno y futuro jefe de la 1ª Mosca y del Grupo 21, Eduardo Claudín, joven promesa de la



Juan Sayós en la cabina de su I-15. Archivo Juan Sayós.

Aviación de la República. Claudín se formó en la Primera Expedición de Alumnos-Pilotos que viajó a la URSS y cuya carrera se truncó en Teruel; finalmente se nombra al amplio y excepcional conjunto de jefes de escuadrilla que guiaron a la unidad en combate (José Redondo Martín, Enrique Vilatela Soria, Ramón Jiménez Marañón y José Antonio Cano Arnáiz)<sup>34</sup>.

Los miembros del Grupo 26 de la Escuadra de Caza de la República (Polikarpov I-15 *Chato*) tampoco se han quedado a la zaga a la hora de editar sus memorias de combate en España, aunque su valor como fuente primaria difiere mucho de unos autores a otros. Ya hemos citado antes el libro de Lacalle, por lo que ahora nos referiremos a las obras de Juan Sayós Estivill *Un aviador de la República*<sup>35</sup> (1ª Escuadrilla de I-15 y luego miembro de la 1ª Escuadrilla de I-16) y su compañero Miguel Chasán Tamarit<sup>36</sup>, Juan Lario Sánchez *Habla un aviador de la República*<sup>37</sup> (2ª y 4ª Escuadrillas de I-15 antes de su paso al Grupo 28 equipado con los Grumman GE.23 "Delfín"), Cayo Rioja García *Nuestro padre, piloto de la Segunda República*<sup>38</sup>, Patrocinio Romero Vallhonrat *El Placer de Volar*<sup>39</sup> y Simón Fiestas Martí *Vivencias de un Piloto-aviador y otros relatos históricos, 1936-1939*<sup>40</sup> y Joaquín Calvo Diago<sup>41</sup>, todos ellos pertenecientes a la 2ª Escuadrilla de I-15 que adoptó un Pingüino como emblema. Finalmente, hay que citar a Manuel López González y *El libro de mi vida. De un piloto de caza de la República Española*<sup>42</sup> correspondiente a su experiencia en la 4ª Escuadrilla del Grupo 26. Entre los libros de pilotos de *Chato* es poco conocido el interesante relato de Cayo Rioja (que incluye pasajes de la guerra en el Norte) frente a la desapasionada y casi filosófica obra de Juan Sayós, uno de los pocos



Francisco Pérez Mur.

aviadores españoles que ha dejado constancia de su paso por las escuelas de vuelo de Francia y que hizo el curso de transformación de I-15 a I-16. La abundancia de testimonios de la 2ª Escuadrilla (entre el que cabe destacar la entrega de algunas unidades de aviación en Barajas en 1939 comentada por J. Calvo) ha alentado una investigación sobre esta escuadrilla<sup>43</sup>.

Respecto a los testimonios de pilotos de bombardero de las Fuerzas Aéreas de la República, creemos que la opinión que aporta en sus memorias inéditas Juan Moyano Lozano, aviador del Grupo 30 de Polikarpov RZ *Natachas*, es muy ilustrativa: *Resulta incomprensible el no haber escrito al menos un libro en el que se narren los valiosos servicios prestados a nuestra causa por*



*nuestros heroicos y sufridos bombarderos, donde se glosen las gestas de aquellos abnegados héroes, algunos de ellos anónimos y nunca todo lo ensalzados que a mi*



juicio se merecen. Todos ellos sin excepción realizaron una eficaz y sórdida labor de artesanos, que si bien es cierto no fue tan espectacular como la de nuestros cazas, no por ello resultó menos eficaz y meritoria.

En esta especialidad sólo podemos contar los relatos de Francisco Pérez Mur, *De la voltige aeriennne a la guerre d'Espagne*<sup>44</sup> piloto acrobático de preguerra que en España se soltó en aviones militares en el aeródromo de Sariñena y luego menciona de manera genérica su paso por los polimotores de bombardeo del Grupo 11, y el magnífico testimonio –y casi único por ahora– de Gregorio Gutiérrez García, *Guti*, piloto de Tupolev SB-2 *Katiuska*<sup>45</sup>. *Guti* pertenece a la Segunda Promoción de Kirovabad y relata con lujo de detalles la formación de los pilotos de bombardeo en la URSS, su incorporación en España a la 1ª escuadrilla de SB-2 formada por soviéticos y su paso a la 4ª Escuadrilla de vuelos de altura. El testimonio de Gutiérrez es interesante para conocer los intentos de montaje de una estación de radio en el *Katiuska*, aprovechando sus conocimientos en la materia, así como las escasas impresiones que se han publicado hasta ahora de las numerosas misiones de combate de un piloto de SB-2, lo cual hace de este relato un texto esencial para el estudio del Grupo 24 de *Katiuskas*.

En las autobiografías de aviadores republicanos también han tenido cabida los relatos del personal tripulante (observadores y ametralladores-bombardeiros). La primera de ellas corresponde a Juan Maluquer Wahl, *La Aviación de Cataluña en los primeros meses de la Guerra Civil*<sup>46</sup>. Maluquer era piloto de vuelo sin motor antes del



Gregorio Gutiérrez García, *Guti*.

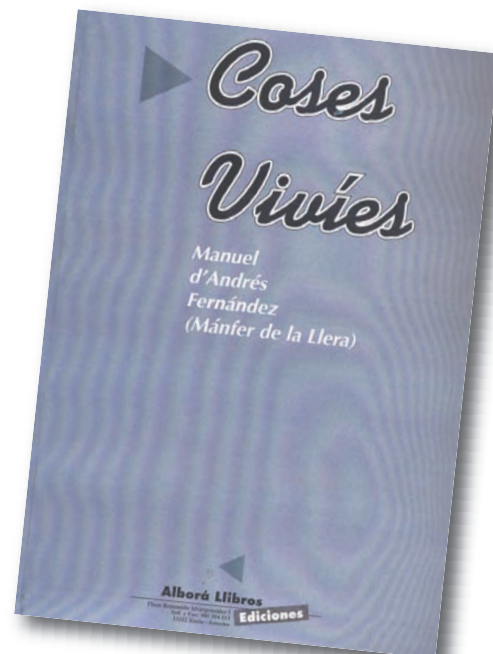
conflicto y adquiere su experiencia bélica en el campo de Sariñena (Huesca). Además de ser una fuente inestimable para conocer la situación de la guerra aérea en este campo en los momentos previos a la intervención aérea extranjera en el frente de Aragón, el libro de este aviador catalán narra a la perfección los sentimientos del tripulante que deposita su vida en la pericia del piloto y en el manejo de su ametralladora frente

al enemigo. Maluquer vivirá la angustia del combate experimentado por estos tripulantes en el frente Norte, al que la Generalitat desplaza una patrulla de Breguet XIX y en el que será derribado por un Heinkel 51. Impresiones similares expone el ametrallador-bombardero Amancio Baltanás Franco, formado en la Escuela de Tiro y Bombardeo de Los Alcázares (Murcia)<sup>47</sup>. Baltanás vivirá los combates del Norte (País Vasco, Cantabria y Asturias) en el puesto defensivo de un Breguet XIX y Koolhoven Fk-51 en misiones de ataque a tierra y contra los buques de la armada franquista que pretendían bloquear la entrada de mercantes en los puertos republicanos de la costa cantábrica. Evacuado a Francia tras la pérdida de esta región, ingresa en la 3ª Escuadrilla del Grupo 24 de *Katiuskas* legándonos, entre otras misiones, el intenso testimonio de uno de los ataques –casi suicidas por realizarlos sin escolta de caza– efectuados por los SB-2 al aeródromo de La Cenia (Castellón) en el que su bimotor resulta alcanzado y se ve obligado a realizar un aterrizaje forzoso<sup>48</sup>.

Para finalizar con las autobiografías de aviadores republicanos mencionaremos el caso de los miembros del escalón de tierra, de notable relevancia histórica porque aportan impresiones y detalles que los tripulantes de los aviones no recuerdan, complementando con su información una versión distinta de la guerra aérea: la angustia por el retraso del avión a la vuelta del combate, las horas interminables de trabajo, los servicios de guardia o la atención a las bajas de guerra. Tenemos variados testimonios del personal no volante; podemos iniciar este apartado con las memorias del médico



Juan Maluquer Wahl





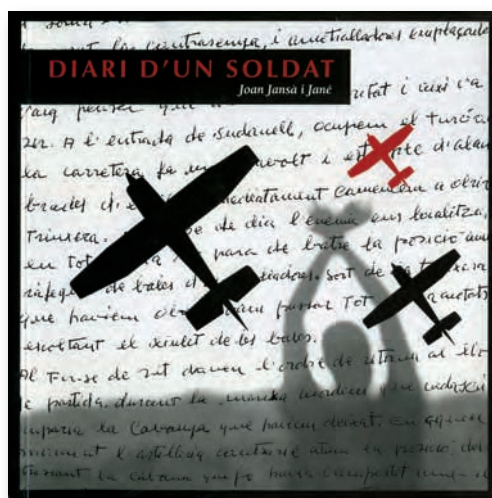
Soldados de Aviación. M. Conde (primero por la derecha) en Sariñena.



militar Manuel Conde López (Madrid, 1988) que prestó sus servicios en el aeródromo de Sariñena<sup>49</sup>. Le siguen los relatos del soldado de Aviación Joan Jansá y Janè, *Diari d'un soldat*<sup>50</sup>, Manuel D'Andrés Fernández *Coses Vivies* y los muy interesantes relatos de los mecánicos Salvador Durán Martínez de la 4<sup>a</sup> Escuadrilla del



Mecánicos y armeros en Supermosca. Foto ADAR



Grupo 21<sup>51</sup>, Julio Bacarizo de Antonio (que sirvió en los Polikarpov I-15 y Tupolev SB-2)<sup>52</sup> y el muy reciente libro del armero Josep Capellades Sala, *Memòries d'un mecànic de la aviació republicana*, quien se formó como mecánico de aviones en la escuela de Manises (Valencia). Por este motivo, una parte

importante del libro explica con todo detalle cómo era la vida en los aeródromos donde estuvo destinado y recuerda a los pilotos, mecánicos y personal de tierra que, como él, formaban parte de la 4<sup>a</sup> Escuadrilla del Grupo 26 en la que prestó servicio Rómulo Negrín Mijailov<sup>53</sup>.



## NOTAS

<sup>1</sup>Publicada bajo el seudónimo de Adro Xavier.

<sup>2</sup>Publicado por Quirón Ediciones. Valladolid, 2003.

<sup>3</sup>La edición ha sido realizado por Galland Books. Valladolid, 2008.

<sup>4</sup>Al parecer, la editorial Galland Books va a hacer una reedición de esta obra, dedicando especial atención al apartado fotográfico y de uniformes.

<sup>5</sup>Ediciones AHR, 1958.

<sup>6</sup>Aquí citamos la edición publicada por la Editorial Planeta. Barcelona, 1982. Kindelán publicó previamente esta obra en 1945 pero fue censurada. También es autor de *La verdad de mis relaciones con Franco*. (Barcelona. Planeta, 1981) que hizo con la ayuda del periodista Víctor Salmador.

<sup>7</sup>Pese a que Kindelán afirma en sus memorias que la actuación aérea de alemanes e italianos siempre estuvo supeditada a su mando, su hijo afirma en el prólogo del libro que tan sólo se produjeron dos actuaciones independientes de sus aliados alemanes en Guernica y los italianos en Guadalajara.

<sup>8</sup>En este sentido, queremos señalar que Antonio Montero Roncero está en una fase avanzada de la biografía de Carlos de Haya y que el *Diccionario Biográfico Español* que está editando la Real Academia de la Historia contiene reseñas biográficas de los principales protagonistas aéreos de la contienda.

<sup>9</sup>El Archivo de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR) guarda en sus fondos los textos autobiográficos inéditos, más o menos extensos, de otros 14 aviadores. En mayo de 2007, ADAR publicó un número especial de su boletín ICARO en el que compilaba testimonios de tripulantes de Polikarpov

RZ *Natachas* y Polikarpov R-5 *Rasantes*. En la actualidad, mediante un acuerdo alcanzado con la Fundación Pablo Iglesias, está digitalizando sus boletines (*Alas Plegadas*, *Alas Gloriosas* e *ICARO*) que contienen testimonios de los diferentes miembros de la Aviación de la República.

<sup>10</sup>Edición de T. F. Glick y J.M. Sánchez Ron. Universidad Autónoma de Madrid, 1988.

<sup>11</sup>La primera parte referente a su etapa en la Academia de Intendencia, servicio en Marruecos y el Sáhara se editó en Bucarest en 1961, mientras que el segundo volumen de sus memorias aparecieron tres años más tarde. La obra de Hidalgo de Cisneros tuvo una gran difusión, siendo publicada en alemán, francés e italiano y reeditada en varias ocasiones. En 1977 lo hizo Laia con prólogo de Manuel Tuñón de Lara, que se ha respetado en la edición de Iksager (Vitoria, 2001) promovida por el sobrino del aviador.

<sup>12</sup>Ver, Carlos Lázaro "Aeronáutica y literatura en el Sáhara español" *Aeroplano* n° 23. IH-CA. Madrid, 2005.

<sup>13</sup>Editado por Libertarias/Prodhufi. Madrid, 1990.

<sup>14</sup>La figura de Eloy Fernández Navamuel ha pasado muy desapercibida en la bibliografía hasta la publicación de su biografía en "Cuatro derroteros militares de la guerra civil en Cantabria" por J. Gutiérrez Flores y E. Gudín de la Lama (*Monte Buciero* n° 11. Santoña, 2005).

<sup>15</sup>Ediciones Oasis. México, 1973. Hay un proyecto de reedición de la obra.

<sup>16</sup>La guerra de España desde el Aire. Ariel. Barcelona, 1973.

<sup>17</sup>Edición del autor. Monterrey (México), 1973.

<sup>18</sup>Edición del autor. México, 1974.

<sup>19</sup>Edición del autor. Valencia (Venezuela), 1983.

<sup>20</sup>Sus recuerdos aparecen recogidos en el libro *Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española 2*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2009.

<sup>21</sup>En este apartado de memorias de preguerra también hay que incluir la obra *Alarma* del granadino José Quevedo Fernández, piloto de la Aeronáutica Naval que contribuye a sofocar el levantamiento en la Base Aeronaval de San Javier y luego participa en defensa de la República. Este libro, de carácter novelado, está realizado desde un contexto histórico verídico (su presencia como trabajador forzado en Alemania tras su captura por las tropas de la Wehrmacht en Alemania) y es interesante por datos de información que aporta sobre algunos miembros de la Aeronáutica Naval. También cabe citar el libro *Matádeo mañana* (Matadlo mañana. Xerais. Vigo, 2008) del piloto civil Elixio Rodríguez Domínguez, por cuya actividad política galleguista fue detenido y condenado a muerte, de la que escapa por la intercesión de un oficial. Según su relato, Elixio se alista en la Legión para dejar Galicia y después ingresa en Aviación; más tarde logra huir desde una base aérea andaluza a Gibraltar, pilotando un Breguet XIX. De ahí pasará a Marruecos para regresar a territorio republicano.

<sup>22</sup>La edición mexicana se publicó en 1967 por Costa-Amic Editores México D.F.) y en España Yo fui piloto de caza rojo lo haría el editor madrileño Fermín Uriarte un año más tarde. En el periódico Nuevo Diario del 25 de

# TU FUTURO. NUESTRA MISIÓN.



octubre de 1969 se da una noticia sobre el secuestro de la edición del libro de Tarazona lanzado en febrero "por incumplimientos administrativos relacionados con depósitos previos"; también se indica que el editor es citado por el Tribunal de Orden Público. En la actualidad se puede encontrar la edición de 1974 publicada por San Martín.

<sup>23</sup>Costa Amic Editores. México, 1982.

<sup>24</sup>Edición del autor. Alcalá de Henares, 1995.

<sup>25</sup>Edición del autor. Madrid, 2000.

<sup>26</sup>Gráficas Lormo. Madrid, 2000. Ha tenido una edición francesa a cargo de la editorial TMA aparecida en el 2006.

<sup>27</sup>Craftair-Agudín. Madrid, 2003.

<sup>28</sup>A este respecto, ver "El Seis Doble ¿fin del ciclo autobiográfico de la Tercera Escuadrilla?" (*En Vuelo* nº 14. Fundación Infante de Orleans. Madrid, diciembre de 2007) en el que sugerimos algunas ventajas y razones para la realización de un estudio monográfico sobre la unidad del Seis Doble.

<sup>29</sup>Editorial Progreso. Moscú, 1979 (hay una versión rusa a cargo de la misma editorial)

<sup>30</sup>Edición de Adela Delgado. Silla (Valencia), 1995.

<sup>31</sup>Sus memorias corresponden a la transcripción de una entrevista contenida en el libro *Alas de Libertad 2: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2009.

<sup>32</sup>*Memòries de guerra y postguerra d'un combatent republicà*. Edición del autor. Caldes de Montbuí, 2004. Durán voló en el Cuadro Eventual en I-16.

<sup>33</sup>Lectio Ediciones. Colección Escuadra 11. Valls (Tarragona), 2010. Edición a cargo de David Iñiguez Gracia y Carlos Lázaro Ávila.

<sup>34</sup>En este libro también aparece una reseña biográfica de todo el personal volante y del escalón de tierra que sirvió en la 1ª Escuadrilla de Moscas durante toda la Guerra Civil, citándose fuentes y entrevistas inéditas.

<sup>35</sup>Asociación Aeroclásica-Craftair. Madrid, 1999. Hubo varias ediciones previas en catalán y castellano (Nova Terra. Barcelona, 1971) publicadas con el seudónimo de Joan de Milany.

<sup>36</sup>Memorias contenidas en el libro *Alas de Libertad 2: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2009.

<sup>37</sup>G. del Toro Editor. Madrid, 1973.

<sup>38</sup>Sin fecha ni editor.

<sup>39</sup>Edición del autor. Madrid, S.d.

<sup>40</sup>Edición del autor. Tarrasa, 2006.

<sup>41</sup>Memorias contenidas en el libro *Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2008.

<sup>42</sup>Edición del autor. México, 2007.

<sup>43</sup>El investigador aeronáutico José Miguel Ruiz está a punto de terminar un completo trabajo sobre la 2ª Escuadrilla.

<sup>44</sup>Editions France-Empire. París, 1978.

<sup>45</sup>Memorias contenidas en el libro *Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2008. Gutí también ha comentado parte de su experiencia aeronáutica en varios boletines ICARO editados por ADAR.

<sup>46</sup>Editorial San Martín. Madrid, 1980 (hay edición en catalán).

<sup>47</sup>Transcripción de sus Memorias en el libro

*Alas de Libertad: Historias de vida de Aviadores de la República en la Guerra Civil Española*. Edición de Manuel del Río Martín. Fundación Progreso y Cultura. Madrid, 2008.

<sup>48</sup>No incluimos aquí los libros de memorias correspondientes a los miembros de la última promoción de Kirovabad cuyos destinos fueron muy dispares. Contamos con los relatos de aquellos alumnos-pilotos que se incorporaron a la lucha contra los alemanes en 1941 como guerrilleros y luego como pilotos. Así, al libro de F. Meroño *Aviadores españoles en la Gran Guerra Patria* (Edit. Progreso. Moscú, 1986 y ediciones posteriores) se han unido los relatos de F. Pararols *Un catalá a l'exèrcit Roig*. (Girona, 2002) y Sebastián Altemir *Vivencias de un maño en la URSS Staliniana* (Valls, 2008). En cambio, hubo otros alumnos-pilotos que se negaron a permanecer en la URSS y fueron confinados en el Gulag. Es el caso de Vicente Monclús Guallar, *18 años en la URSS* (Edit. Claridad. Buenos Aires, 1959), Juan Blasco Cobo *Un español en la URSS* (Editorial Antorcha. 1960) y Miguel Velasco Pérez *Invitado de honor* (Opera Prima. Madrid, 1995).

<sup>49</sup>Hubo otro médico militar de Aviación, el doctor F. Martorell, que aludió a su etapa de la guerra en algunos capítulos de su libro novelado *Habitación 34* (Editorial Rocas. Barcelona, 1971).

<sup>50</sup>Ayuntamientos de Santa Margarida els Monjos, 2004.

<sup>51</sup>*Mis Memorias en la IV Escuadrilla de "Moscas" (Polikarpov I-16) Grupo 21*. Edición de Joan Sardiña Alcobarro. Salou, 2007.

<sup>52</sup>*Estos días azules*. Edición de Breo Tosar Bacarizo. Nuevos Escritores. Madrid, 2007.

<sup>53</sup>Edicions i Propostes Culturales Andana. Vilafranca del Penedés, 2010.



 **AIRBUS MILITARY**  
NEW STANDARDS. TOGETHER

La familia de aviones de Airbus Military del siglo 21 presenta la más completa y versátil oferta del mercado. Establecemos constantemente nuevos estándares que permiten cubrir las cambiantes necesidades de las misiones de hoy en día.

Además de transporte táctico y estratégico, tenemos la capacidad de cumplir con los requerimientos de los gobiernos para satisfacer sus compromisos internacionales.

Proporcionamos soluciones tanto para misiones militares como de responsabilidad social, desde transporte de personal o carga, reabastecimiento en vuelo, ayuda humanitaria, salvaguarda de la paz, resolución de conflictos, vigilancia, control de fronteras, rescate, protección del medio ambiente y servicios de emergencia.

Con productos respaldados por la solidez de la red internacional de Airbus, nadie está en mejor posición para afrontar los retos aéreos del presente y del futuro.