

LA FORMACIÓN DE AVIADORES DE LA REPÚBLICA: LAS PROMOCIONES DE LA URSS

Carlos Lázaro Ávila
Universidad Complutense de Madrid



En el centro, Rómulo Negrín Mijailov, hijo del presidente de la República el Doctor Juan Negrín. Rómulo fue miembro de la tercera promoción de pilotos entrenados en la Unión Soviética y posteriormente integrante de la 4ª Escuadrilla de biplanos Polikarpov I-15 "Chatos".

Resum

Dins el marc de la historiografia de la Guerra Civil espanyola dedicada a la guerra aèria encara avui dia existeixen importants buits per omplir. Sens dubte, un d'aquests és el relatiu a la formació de pilots republicans i als cursos realitzats a Espanya, França i la Unió Soviètica. En aquest article, i gràcies al diari d'un alumne pilot de la 3a promoció d'espanyols instruïts a la URSS, es detallen alguns aspectes que s'afegeixen a les escasses investigacions relatives a la instrucció i aprenentatge d'aquests joves aspirants. A més d'aquest diari, única font escrita que ens ha arribat sobre aquest tema, l'autor també ens parla de la influència del Partit Comunista dins les forces aèries republicanes.

Paraules clau: Aviació republicana, Instrucció de pilots, Escoles de vol soviètiques, Partit Comunista.

Abstract

The Spanish Civil War historiography dedicated to air war has still nowadays important gaps. One of these involves the training of the Republican combat pilots in Spain, France and USSR. This article presents some aspects regarding to the training of these pilots thanks to the diary belonging to a pilot cadet of the third promotion of Spaniards trained in the USSR. Apart from this very unique and valuable source about the theme, the author also explains the influence of the Communist Party in the Spanish Republican Air Force.

Keywords: *Republican Air Force, Pilot training, Soviet pilot training camps, Communist Party.*

Introducción

Han transcurrido más de sesenta años desde el fin de la contienda civil que asoló nuestro país, pero aún desconocemos muchos aspectos históricos relacionados con la guerra aérea que se libró en los cielos de España. Desde la década de los años ochenta se vienen publicando diversos trabajos de investigación que han ido desvelando interesantes y desconocidos aspectos de las aviaciones contendientes. Sin embargo, el trabajo que presentamos a continuación pretende incorporarse a aquellos estudios que quieren arrojar luz sobre facetas poco conocidas de la contienda aérea en la Guerra Civil.

Partiendo de este punto de vista, creemos que la formación de pilotos durante la guerra ha sido un tema olvidado por los investigadores aeronáuticos en beneficio de aspectos más atractivos, como los aviones derribados o el número y tipo de aparatos que intervinieron en el conflicto. La proliferación de estas investigaciones ha obviado estudios como la formación de aviadores en ambos bandos que, al parecer no atraían mucho el interés de los historiadores. Jesús Salas Larrazábal publicó en 1974 una serie de artículos en la Revista de Aeronáutica y Astronáutica sobre la formación de pilotos en la aviación nacional. Posteriormente, Rafael de Madariaga Fernández realizó un trabajo sobre las escuelas de formación de pilotos nacionales radicadas en Gallur y Villanubla (1993) y, un año después, dedicó un artículo a las escuelas de caza gubernamentales. Aunque en los boletines de información de las diferentes delegaciones de la Asociación de Aviadores de la República ya se habían publicado algunas experiencias personales, Madariaga recogía de forma conjunta los comentarios de los veteranos que habían completado su

formación en España, Francia y en la URSS (4 Expediciones o Promociones). Por último, Juan Arraez Cerdá dedicó en 1998 un artículo a las escuelas republicanas levantinas.

En lo que se refiere a las escuelas de pilotos republicanas hay que señalar que su investigación siempre se ha hecho sobre la base de testimonios orales, los relatos personales publicados en libros y con poco apoyo archivístico. En el caso de los alumnos que viajaron a la URSS, el conocimiento de su formación es más complejo por el hecho de que los archivos rusos están aún por explorar y de que tan sólo existe una fuente documental contemporánea, el diario de un aviador de la 3ª Promoción, José García Sáez, que nos permita contrastar la información con otras promociones y escuelas republicanas. En este sentido, cabe preguntarse ¿qué puede aportar el diario de José García a la investigación sobre la formación de pilotos republicanos? Son tres las principales contribuciones que hace este documento a la historia de la aviación en la Guerra Civil.

En primer lugar, el diario de este piloto madrileño es, junto a los testimonios orales de los veteranos pilotos republicanos, la única fuente escrita que nos ha llegado hasta ahora sobre la formación de pilotos en la antigua Unión Soviética. El manuscrito de José García nos relata pormenorizadamente las actividades de formación que llevaban cada día los alumnos españoles durante el corto pero intenso periodo de instrucción al que fueron sometidos en Kirovabad.

En segundo lugar, cabe destacar el hecho de que el Diario hace referencia a las etapas del aprendizaje de vuelo de uno de los aparatos más modernos de la época: el Polikarpov I-16, conocido popularmente en la aviación republi-

cana con el apelativo de “Mosca”, y como “Rata” por los aviadores nacionales. La aparición del I-16 en los cielos de España en noviembre de 1936 constituyó una desagradable sorpresa para las aviaciones del general Francisco Franco (alemanes, españoles e italianos), dando lugar a que la Legión Cóndor tuviera que enviar rápidamente al conflicto civil español sus aparatos más modernos y los italianos incrementarían el calibre de las ametralladoras de sus cazas Fiat CR.32.

Por otra parte, el testimonio que nos ha legado este piloto español sobre las etapas iniciales en el pilotaje del I-16 no sólo nos sirve de referencia comparativa con los relatos de los alumnos-piloto de caza de las dos promociones que le precedieron en Kirovabad, así como con las escuelas francesas y levantinas, sino que también aporta información acerca de los métodos de instrucción de vuelo soviéticos previos a la Segunda Guerra Mundial. Además, si tenemos en cuenta que los alumnos españoles de todas las promociones formadas en la URSS recibían un curso de breve duración, podremos analizar con más objetividad los resultados de la participación en la guerra de España de las nuevas promociones de pilotos republicanos.

Finalmente, hay que señalar que el Diario es un relato acorde con la etapa de la historia contemporánea española en que fue escrito. José García nos brinda el testimonio de un joven idealista de su época, claramente comprometido con el comunismo, pero que, por encima de todo, lo que más ansiaba era experimentar la aventura de volar. Así pues, no resulta extraño que las impresiones de este joven se encuadren en el clima ideológico que se vivía durante la guerra pero, a la vez, evidencian parte de la realidad social latente antes del conflicto. Expone claramente el camino que siguieron muchos otros jóvenes que, como él, no tenían recursos para cumplir su anhelado deseo de convertirse en pilotos y, en parte, agradece al nuevo orden social que trató de implantar la República el hecho de ser aviador militar. La formación de muchos jóvenes que atesoraban el mismo sueño se aceleró por las necesidades de la guerra, enfrentándose a la dura selección que hacía el combate aéreo.

Aviadores para una nueva Fuerza Aérea

Algunos meses después del estallido de la guerra y tras la internacionalización de la contienda, la República se vio en la necesidad de formar a nuevos pilotos que fueran sustituyendo tanto a los aviadores militares y civiles de preguerra que se habían enfrentado a sus compañeros en los primeros días de la guerra, como a los voluntarios extranjeros que apoyaban al gobierno de Madrid. Este objetivo se adhería al hecho de que la antigua Aviación Militar de preguerra daría paso a la creación de la nueva Fuerza Aérea de la República. La aparición de esta nueva arma pretendía reorganizar el esfuerzo aéreo militar y, exceptuando a los voluntarios soviéticos, regularizaba la situación de los pilotos voluntarios y mercenarios que habían llegado en los primeros meses de guerra. El 19 de agosto de 1936 se hizo pública la primera convocatoria de 20 plazas para la formación de pilotos militares. Como ha señalado Luis Roldán Rodríguez, este curso, apremiado por la necesidad del conflicto, era más accesible para todos aquellos que fueran pilotos civiles o hubieran tenido una experiencia de vuelo acreditada, por lo que habría que esperar a la convocatoria del 12 de setiembre de ese mismo año para que pudieran presentarse un mayor número de aspirantes. La recepción del moderno material aéreo soviético hizo que se modificase la reglamentación de los cursos pero a los alumnos se les siguió exigiendo la nacionalidad española, tener una edad comprendida entre los 18 y los 21 años, y el famoso aval político al que aluden muchos veteranos de aviación. Este aval era una acreditación de lealtad a la República mediante un certificado expedido por un partido político o sindicato afecto al régimen.¹

El resultado de esta convocatoria fue la selección de un primer grupo de alumnos que viajarían a la URSS. Al mismo tiempo, otra promoción de aspirantes marchaba a algunas escuelas privadas de la región meridional de Francia (Orly y Esbly), donde se formaron aviadores que lue-

1. Convocatorias publicadas en la Gaceta de la República, números 223 y 258. Véase, ROLDÁN, L.: *Militares de la República*, p. 88.

go tendrían un papel destacado en la guerra.² Al mismo tiempo, en el territorio controlado bajo el gobierno republicano se puso en marcha una serie de escuelas de formación de pilotos, ametralladores-bombarderos y mecánicos agrupadas bajo el Servicio de Instrucción que dirigía el coronel Emilio Herrera Linares. Poco a poco, los centros levantinos de La Ribera, El Carmolí y Lorca fueron aportando nuevas hornadas de aviadores. Según la documentación perteneciente a Juan Olmos Genovés, piloto de caza, veterano de la campaña del Norte y profesor en las escuelas de vuelo, en España se completó la formación de 441 aviadores militares.³ Sin embargo, desde el momento en el que se produce la llegada de las primeras promociones de pilotos formados en Francia y la URSS, se dio la terrible paradoja de que había un exceso de personal volante en relación con el número de aparatos de la aviación gubernamental. Ni los suministros soviéticos, ni la desinteresada ayuda de México, ni las compras de material aéreo que la República pagó a precio desorbitado en el mercado internacional pudieron paliar la situación. Es cierto que, desde muy temprano se planteó la construcción nacional del Polikarpov I-15 e I-16 en diversas factorías levantinas y catalanas, pero del primer modelo tan sólo se llegaron a construir aviones suficientes como para poder cubrir las bajas de las escuadrillas del frente —y no por completo— y del Polikarpov I-16 no se fabricó un número suficiente de unidades.

La evolución de la situación internacional forzó a la República española a tener que depender casi en exclusiva de la Unión Soviética para obtener aviones modernos. Este hecho evidenció una realidad incuestionable en el seno de la aviación republicana: el enorme peso que tuvieron los asesores soviéticos, el Partido Comunista de España y sus miembros pertenecientes a la Aviación. Además, mucho pilotos que, habiéndose formado en la URSS compartían su ideario político, alcanzaron relevantes puestos en las escuadrillas y el Estado Mayor de Aviación. Las razones de esta preponderancia no son fútiles; la historiografía de la Guerra Civil española ha mostrado en reiteradas ocasiones que muchos de aquellos que no compartían las ideas políticas del comunismo, e incluso sus más acérrimos

detractores, les reconocían su disciplina, espíritu de sacrificio, capacidad de organización y deseos de colaborar a la hora de mantener un frente unido, no sólo en la lucha contra el fascismo, sino también ante la desunión política interna que larvaba las filas republicanas. En el Ejército de Tierra, el mejor ejemplo del pragmatismo comunista fue el Quinto Regimiento de milicias, que constituirá la piedra angular del futuro ejército republicano y que se batirá con eficacia en Brunete, Belchite, Teruel y el Ebro. Aún no se han hecho estudios específicos, pero creemos que la influencia comunista quizá es más patente en la Aviación de la República debido al peso específico que tuvo la ayuda militar soviética.⁴

Quizás sea esta la razón por la que, en el tema de la formación de nuevos pilotos republicanos se haya dado más relevancia a la investigación de las promociones de la URSS. Sin embargo, a ello también contribuye el deseo de conocer ese factor exótico y aventurero inherente a la realización de un curso de piloto u observador en un lugar lejano y desconocido como Azerbaiyán o Jarkov. En definitiva, creemos que este conjunto de razones es el que, probablemente, ha contribuido a desviar el interés de los investigadores sobre la formación de pilotos en las escuelas de España y Francia, y que además se haya centrado en exclusivo en los pilotos de caza;⁵ por ello, creemos que también habría que hacer un estudio más completo sobre la importantísima labor que desempeñaron las escuelas autóctonas durante la guerra y extenderlo a otras áreas como las escuelas de polimotores, observadores, ametralladores-bombarderos y mecánicos.

2. Ver SAYÓS, J. (1999): *Un aviador de la República*. Madrid: Asociación Aeroclásica Craftair e ICARE nº 118: *La Guerre d'Espagne*.

3. Legado documental de Juan Olmos Genovés.

4. La publicación de *Arms for Spain* (John Murray Publishers Ltd., Londres, 1988) del británico Gerald Howson ha levantado una enorme polémica. Howson argumenta que la República pagó a la URSS por los envíos de material a España precios superiores a los establecidos en el mercado internacional por los aviones alemanes y norteamericanos más modernos.

5. Este hecho es comprensible si tenemos en cuenta que la mayoría de relatos publicados por los pilotos republicanos corresponde a aviadores de caza.

Dada la amplitud del tema, a continuación nos vamos a referir a las características de los cursos de pilotos que viajaron a la Unión Soviética.

La selección del futuro alumno-aviador

No todos los aspirantes cumplieron su objetivo porque el sistema de selección era bastante riguroso. Tenían que superar unos exigentes exámenes físicos y teórico; además, en el caso de las promociones de la URSS existía un “filtro” político —y también médico— más riguroso. Ya hemos señalado que el primer aval político era exigido legalmente en la propia convocatoria, mientras que el segundo era ejercido directamente por los soviéticos en Rusia y, como veremos, era esencial en la adscripción de los alumnos a los diferentes cursos de aviones de caza o bombardeo.

En España, todos los futuros alumnos debían superar un examen de ingreso que contenía pruebas de aritmética, geometría plana y del espacio, gramática y, geografía nacional y europea. Los exámenes preliminares podían realizarlos en Madrid pero, por lo general, todas las pruebas de selección se realizaban en la localidad murciana de San Javier. Aquí, todos los alumnos que hubieran superado las pruebas teóricas se enfrentaban al rigurosísimo examen físico, que era eliminatorio.⁶ El reconocimiento del tribunal médico era muy temido, sobre todo por la prueba de agudeza visual, ya que constituía una de las pruebas eliminatorias decisivas. A los aspirantes se les pesaba, tallaba y analizaba la capacidad de sus expiraciones e inspiraciones pulmonares. Después de un examen de la constitución anatómica y de las cavidades bucales, nasales y auditivas, los médicos les exploraban el corazón, los pulmones, tomaban el pulso (en reposo, acostado, en bipedestación y tras realizar ejercicio). También se analizaba la sensibilidad (táctil, dolorosa y profunda), la coordinación y, por último, la capacidad visual.⁷ Los aspirantes que hubieran superado todas las pruebas satisfactoriamente eran trasladados al monasterio de Los Jerónimos cercano a La Ñora (Murcia) donde aguardaban el traslado a la escuela de aviación que determinase el mando.

Los escasos jóvenes que hubieran superado estas diferentes pruebas podían cursar su formación en España, viajar a Francia o lanzarse a la aventura de atravesar el mar y las inmensas extensiones de la URSS para cumplir su ansiado deseo de volar. Conviene señalar que la instrucción de los aviadores en el extranjero supuso un gran inconveniente para la República: frente a los centros de formación de pilotos y observadores de la aviación nacional radicados en España y, en menor medida en Alemania e Italia, las escuelas de tripulantes soviéticas estaban muy alejadas de nuestro país. A las grandes distancias que tenían que salvar las expediciones que viajaban a la URSS, a donde llegaban a través del mar Mediterráneo y volvían por el mar del Norte hasta Francia, se le añadía no sólo el importante coste de formación que los soviéticos cobraron al gobierno,⁸ sino también la excesiva demora que hubo hasta que los aviadores entraron en combate debido al largo viaje. De hecho, no fue hasta julio de 1937 cuando se incorporaron a la guerra aérea los integrantes de la 1ª Promoción de pilotos de la URSS. Ellos fueron relevando a los pilotos veteranos de la aviación militar de preguerra y, posteriormente, a los voluntarios internacionales. No sabemos hasta qué punto incidió este hecho en el desarrollo de la guerra, pero de lo que si estamos seguros es que los componentes de las dos primeras expediciones fueron quienes soportaron el mayor peso de la contienda y sufrieron mayor número de bajas. Tampoco es desdeñable el papel que jugaron los alumnos de la 3ª Promoción, quienes llegaron a España en el momento culminante de la batalla del Ebro y muchos pilotos bisoños perdieron la vida en los primeros días de combate. Las promociones que fueron a la URSS tuvieron como jefes de expedición a pilotos militares de preguerra que habían demostrado su

6. ROLDÁN, L.: *Op. cit.*, p. 91.

7. Datos tomados de la hoja del Tribunal de Reconocimiento de Pilots que aparece en el expediente del aspirante Eusebio Ortega Bustos. Archivo Histórico del Ejército del Aire. Expediente nº 3515.

8. Ver HOWSON, 1998: 151. Miguel Velasco Pérez en su libro *Invitado de honor* afirma que en la Escuela de Sabadell el teniente coronel Larrea les dijo que la estancia de un alumno en la URSS costaba al gobierno 180.000 pesetas oro; p. 48.

valía en los primeros meses de la lucha y a los que se les concedía un teórico descanso con el viaje. La característica común de todas las expediciones que viajaron a las escuelas de Kirovabad y Járkov —donde se formaban los observadores— es que los jóvenes alumnos españoles tenían que asimilar aceleradamente en siete meses las enseñanzas que normalmente seguía un piloto soviético en cuatro años. A tenor de los resultados, se puede decir que este curso acelerado cumplió parte de los requisitos que perseguía el gobierno republicano: dotar a su Fuerza Aérea de tripulaciones españolas para oponerse a la aviación del general Franco.

La primera Promoción de alumnos salió de España a finales de diciembre de 1936. El jefe de la expedición era el comandante Manuel Cascón Briega y marchaban con él los capitanes Aurelio Villimar Magdalena, José María González Montero, Gumersindo Areán Areán e Isidoro Giménez García. Aunque todos ellos tenían una acreditada reputación profesional —que habían tenido ocasión de demostrar en los seis primeros meses de guerra— los alumnos de esta promoción recuerdan la gran marcialidad de Cascón y preservan un recuerdo especial al capitán Giménez, piloto con enorme preparación técnica y gran talla humana, que llegaría a realizar en la URSS el curso de Polikarpov R-Z *Natacha* y Tupolev SB-2 *Katiuska*, sumando 70 horas de vuelo. Sin menospreciar la labor de todos los jefes expedicionarios, queremos resaltar que Cascón y Giménez tuvieron una destacada actuación en la aviación republicana. Sobre Manuel Cascón ya se ha hecho un excelente trabajo,⁹ por lo que queremos hacer aquí un breve apunte biográfico de Isidoro Giménez. A su vuelta a España, el 5 de enero de 1937 sustituyó a Antonio Salueña Lucientes en la Jefatura de la Escuadrilla nº 50 de Natachas con la que participó activamente en la batalla de Brunete y posteriormente en Lérida, en misiones de protección de la costa catalana entre el cabo Cervere y el puerto de Los Alfaques.

Al ser nombrado el 10 de agosto Jefe de la Escuela de Caza (El Carmolí), Giménez iniciará una serie de discrepancias con el alto mando. En Valencia se entrevistó con Ignacio Hidalgo de Cisneros y, al mismo tiempo que pedía el

ascenso para sus subordinados de la escuadrilla 50 —que fue concedido— solicitó permanecer al frente de la escuadrilla de Natachas, petición que le fue denegada. Giménez ocupó el puesto que hasta ese momento había desempeñado el comandante Félix Sampil Fernández. En El Carmolí, el 26 de noviembre de 1937, Giménez decidió realizar el curso de monoplano I.16 pese a que a su edad —38 años— no era aconsejable, dados los perjudiciales efectos físicos de la gravedad propios del combate a gran velocidad.¹⁰ El 5 de agosto de 1938 fue destinado a la Jefatura de la Escuadra, donde coincidió con muchos de los alumnos de las tres primeras promociones entrenadas en la URSS. Permaneció al frente de los cazadores republicanos hasta el 23 de diciembre del 1938, fecha en que solicitó cambio de destino debido a un nuevo enfrentamiento con el alto mando de Aviación por la falta de atención a sus reivindicaciones para mejorar la situación de los pilotos, mecánicos y demás personal bajo su mando. Giménez rechazó un ascenso a teniente coronel y un destino en el Estado Mayor de la Fuerza Aérea republicana, y volvió de nuevo a El Carmolí, donde estuvo formando a pilotos de caza hasta el fin de la guerra.¹¹ La segunda Promoción de alumnos que salió de España fue comandada por el capitán Andrés García de la Calle, famoso piloto de la batalla de Madrid.¹² De la Calle estuvo acompañado por el capitán Antonio Salueña Lucientes y el teniente Abelardo Moreno Miró. A partir de esta Promoción, los viajes de los aspirantes a pilotos comenzaron a duplicarse. Así, en la 3ª Promoción hubo dos expediciones: la dirigida por el teniente José González Feo que partió en diciembre de 1937, y un segundo grupo comandado por el capitán Juan Caldevilla Cecilia, a quien se le unió en la URSS el

9. Sobre Manuel Cascón ver: MONTERO RONCERO, A. (1999): "Manuel Cascón, 60 años de silencio", *Aeroplano*, 17. IHCA. Madrid.

10. Datos extraídos de la Transcripción del *Diario de Operaciones de Isidoro Giménez*. Archivo Isidoro Giménez.

11. Este enfrentamiento entre Isidoro Giménez y destacados Jefes del Estado Mayor es conocido gracias a una carta que aquél dirigió al piloto de caza Juan Sayós Estivill, el 15 de enero de 1972. Archivo Isidoro Giménez.

12. Ver su libro *Mitos y Verdades*. Ediciones Oasis. México, 1977.

teniente Moreno Miró, quien se había quedado en Kirovabad para ayudarle.

La mayor parte de los investigadores aeronáuticos se han centrado en estas tres promociones y no han tenido en cuenta la existencia de otras promociones. Gracias a los libros de Juan Blasco Cobo¹³ y Miguel Velasco Pérez, así como a la investigación del periodista Daniel Arasa¹⁴ hemos podido averiguar la existencia de nuevos cursos. Sabemos que hubo una nueva expedición en octubre de 1938 que viajó por Francia entren hasta el puerto de El Havre. Desde allí salieron en un barco soviético, que recaló en Rotterdam y desembarcó a los alumnos en Leníngrado. Parece que esta expedición también estuvo dirigida por el capitán Caldevilla, secundado por los capitanes Antonio Blanco, José Tuñón Rodríguez y Antonio Blanch Rodríguez. Arasa dice que a Kirovabad llegó poco tiempo después un segundo grupo de alumnos dirigido por cuatro capitanes y tres tenientes, a los que se unieron otro grupo de españoles guiados por el teniente Illich; lo único que ha trascendido es que todos estos grupos ingresaron en la Escuela de Kirovabad entre octubre de 1938 y enero de 1939.

De los testimonios de Blasco, Velasco y el estudio de Arasa podemos afirmar que los integrantes de estas sucesivas expediciones—considerada como la 5ª y última Promoción que partió para la URSS—no tuvieron tanta suerte como sus predecesores. El fin de la Guerra Civil sorprendió a unos 200 jóvenes en la URSS con lo que se interrumpieron totalmente los cursos de aprendizaje. Una gran mayoría de los aspirantes a piloto deseaba volver a España, pero las autoridades soviéticas, aunque les ofrecieron entrar en el ejército o viajar a otro país, intentaron convencerlos—no sin grandes dificultades—para que se incorporaran a la vida laboral y académica en la URSS. Ante el hermetismo soviético, algunos miembros de las últimas expediciones solicitaron permiso para trasladarse a diferentes países iberoamericanos como México, Chile o Argentina, pero su petición se realizó durante el mes de setiembre de 1939, fecha en la que estalla la Segunda Guerra Mundial. La solicitud les fue denegada por el gobierno soviético argumentando razones de seguri-

dad. Finalmente, un pequeño grupo de alumnos que se habían mostrado totalmente renuentes a quedarse en la URSS fue deportado a los campos de concentración de Siberia donde, años más tarde, tendrán ocasión de encontrarse con prisioneros españoles de la División Azul.¹⁵

El marco formativo de las escuelas soviéticas

El hecho de que la URSS apoyara al gobierno de Madrid no impedía que ejerciera un férreo control ideológico sobre los alumnos que iba a recibir. En 1936, el mundo soviético era prácticamente desconocido para el resto de occidente y el hecho de que a las promociones de alumnos españoles se les hubiera enviado a lugares tan alejados como Azerbaiyán y Járkov implicaba el deseo de que pasaran desapercibidos al Comité de No Intervención. Sin embargo, el Kremlin también era consciente de la enorme campaña de captación ideológica que podía hacer entre los jóvenes pilotos españoles, actuación paralela a la del peso político-militar que estaban ejerciendo sus consejeros en el seno del ejército y el gobierno republicano. Los soviéticos, mediante un estricto análisis de las vinculaciones políticas de la familia de cada alumno, ejercieron un enorme control de todo el personal que recibió en sus escuelas porque, fundamentalmente, temían—no sin razón—que cualquier desertión pudiera desvelar el abierto apoyo a la causa republicana, similar, por otro lado, al que Alemania e Italia estaban prestando al general Franco.

Sin embargo, la existencia de este segundo filtro político, así como el deseo de captación ideológica determinó decisivamente la forma-

13. Tanto Juan Blasco Cobo como Miguel Velasco Pérez figuran en la convocatoria del 5º Curso de Pilotos para la Aviación de la República. Orden Circular nº 5323 del 29 de marzo de 1938. Archivo ADAR, (Madrid).

14. ARASA, D. (1993): *Los españoles de Stalin*. Barcelona: Armonía.

15. Sobre el diferente paradero de los españoles que se quedaron en la URSS, ver los libros de Arasa, Blasco, Velasco, Antonio Arias Arias, *Sangre en el Cielo* (Edición de Adela Delgado Silla, 1996), Francisco Meroño, *Aviadores españoles en la Gran Guerra Patria* (Editorial Progreso. Moscú, 1986) y Andrés Fierro Ménu *i Tarán! Avatares de un piloto de caza de la República en dos guerras (1936-39 y 1941-45)*. Madrid, 2000.

ción aeronáutica de algunos alumnos y provocó roces entre los seguidores de las diferentes "familias políticas" que integraba el gobierno republicano. Antes nos hemos referido al controvertido tema del aval político exigido previamente en la convocatoria que respondía al temor soviético de que algún alumno pudiera desertar con uno de sus aparatos al campo enemigo o desvelar la noticia de que los aviadores españoles estaban siendo entrenados en la URSS. Por ello, se examinaban concienzudamente la filiación ideológica de los españoles, y en cuanto detectaban la menor relación política o de parentesco con miembros del bando franquista le separaban del acceso a los aviones de caza. Este hecho le ocurrió a Pablo Sacristán Paredes, piloto de Polikarpov RZ Natacha de la 1ª Promoción. El padre de Sacristán era de ideas conservadoras y poseía muchas fincas en Getafe. Al principio de la guerra fue asesinado por los milicianos pero su hijo viajó a la URSS con el preceptivo aval político expedido por la UGT. En Kirovabad, Pablo Sacristán Paredes obtuvo buena puntuación en los cursos preliminares realizados en el avión escuela Polikarpov Po-2 (U-2) y tenía muchas opciones de hacer el curso de monoplanos. Sin embargo, los soviéticos conocían los antecedentes y hechos que rodeaban la muerte de su padre. Por ello, temerosos de que Sacristán tomara venganza por lo ocurrido y pudiera fugarse al otro bando con uno de sus preciados monoplanos, optaron por apartarle del curso ante la incredulidad del joven piloto getafense y la de su propio instructor ruso.¹⁶ Además, durante esta Promoción se dejaron sentir los efectos de las primeras purgas de Stalin. Una mañana los alumnos observaron que en el comedor habían retirado las imágenes de notables dirigentes políticos soviéticos. Al no recibir explicación por parte de los dirigentes de la escuela, se desataron numerosos rumores entre los miembros de la expedición española. Los soviéticos pudieron comprobar que las obsesivas medidas de seguridad que impusieron no estaban desencaminadas. De hecho, en las dos primeras promociones se produjeron algunas defecciones y los rusos extremaron más aún todas las medidas de control. La más conocida fue protagonizada por la 2ª Promoción: Cipria-

no Escamilla, huyó al desembarcar en Francia, y Menéndez Fanjul lo hizo después con su propio avión. En el momento en que la 1ª expedición de la 3ª Promoción llegaba a España se supo que José Luis Aresti se había pasado a Melilla con un Polikarpov I-16 cuando estaba realizando una patrulla de vigilancia en El Carmolí (Murcia).

Ya hemos señalado que las escuelas de Kirovabad (Azerbaián) y Járkov¹⁷ sirvieron de escaparate del ideal comunista. En Kirovabad, el comisario de la escuela Mirov aleccionaba a los alumnos con charlas políticas en las que se hacía un panegírico de las ideas comunistas. Parece ser que en estas clases se incluían críticas a corrientes ideológicas del gobierno republicano, provocando tensas fricciones con alumnos afines a otros partidos políticos. A través de las memorias de Manuel Montilla sabemos que esta situación se produjo durante la estancia de la 2ª expedición. En una de las acostumbradas conferencias políticas que impartía Mirov se criticó la actuación de los militantes socialistas, republicanos y anarquistas en relación con la marcha de la guerra. El alumno Carlos Sánchez Sáenz de la Calzada, rebatió las palabras del comisario político y expresó su punto de vista crítico sobre lo que había podido observar del régimen soviético. La contestación de Sáenz de la Calzada fue apoyada por otro grupo de alumnos encabezado por Manuel Montilla. Pese a que el curso ya tocaba a su fin, a los dos alumnos se les impidió seguir asistiendo a las clases, siendo amenazados por el comisario de la escuela con duras represalias en cuanto llegaran a España. Sin embargo, cuando la expedición regresó a su destino, el paradero de ambos fue muy diferente; mientras que Manuel Montilla pudo incorporarse a la 3ª Escuadrilla de Moscas, Carlos Sáenz de la Calzada fue dado de baja de Aviación y confinado en el Cuartel de Las Carolinas. Pese a todo, este alumno, que prácticamente había completado el curso de piloto de bombardero, se unió a las Brigadas Internacionales y luchó encuadrado en la 14ª, 12ª y 145ª Briga-

16. Entrevista con Pablo Sacristán Paredes. Madrid, 21 de septiembre de 1993.

17. A esta escuela de observadores también se mandó a algunos alumnos de caza que no habían pasado el examen de un tribunal médico soviético realizado en la URSS.

das de la 45 División en los terribles combates de las sierras de Cavalls y Pàndols, de los que salió indemne.¹⁸

En la primera expedición de la 3ª Promoción también se dieron casos de fricciones políticas, incluso en el seno de los ideales comunistas. El caso más representativo estaba protagonizado por José García; al contrario de la actitud crítica de algunos compañeros hacia el sistema soviético, García profesaba una fe ciega a la URSS y evidenciaba una clara tendencia marxista leninista marcada por una devoción ilimitada hacia el dirigente soviético José Stalin. La actitud de García quizás puede mostrar la influencia del régimen personalista que estaba implantando Stalin desde los años treinta en la URSS, pero la ideología tan extrema de García chocó con *díscolo* integrante de la expedición, Isaac Casillas Vallín, seguidor de una tendencia marxista-leninista. Isaac Casillas era hijo del capitán de aviación, Isaac Casillas López, secretario del general Miguel Núñez de Prado con el que compartió el trágico fin que les deparó el destino en Zaragoza los primeros días de la sublevación. El general Núñez de Prado viajó a la ciudad aragonesa con el comandante López, su ayudante de campo, el capitán Casillas y una escolta de guardias civiles que habían sustituido a última hora a unos soldados de aviación. La comitiva viajó en un De Havilland Dragon Rapide pilotado por Pedro Mansilla Martínez. Su objetivo era aclarar la ambigua actitud que estaba manifestando el mando supremo militar de Zaragoza, general Miguel Cabanellas Ferrer ante la solicitud de lealtad a la República que se le había hecho desde Madrid. La comitiva militar fue arrestada por los conspiradores en las mismas dependencias oficiales, siendo fusilados posteriormente.

El propio Casillas nos ha contado que, a causa de sus ideas políticas y las discusiones en las charlas ideológicas en las que destacaba su talante leninista y se negaba a gritar consignas políticas como “¡Viva Stalin!”, los soviéticos intentaron apartarle del curso de monoplanos. Aducían como excusa que, en el caso de que tuviera que saltar en paracaídas, su gran estatura le causaría problemas para salir de la estrecha cabina del Polikarpov I-16. Casillas alegó en su defensa que también Eduardo Claudín Monca-

da, alumno de la 1ª Promoción y piloto de I-16, era muy alto y finalizó el curso de monoplano sin problemas.¹⁹ Ante este argumento tan razonado los soviéticos no tuvieron más remedio que permitir a Casillas la realización del curso de Polikarpov I-16.²⁰

Referencias bibliográficas

- ARASA, D. (1993): *Los españoles de Stalin*. Barcelona: Armonía.
- GARCÍA DE LA CALLE, A. (1977): *Mitos y Verdades*. México: Oasis.
- HOWSON, G. (2000): *Armas para España. La historia no contada de la guerra civil española*. Barcelona: Península.
- MONTERO RONCERO, A. (1999): “Manuel Cascón, 60 años de silencio”, *Aeroplano*, 17. IHCA. Madrid.
- ROLDÁN, L. (2000): *Militares de la República*. Madrid: Vosa.
- SÁENZ DE LA CALZADA, C. (1982): *Héroes sin rostro. La guerra aérea republicana (1937-1939)*. México: Costa Amic Editores.
- SAYÓS, J. (1999): *Un aviador de la República*. Madrid: Asociación Aeroclásica Craftair.

18. SÁENZ DE LA CALZADA, C. (1982): *Héroes sin rostro. La guerra aérea republicana (1937-1939)*. México: Costa Amic Editores.

19. Eduardo Claudín era muy conocido y respetado entre los pilotos de caza. Fue el primer español que alcanzó la Jefatura de la 1ª Escuadrilla de Moscas y, posteriormente del Grupo 21 de Caza. Claudín fue derribado en el frente de Teruel el 5 de julio de 1938 por un impacto directo de la antiaérea alemana.

20. Entrevista con Isaac Casillas Vallín. Madrid, 26 de noviembre de 1993.

