

LA PRIMERA ESCUADRILLA ESPAÑOLA DE I-16

CARLOS LÁZARO ÁVILA

Historiador

Introducción

La publicación de las memorias de Joan Ramoneda Vilardaga supone una nueva aportación a la no muy difundida pero fructífera memoria aeronáutica de la Aviación de la República. En la actualidad, se tiene constancia de la edición de al menos cuarenta y una autobiografías de diferentes miembros de las Fuerzas Aéreas de la República siendo las más conocidas las dedicadas a los aviadores de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21. Esta unidad ha basado su difusión gracias a la muy conocida obra de Francisco Tarazona Torán (en sus versiones mexicana *Sangre en el cielo* y española *Yo fui piloto de caza rojo*) que abrió las puertas a la publicación de numerosos testimonios de pilotos del *Seis Doble*.¹

Sin embargo, como podremos comprobar en este estudio introductorio, la creación de la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 en agosto de 1937 ha jugado un papel primordial (casi como *alma mater*) en el desarrollo de las unidades de caza de monoplanos republicanos, faceta a la que se puede unir también la 4ª Escuadrilla dirigida por Manuel Zarauza Claver (creada en octubre de 1937). Estas dos escuadrillas se convirtieron en el banco de pruebas y bautismo del aire de los jefes y pilotos de I-16, que posteriormente ingresaron en otras unidades españolas de Mosca que se fueron creando a lo largo de 1938: la 3ª de José María Bravo en abril, la 6ª de Francisco Meroño en julio, la 5ª de Julio Pereiro en septiembre y la 7ª de José Puig en agosto.

¹ Conocido emblema de la 3ª Escuadrilla de Moscas del Grupo 21.

Fuentes y estudios

Las fuentes históricas que hacen referencia a los componentes y trayectoria de la 1ª Escuadrilla pertenecen al grupo de las fuentes primarias: memorias autobiográficas y documentos administrativos emanados de la actividad de esta unidad de caza.

En el año 1979 el piloto Francisco Meroño Pellicer fue el primer aviador que escribió sobre la 1ª de Moscas, unidad en la que permaneció mucho tiempo antes de ser nombrado jefe de la 6ª Escuadrilla en julio de 1938. Meroño dedicó otra obra a su periodo de exilio en la URSS, en la que también hizo alusión a la participación en la aviación soviética (VVS) de otros compañeros que pertenecieron a la primera unidad de I-16 en la que él combatió.² Aunque este aviador murciano se incorporó a la escuadrilla en el aeródromo zaragozano de Caspe, dos meses después de su creación, en su libro se recogen los nombres de muchos de sus componentes y, aunque de manera un tanto imprecisa y desordenada, se constatan las actividades de la misma hasta la primavera de 1938. Antonio Arias Arias fue el segundo aviador que le dedicó un espacio a la 1ª de Moscas en la edición española de sus memorias aparecidas en 1995.³ En principio, y teniendo en cuenta el tiempo transcurrido desde su permanencia en la escuadrilla

² Su primera obra fue MEROÑO, F. *En el cielo de España*. Moscú: Editorial Progreso, 1979. Y más adelante publicó MEROÑO, F. *Aviadores españoles en la Gran Guerra Patria*. Moscú: Editorial Progreso, 1986. La reedición de la obra dedicada a la actuación de los aviadores hispanos en las Fuerzas Aéreas Soviéticas a cargo de su hija Dolores Meroño, se ha publicado con el título MEROÑO, F. *De nuevo al combate. Aviadores republicanos en el cielo soviético*. Madrid, 2005, y MEROÑO, F. *Así como fue. Aviadores españoles emigrantes a la Unión Soviética*. Madrid, 2005, ambas editadas por D. Meroño. La reedición de *En el cielo de España* ha sido publicada bajo el nombre de MEROÑO PELLICER, F. *Le llamaban el diablo rojo. Memorias de un piloto de caza en la Guerra Civil española. 1936-1939*. Madrid, 2004, edición corregida, revisada y aumentada respecto a la de 1979.

³ ARIAS ARIAS, A. *Arde el cielo. Memorias de un piloto de caza en la Guerra de España (1936-1939) y en la Gran Guerra Patria (1941-1945)*. Valencia: Edición de A. Delgado, 1995.



Francisco Meroño Pellicer fue el primer aviador republicano que escribió sobre la 1ª Escuadrilla de Moscas. A la derecha, Antonio García Cano, ambos pilotos en la URSS durante la Segunda Guerra Mundial (Archivo ADAR Madrid, F. F. Meroño).

(agosto-noviembre de 1937), su relato sobre la 1ª Escuadrilla es más homogéneo y contiene información más precisa sobre la presencia y valoración de los que, podríamos calificar, *tutores soviéticos* de la unidad: I. Devótkenko y N. Ivanov, así como sobre el ataque a Garrapinillos. La información aportada por Arias se complementa y enriquece con el libro de José María Bravo y Rafael de Madariaga que, hasta la publicación de las memorias de Ramoneda, constituye la penúltima autobiografía de un aviador republicano.⁴ Esta obra tiene bastante importancia para el historial de la 1ª Escuadrilla, puesto que la presencia de este aviador madrileño se extiende desde agosto de 1937 hasta abril de 1938 (mes en el que se le asigna la dirección de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21) y, sobre todo, porque fue el segundo jefe de la unidad durante el liderazgo de Enrique Claudín Moncada.

⁴ BRAVO FERNÁNDEZ-HERMOSA, J.M.; DE MADARIAGA FERNÁNDEZ, R. *El Seis Doble. Bravo y los Moscas en la Guerra Civil Española y en la II Guerra Mundial*. Madrid: Craftair-Agudin, 2007.



Eduardo Claudín, segundo jefe de la 1ª Escuadrilla de Moscas después de Manuel Aguirre (Archivo ADAR, F. F. Meroño).

A partir de aquí, las referencias a la 1ª Escuadrilla por parte de otras biografías de aviadores republicanos son más escasas, debido a su breve estancia en la unidad. Aviadores como Andrés Fierro Ménu,⁵ Francisco Tarazona Torán e incluso Joan Sayós Estivill,⁶ que inicialmente fue piloto de Polikarpov I-15 *Chato* en la 1ª Escuadrilla del Grupo 26 y tras hacer el curso de transformación al I-16 en El Carmolí ingresó en la unidad en octubre de 1938.

Entre las 40 memorias publicadas sobre aviadores de la República, un total de 11 libros corresponden a pilotos de la especialidad de caza (Polikarpov I-15 e I-16), en las que destacan numéricamente las 6 obras pertenecientes a pilotos de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21: las ya citadas de Bravo, Fierro y Tarazona y las de Manuel Montilla Montilla, Ángel Sanz Bocos y Luis Sirvent Cerrillo.⁷

⁵ FIERRO MÉNU, A. *¡Tarán! Avatares de un piloto de caza de la República en dos guerras (1936-39 y 1941-1945)*. Madrid: A. Fierro Ménu, 2000.

⁶ SAYÓS, J. *Un aviador de la República*. Madrid: Craftair / Fundación AENA, 1999.

⁷ La revisión de las fuentes primarias de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21 se ha hecho en LÁZARO, C. "El Seis Doble ¿fin del ciclo autobiográfico de la Tercera Escuadrilla?". *En Vuelo. Boletín Informativo de la Fundación Infante de Orleans*, n.º 14 (diciembre 2007), pp. 18-20.

LA PRIMERA ESCUADRILLA ESPAÑOLA DE I-16



De derecha a izquierda, Francisco Tarazona Torán y Ramon Jiménez Marañón (F. Biblioteca Nacional. Madrid).

Andrés Fierro Ménu, estuvo destinado durante un breve periodo en la 1ª de Moscas, para posteriormente pasar a la 3ª Escuadrilla (F. Andrés Fierro).



Joan Sayós Estivill, se integró a la 1ª Escuadrilla de Moscas en octubre de 1938, después de haber pertenecido a la 1ª Escuadrilla de Chatos (F. J. Sayós).

La publicación del libro de Francisco Tarazona, escrito con un estilo trepidante que literalmente “enganchó” a muchos historiadores y aficionados aeronáuticos y generó la aparición de memorias aeronáuticas por parte de miembros de la 3ª Escuadrilla del Grupo 21, es la obra que ha conferido a esta unidad una innegable popularidad. Sin embargo, como ya tuvimos ocasión de comentar, pese a esta abundancia de fuentes primarias —así como una notable cantidad de datos procedentes de archivos— esta escuadrilla lamentablemente no cuenta aún con un estudio monográfico.⁸ En este sentido, desde el punto de vista histórico-documental, la importancia de las memorias de Ramoneda no sólo reside en que es la única autobiografía “pura” que hasta ahora se ha publicado sobre la 1ª de Moscas, cuyo contenido se solapa cronológicamente con el texto de Meroño, sino que también abarca el periodo correspondiente al resto de la campaña aérea. Y por último, pero no por ello menos importante, en esta edición es la primera vez que se hace un estudio monográfico de una unidad aérea republicana en la que se incluye una referencia directa al resto de sus miembros (armeros, mecánicos, chóferes, sanitarios, etc.) que siempre son los grandes olvidados de todas las historias aeronáuticas.⁹

Para finalizar con las memorias autobiográficas, no queremos olvidar el hecho de que todavía existen muchos relatos de aviadores que no han sido publicados que aportan información novedosa a la historia de las Fuerzas Aéreas de la República. En el caso que nos ocupa hay que mencionar las memorias inéditas del aviador catalán Ramón Buira Roig, que ha permitido desentrañar la actuación del propio Buira y de su compañero Josep Olesa Forns en la escuadrilla.

En el apartado de fuentes primarias también juega un papel muy importante la documentación administrativa emanada de la actuación de la 1ª de Moscas. Dentro de este rango tiene un destacado papel el *Diario de la Escuadra de Caza*. El original del *Diario* fue depositado en el Archivo Histórico del Ejército del Aire (Villaviciosa de Odón, Madrid) por la familia de Andrés García Lacalle, el último jefe de la Escuadra de Caza de la Aviación de la República. Este *Diario* ha sido analizado y editado por Jesús Salas Larrazábal en los dos últimos volúmenes de su obra *Guerra Aérea 1936/39* y más concretamente en *Caza rusa en España según su “Diario de Operaciones” (I y II)*, lo que permite conocer la participación del Grupo 21 (I-16) y Grupo 26 (I-15) desde el mes octubre de 1937 hasta finales de junio de 1938. A este documento le faltan las entradas correspondientes del 23 de junio al 23 de septiembre de 1938 (que se han perdido), cuya información se puede completar parcialmente gracias a los documentos de las

⁸ Se puede consultar en Internet: www.terceraescuadrilla.com, creado por un grupo de aviadores virtuales que han denominado así a su foro en memoria de los pilotos de esta unidad y, por extensión, para homenajear al resto de pilotos republicanos que combatieron en las Fuerzas Aéreas de la República.

⁹ David Gesalí Barrera en GESALÍ, D. *El Grumman CGF-23 en la Guerra Civil*. Barcelona: Escuadra 7, 2005 analizó exhaustivamente tanto el personal como los aparatos del Grupo 28 de apoyo táctico.

LA PRIMERA ESCUADRILLA ESPAÑOLA DE I-16

Ramon Buira, integrante de la 1ª Escuadrilla de Moscas (F. R. Buira).



Carnet de piloto de José María Aparici, compañero y gran amigo de Joan Ramoneda (F. J.M. Aparici).



Fuerzas Aéreas de la República de la 3ª Región Aérea que se conservan en el Archivo General Militar de Ávila. Lamentablemente, no hay alusiones a las actividades de la escuadrilla en el frente de Extremadura, ya que el *Diario* sólo se limita a consignar la fecha, número de pilotos y matrículas de los aviones que van y vienen entre Cataluña y Extremadura. Finalmente, también ha sido muy útil la consulta de los fondos relacionados con la aviación republicana que se encuentran depositados en el Archivo General de la Guerra Civil de Salamanca, especialmente el Listado de Aviación correspondiente a los meses de septiembre y octubre de 1937 (PS. Aragón. Carpeta 4) donde se relaciona todo el personal de la 1ª Escuadrilla del Grupo 21 durante su permanencia en el aeródromo zaragozano de Caspe. El Archivo Histórico del Ejército del Aire también ha sido muy útil para poder completar los datos de la plantilla del personal de la 1ª de Moscas mediante el contenido de las numerosas causas judiciales que se les incoaron a partir de 1939 por su pertenencia al bando republicano marcadas por el paradójico eufemismo de “adhesión a la rebelión”.

Las fuentes documentales de origen privado también han resultado fundamentales para la realización de nuestro trabajo sobre esta escuadrilla. La primera de ellas corresponde a las fichas de miembros de la Asociación de Aviadores de la República (ADAR) correspondientes a sus actuales Delegaciones de Barcelona y Madrid. ADAR puso en marcha hace más de cinco años la creación de un Archivo en el que se recopilara el disperso material de sus asociados con el fin de preservar la memoria histórica de la Aviación de la República. La conservación de las fichas de sus miembros, que se asociaron para reivindicar los derechos que les correspondían como militares profesionales de la Segunda República, nos han permitido completar numerosos datos biográficos. La segunda fuente documental de origen privado corresponde al documento *Arma de Aviación. Escuadra 11. Grupo 21. Muertos que ha habido en el Grupo durante la guerra* custodiado por José María Aparici Jerez, hijo de José María Aparici Velázquez-Gaztelu, íntimo amigo de Juan Ramoneda y con quien escapa a Francia volando en una patrulla de I-16. Los datos consignados en ese documento nos han orientado bastante a la hora de comprobar el fallecimiento de aviadores de la 1ª de Moscas, ya sea durante su estancia en la escuadrilla o después de haber pasado a otra unidad de I-16.

En el apartado de fuentes, no podemos olvidarnos de las entrevistas realizadas a los supervivientes de esta unidad. Por obvias razones cronológicas, el número de aviadores pertenecientes a la 1ª de Moscas es escasísimo y aunque en las entrevistas que se les han hecho en estos últimos cinco años, se han puesto en evidencia las lagunas de la memoria, en algunas ocasiones (caso del mecánico José Veguillas Larios o los pilotos Juan Ramoneda y José Ramón Fernández González) han contribuido a esclarecer notablemente algunos pasajes de la historia de esta unidad de monoplanos.

Por último, cabe citar los estudios históricos aeronáuticos vinculados con la actuación de la 1ª Escuadrilla del Grupo 21. El primero de ellos es *El Vesper de la Gloriosa*,¹⁰ excelente trabajo del historiador David Íñiguez sobre los aeródromos que se construyeron en la comarca catalana del Penedès con vistas a su utilización por las escuadrillas de los Grupos 21 y 26 durante la batalla del Ebro. Desde hace años, Íñiguez viene realizando una labor de recopilación documental cara a la preservación patrimonial de los únicos vestigios arqueológicos que, a falta del personal humano y los aviones, aún se pueden preservar después de la batalla del Ebro (refugios, puestos de vigilancia y casetas de mando) así como la historia oral. En este libro se ha reconstruido cuidadosamente el proceso de creación de los cuatro aeródromos de la comarca, Monjos, Pla del Penedès (Sabanell), Pacs del Penedès y Santa Oliva y su actividad aérea. Precisamente este último campo fue utilizado por la 1ª de Moscas en mayo, agosto y octubre de 1938, anotándose los eventos más significativos protagonizados por los miembros de esta escuadrilla durante su participación en esa dura fase de la batalla aérea del Ebro.

El último estudio relacionado con la historia de la 1ª Escuadrilla de Moscas corresponde a José Manuel Guíu que, en su libro *El Verano de los Halcones* ha investigado el origen de los dos aeródromos militares que se construyeron en Caspe (Zaragoza) durante la guerra, así como los hechos históricos vinculados a la contienda que tuvieron lugar en la localidad.¹¹ Este investigador ha analizado la presencia de las unidades aéreas de ambos bandos que estuvieron presentes en los dos campos de aviación, prestando especial relevancia a la 1ª de Moscas por ser la unidad que, con sus correspondientes intervalos, estuvo operando más tiempo en Caspe (desde agosto de 1937 hasta marzo de 1938). Guíu dedica un capítulo en su obra al ataque de la aviación de la República al aeródromo de Garrapinillos y también menciona en sus anexos al personal de la escuadrilla y los aparatos republicanos que tuvieron relación directa con ambos aeródromos.

¹⁰ ÍÑIGUEZ, D. *El Vesper de la Gloriosa. L'aviació republicana*. Calafell: Llibres de Matrícula, 2002.

¹¹ GUÍU, J.M. *El Verano de los Halcones. Los aeródromos militares de Caspe (1936-1939)*. Caspe: Centro de Estudios Comarcales del Bajo Aragón - Caspe, 2008.

Trayectoria de la 1ª de Moscas en la guerra aérea. Aviadores, jefes de escuadrilla y emblema

La gestación de la 1ª Escuadrilla española de I-16 se produjo en el verano de 1937 al producirse la llegada a España de los aviadores españoles pertenecientes a la primera promoción de alumnos-pilotos que partieron de España en diciembre de 1936 para instruirse en Kirovabad (Azerbaiyán). También se sabía que iba a recibirse una nueva partida de monoplanos soviéticos, por lo que la nueva unidad recibió los I-16 que los soviéticos habían estado empleando en las batallas de Jarama, Guadalajara y Brunete.

Todos los pilotos recibieron orden de concentrarse el 8 de agosto en el aeródromo de Los Llanos (Albacete), donde fueron recibidos por I. Devótchenko y N. Ivanov, que iniciaron el adiestramiento de la nueva unidad en Liria, quizás para su rápido traslado al frente de Aragón. No obstante, los instructores soviéticos no debieron sentirse muy satisfechos con el nivel de preparación de los aviadores hispanos, porque tiempo después volaron hasta un aeródromo en la Alcarria situado entre Argamasilla de Alba y Tomelloso a fin de completar su formación.

Cuando la 1ª Escuadrilla se trasladó, vía Liria, a Caspe en septiembre de 1937, la totalidad de sus componentes eran, con la excepción del veterano aviador de preguerra Manuel Aguirre López, pilotos muy bisoños, pero los instructores soviéticos no cejaron a la hora de enviar a los españoles a la batalla aérea. En Caspe coincidieron con la 2ª de Moscas integrada por soviéticos y, según afirma José María Bravo, salían al frente juntos para aprender las tácticas de combate aéreo en compañía de los experimentados aviadores soviéticos; a partir de este emplazamiento aragonés empezaría la peregrinación

LA PRIMERA ESCUADRILLA ESPAÑOLA DE I-16



Manuel Aguirre, uno de los primeros integrantes de la 1ª Escuadrilla de Moscas, bajo mando de los pilotos soviéticos y el primer jefe español de la unidad (F. IHCA).



Los pilotos de la 1ª "Pionero", Joaquin Velasco Vilkin y José María Bravo en el aeródromo de Selgua, en el frente de Huesca (Archivo ADAR, Madrid, F. J. Veguillas).



Ramon Gandia en la cabina de su I-16 (Archivo ADAR, F. Ramón y Vicente Gandia).