

Eduardo Fernández Prada, un ignorado piloto de Mosca

POR RAQUEL FERNÁNDEZ GARCÍA,
según estudio de su padre Fernando Fernández Martín.



Introducción

El presente artículo lo firma Raquel Fernández García en nombre de su padre, fallecido, quien es autor material del mismo, siendo transcrito tal y como él lo redactó. Queda manifestado por escrito firmado por Raquel, dirigido a la Revista AEROPLANO y que se conserva en sus archivos.

Eduardo nació en Madrid el 14 de junio de 1917 en el seno de una familia católica, tercero de cuatro hermanos. Estudió en una escuela pública y posteriormente realizó cursos de contabilidad en una academia privada que le ayudaría a encontrar trabajo en una agencia dedicada a la recogida y facturación de paquetería por ferrocarril (estaciones de Delicias y del Norte de los Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante, MZA), precedente de la ac-

tual «mensajería». En términos actuales podríamos considerarle como un emprendedor; tuvo la iniciativa de crear su propia pequeña empresa de seguros, complementaria y en perfecta armonía con la que trabajaba como empleado: firmaba pólizas de seguro de pérdida o deterioro de aquellas remisiones que aceptaban en el momento de su recogida, simultaneándolo así con su propio trabajo en la empresa.

Eduardo aspirante a piloto militar

¿Cuáles fueron las posibles razones por las que Eduardo tomó esta decisión? En mi opinión tuvieron que ser las siguientes:

- Su padre no llegó a devengar pensión alguna, pues falleció a falta de dos meses de cotización de los

diez años de carencia obligatoria en la Sociedad Filantrópica Ferroviaria de Socorro Mutuo. Así que al enviudar su madre, por circunstancias de la vida se convirtió en el «paterfamilias». En consecuencia, necesitaba encontrar una profesión con un buen sueldo que pudiera permitirle atender su obligación familiar presente y futura.

- Tras la disolución del ejército, su sustitución por las milicias de los partidos políticos y sindicatos y la anarquía que supuso ese proceso, Largo Caballero firmó (16 de octubre de 1936) el decreto de creación del Ejército Popular de la República (EPR) y el reclutamiento de levas obligatorias. Dado que en pocas semanas Eduardo iba a ser llamado a filas, no había nada que pudiera satisfacer sus exigencias personales.
- El Ministerio de Marina y Aire comenzó a publicar todo tipo de convocatorias para la formación de pilotos militares, tanto en Escuelas en España¹ (La Ribera, El Carmolí y Lorca, también Reus, Sabadell y, más tarde, San Javier) como en escuelas extranjeras, concretamente en Francia² (Agen, Boury-le-Châtel, Esbly, Orly, Villeneuve-sur-Lot), donde tras seis meses de curso recibían el título básico de piloto militar, y en la URSS³ (Kirovabad y Járkov en el Cáucaso, actuales Azerbaiyán y Ucrania respectivamente); tanto las escuelas francesas como las soviéticas estaban ligadas a programas de adquisición de medios aéreos por parte de España.

Inicialmente las convocatorias estaban restringidas a personal de aviación, pero las necesidades eran tan grandes que se abrieron a aspirantes civiles. Sin duda, Eduardo, con diecinueve años, debió de pensar que en ese tipo de convocatorias podría encontrar «su oportunidad», esto es, la de conseguir una profesión bien remunerada, rodeada además de un halo de reconocimiento, aventura, romanticismo, etc.

El caso es que, efectivamente, firmó en la primera ocasión que tuvo, y tal fue la publicada en la Gaceta de Madrid, Núm. 258, de 14 de septiembre de 1936, página 1793, en la que, de acuerdo con el Consejo de Ministros y a propuesta del Ministerio de Marina y Aire se decretaba (Decreto de 12 de septiembre de 1936), la realización de un curso de pilotos de aviación en el aeródromo de San Javier (Murcia).

Se desarrollaba un articulado que regulaba el proceso de selección de alumnos piloto: tras la superación de unas pruebas previas a nivel local, se facultaba a la Subsecretaría del Aire para designar «los solicitantes que deban presentarse en el aeródromo de San Javier donde serán sometidos a un reconocimiento médico definitivo. Los solicitantes, físicamente aptos, serán declarados alumnos pilotos, filiándoseles como soldados y devengando su haber más la gratificación de plaza aérea correspondiente». Aparte de otras consideraciones, interesa destacar que la convocatoria restringía la solicitud a aquellos «españoles, mayores de 18 años y menores de 21, que pudieran acreditar su lealtad al régimen mediante certificado expedido por cualquiera de los partidos políticos o agrupaciones sindicales afectos al Frente Popular».

Militancia política o sindical

Eduardo no ejercía militancia política alguna y, además, procedía de una familia católica; entonces, ¿cómo consiguió acreditar su lealtad al régimen? El mecanismo seguido podría derivarse del hecho de que su tío segundo, Conrado Fernández, primo de su padre Ramiro, estaba casado con Abilia Perahita, maestra de escuela nacional y activista republicana, miembro destacado del Comité de Mujeres Antifascistas de Madrid. Abilia podría haberle proporcionado el

necesario «certificado de lealtad al régimen» con todo apoyo y efectividad.

Fue admitido a las pruebas selectivas, al superar a nivel local, a mediados del año 1936, el primer examen de conocimientos (celebrado en el Palacio de Comunicaciones de Madrid, actual sede del Ayuntamiento de Madrid), y el reconocimiento médico (en el Hospital Provincial de Madrid-Hospital Clínico de San Carlos, actual sede del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía). Aquellos que lo superaron fueron convocados a presentarse en la base aérea de San Javier (Murcia), a primeros de diciembre, al objeto de pasar las pruebas definitivas. Fueron alojados en el requisado convento de Los Jerónimos, situado cerca de La Ñora (Murcia). Las pruebas teóricas resultaron bastante asequibles; por el contrario, el reconocimiento médico lógicamente fue muy exigente, pues se trataba del servicio de vuelo: «integridad anatómica y funcional de los aparatos digestivo, respiratorio, circulatorio y locomotor; limitación del peso corporal máximo; y, particularmente, los índices de, agudeza visual a superar en cada ojo sin corrección de lentes, agudeza auditiva y permeabilidad nasal». Los solicitantes aptos fueron declarados alumnos pilotos por la Subsecretaría del Aire, filiándoseles como soldados y devengando su haber más la gratificación de plaza aérea correspondiente.

Es de suponer que Eduardo experimentaría un considerable alivio en la presión que venía sufriendo por su responsabilidad familiar, sobrevenida a una edad tan temprana.

Interesa recordar que la Orden Circular de 4 de diciembre de 1936, publicada en La Gaceta de la República Núm. 341, de 6 diciembre de 1936, páginas 907 y 908; regulaba la enseñanza del pilotaje militar en sus diferentes niveles y especialidades, así como las promociones al empleo de cabo (vuelo sin profesor en avionetas elementales en un número de horas no inferior a 15) y al de sargento (vuelo en monomotores de no gran dificultad que, tras las prácticas en doble mando, los alumnos totalicen un mínimo de 20 horas). Terminada la transformación, comenzará la enseñanza en una escuela de la especialidad bajo el siguiente programa: a) Caza. Pilotaje de aviones de dificultad progresiva, terminando con el de monoplasas rápidos, vuelo sin visibilidad exterior y combate contra todo tipo de aviones. La totalidad de las enseñanzas enumeradas se desarrollará en la escuela de Vuelo y Combate, bajo cuyo título se fusionarán las dos escuelas destinadas a dichas especialidades (se refiere a la escuela elemental de Alcantarilla–El Palmar y a la escuela de transformación de La Ribera–San Javier, respectivamente, cuyas instalaciones se encuentran cerca de la ciudad de Murcia). b) Cooperación con el Ejército. c) Bombardeo. d) Hidroaviones. Y establecía que «La finalización de estas enseñanzas permitirá el destino a fuerzas aéreas, dará lugar al título de piloto militar y el tanto por ciento de premio inherente al citado título».

Al día siguiente de la conclusión de los exámenes, los participantes son formados en el claustro de los Jerónimos para dar a conocer los resultados. El capitán Carlos Núñez Mazas, subsecretario de Aviación del Ministerio de Defensa Nacional, lee la relación de los que han de salir de filas y formar aparte, los cuales deben recoger en la oficina su documentación para regresar a sus unidades o lugares de procedencia. Los que permanecen en formación reciben la grata noticia de estar aprobados, unos 200 de 3.000 aspirantes. Aquellos con conocimientos de francés harán el curso de vuelo en Francia y el resto, Eduardo entre ellos, lo harán en la existente entonces URSS.

El viaje a la URSS

El viaje de la primera expedición de alumnos piloto españoles a Kirovabad (actual Ganja de Azerbaiyán) fue descrito, con más o menos detalle, por todos aquellos pilotos de caza que publicaron sus memorias, como Tarazona⁴, Bravo⁵,



Figura 1 (ruta a la URSS. Diciembre 1936).

Arias, Meroño⁶, Flamerich⁷ (no se trata propiamente de unas memorias sino de un diario sobre su viaje y estancia en Kirovabad y el regreso a España) o por sus familiares⁸.

La ruta seguida se representa en la Figura 1 (trayecto oeste-este) «basada en el esquema «Ruta a la URSS. Diciembre 1936» de la página 11 de las memorias de Tarazona⁹, por ser la primera publicación en el tiempo. Personalmente considero muy informativas las que hacen tanto Francisco Meroño¹⁰ en sus memorias como la de los hermanos Antonio e Iván Rioja Scott¹¹ en la publicación sobre su padre Cayo Rioja García.

La expedición estaba compuesta por los 190 alumnos seleccionados, el comandante Manuel Cascón Briega, al mando, y cuatro capitanes, Isidoro Giménez García (jefe de la Escuadrilla Polikarpov I-16), Aurelio Villimar Magdalena (jefe de la Escuadrilla Polikarpov I-15), Gumersindo Areán Rodríguez (jefe de la Escuadrilla Tupolev SB) y José González Montero (jefe de la Escuadrilla Polikarpov RZ) que, además, serían jefes directos de los alumnos en Kirovabad. Por último se unieron a la expedición profesores de aerodinámica, matemáticas y una profesora de geografía.

El 17 de enero de 1937 viajan desde Los Jerónimos en camiones del arma de aviación con los toldos bajados hacia el puerto de Cartagena donde embarcan en el vapor *Ciudad de Cádiz* (buque insignia de la Compañía Transmediterránea, que había sido requisado y asignado a la Flota de la República como Flota Auxiliara) para cruzar el mar Mediterráneo, en primer lugar. Al atardecer la nave inicia su singladura y avanza en el centro de un triángulo formado por tres destructores de escolta, que allí siguen al amanecer del día siguiente, si bien llega un momento en que viran de rumbo para iniciar su

regreso a puerto. Sobre cubierta reciben su primera clase de geografía, «El origen del hombre».

Al cuarto día abandonan el mar Mediterráneo entrando en el mar de Creta, y cruzando parte del archipiélago griego para alcanzar posteriormente el mar Egeo. Después, el mar de Mármara que separa la Turquía europea de la asiática, atravesando los estrechos de Dardanelos (entrada) y Bósforo (salida), pudiendo contemplar la ciudad de Estambul. En distintos momentos de la travesía reciben una serie de conferencias: teoría marxista, astronomía, aerodinámica y otras. Después de quince días de travesía alcanzan el mar Negro, que cruzan en sentido suroeste-noreste, soportando una terrible tormenta durante 48 horas con las consabidas desagradables e incómodas consecuencias para los pasajeros «no marineros». Al parecer estas fueron particularmente intensas para la profesora de geografía. Fue tal la violencia de la situación que hubieron de amarrarse con sábanas a sus camas para no salir lanzados contra el suelo o las paredes del camarote.

A la mañana siguiente se percataron de que el barco estaba anclado, habían arribado a Feodosia (Theodosia) en la península de Crimea, actual Ucrania, donde la temperatura era de 0° C y estaba nevando. Se descuelga la escalerilla de desembarco que queda bajo guardia de un soldado del Ejército Rojo con bayoneta calada, convenientemente equipado para soportar aquella climatología. Tras el almuerzo reciben la primera visita a bordo de un comandante soviético acompañado de una intérprete. Los recibe el comandante Cascón y unos minutos más tarde los alumnos reciben la orden de desembarcar. (A su regreso, *el Ciudad de Cádiz*, cargado de material de guerra soviético, fue hundido en el Mediterráneo por submarinos italianos).

A unos cien metros les espera un largo tren de pasajeros, compuesto de vagones con departamentos de cuatro plazas con butacas convertibles en literas, y un vagón comedor. En otra vía se encuentra apartado un vagón solitario, donde entregan sus ropas de paisano, que usarán al regreso, y se visten de soldados del Ejército Rojo (detalla Flamerich que reciben dos equipos consistentes cada uno de: una «blusa» larga que se lleva por fuera del pantalón, botas altas hasta la rodilla, muy calientes, abrigo enorme forrado interiormente, y un paño que se coloca en vez de calcetines). Los dividen en grupos para subir al tren. Del esquema de Tarazona antes referido se desprende que la línea ferroviaria bordea continuamente el mar de Azov de oeste a este y, cuando alcanzan Dzhankoi, toman la línea férrea que viene de Sebastopol, desviándose unos 90° a la derecha. El caso es que no interrumpen la marcha (comen por tandas en el vagón-comedor donde les sirven platos desconocidos) hasta el segundo día en que alcanzan Rostov-on-Don, cerca de la desembocadura del río homónimo, donde la locomotora repostada y los expedicionarios descienden del tren para contemplar una exhibición que los Coros y Danzas de los Cosacos del Don les dedican. Allí inician una trayectoria lineal de noroeste a sureste.

Al atardecer del tercer día hacen alto en una estación de la línea entre Tiflis (Tbilisi, capital de la actual Georgia) y Bakú (puerto del mar Caspio, capital de la actual Azerbaiyán); está situada en medio de un gran cañón por el que discurre el río Kurá entre los enormes macizos montañosos nevados (montañas Blancas) del Gran y Pequeño Cáucaso, y luego desemboca en el mar Caspio. Es el fin del viaje ferroviario; les recogen unos camiones militares descubiertos para trasladarlos a la escuela situada en la ciudad de Kirovabad (en recuerdo del asesinato político Kirov, jefe del partido comunista en Leningrado y amigo de Stalin), actual Gianja, la segunda ciudad más importante de la República Socialista Soviética de Azerbaiyán después de su capital Bakú.

Kirovabad

Transcribimos aquí lo que Eduardo¹² anotara acerca de su propia experiencia en la escuela de Kirovabad.

- Cuaderno de Navegación: I-2: 19h 11 min; R-5: 1h 55 min; I-5: 4h 34min; UTI-4: 4h 2 min; I-16: 10h 41min; Total, 40h 23min. Terminando el curso con 220 tomas en 51 días de vuelo. (Anotación inferior en unas 6 h respecto a la siguiente).
- Libreta de apuntes en Kirovabad

1. I-2 (Po2): 7-2-1937 a 22-3-1937 # Instructor Ussat # 32 Círculos # 10 Zonas (ascensión y vuelo horizontal a 1000 m de altitud) # 21 vuelos # 12h 47min.
2. I-2 (Po2): 23-3 a 26-3-1937 # Instructor Bulat # 25 Círculos # 5 Tiro aéreo # 12 Vuelos # 3h 53min.
3. R-5: 28-3 a 2-4-1937 # 6 Círculos # 6 Zonas # 5 Vuelos # 2h 32min.
4. R-5: 18-4 a 12-5-1937 # 26 Círculos # 3 Zonas # 13 Vuelos # 4h 24min.
5. I-2: Primera cabina; 2-4 a 5-4-1937 # 31 Círculos # 5 Vuelos # 3h 22min.
6. UTI-4: 15-5 a 24-6-1937 # 25 Círculos # 8 Zonas # 4 Picados # 5 Controles # 1 Rutas # 3 Combates # 14 Vuelos # 5h 2 min.
7. I-16: 21-5 a 13-6-1937 # 13 Círculos # 7 Zonas # 7 Tiro (4 Terrestre y 3 a Conos) # 1 Formación # Observaciones: 4-6-1937, Vuelo a 5000 m, Rotura de un plano # 14h 22min.

En resumen.- Vuelo elemental: 7-2 a 5-4-1937 # 26h 58min. SUELTA en I-2 (Po2) el 2-4-1937. Vuelo especialidad: 15-5 a 13-6-1937 # Doblemando UTI-4: 5h 2min # I-16: 21-5 a 13-6-1937 # 14h 22min. Total especialidad, 19h 24min.

Tiempo total de Vuelo: 46h 22min.

Desafortunadamente, Flamerich no contabiliza los tiempos de vuelo en sus memorias, aunque se pueden contar 74 días de vuelo (la tabla de vuelos a cumplimentar se hacía por grupos de 5 alumnos, por lo que el número individual de días era, realmente, el número del grupo; en el caso de Eduardo fue 51); curiosamente, sin embargo, Flamerich coincide con Eduardo en señalar el día 25 de mayo de 1937 para su primer vuelo con UTI-4 (UTI=Avión escuela), esto es, como inicio de la especialidad de caza. Cayo Rioja¹³ también de la 1ª Expedición, parece que exagera enormemente al hablar de que los mejores pasan al UTI-4 para volar al menos 100 horas antes de pasar al I-16. José María Bravo¹⁴ dice que realizaron unas cien horas de vuelo: 10 o 15 en el U-2 (Po2), dos o tres en el R-5 y el R-6, un par de ellas en el I-5 y el I-15 y algunas más en el UTI-4 y el I-16; el problema del aserto es que el cómputo de horas parciales resulta ser alrededor de un tercio del total. Todo parece indicar que estas cifras así como las 90 horas de Rómulo Negrín no se dieron en la 1ª Expedición sino que, más bien, las horas de vuelo realmente fueron del orden de la mitad de las que se dicen, esto es, unas 50 horas en total incluido el vuelo elemental, de las que sólo unas 20 horas correspondieron al vuelo de especialidad.

Fechas	vuelos Círculos	vuelos zona	tiro	tiempo h m	Observaciones
	90	33	5	17	luz de anterior
3-4-37	7			44	
4-4-37	14		1	15	
5-4-37	1			30	
" " "	5			30	
<u>Avión caza-escuela-UTI-4</u>					
15-5-37	3			17	
17-5-37	7			30	2 picados
21-5-37	3			13	"
" " "	3			11	
22-5-37	3			11	control
23-5-37	1			3	
24-5-37	1			12	
26-5-37	1			4	
31-5-37	1			21	
	141	33	5	17	luz de anterior

Fechas	vuelos Círculos	vuelos zona	tiro	tiempo h m	Observaciones
	141	33	5	17	luz de anterior
8-6-37	3			12	
10-6-37	1			24	combates
" " "	1			33	"
14-6-37	3		1	14	"
24-6-37	2			45	rotas
<u>Avión caza-veloz U-16</u>					
21-5-37	3			23	
22-5-37	3			6	
23-5-37	1			16	
26-5-37	5			30	
27-5-37	3			13	
" " "			1	19	
" " "			2	45	
31-5-37	1			39	
11-6-37	1			15	
	167	44	5	34	luz y fuego

Detalle de una de las páginas de anotaciones de EFP sobre sus vuelos de especialidad (Polikarpov I-16) del curso en Kirovabad.



Foto regreso 1ª TANDA titulados en Polikarpov I-16.

Finaliza el periodo de escuela y el 15 de junio de 1937 inicia el regreso la 1ª tanda de 23 pilotos de caza titulados en Polikarpov I-16 (4,7 sobre 5 fue la nota media de los 23, dice Flamerich), al mando del capitán Isidoro Giménez García como jefe de la expedición. Esta primera tanda de pilotos fue invitada por la Fuerza Aérea del Ejército Rojo a visitar Moscú durante diez días, viajando de Kirovabad-Rostov-Moscú por ferrocarril, nuevamente vestidos de paisano pero en primera clase, siendo alojados en un cuartel de mecánicos de aviación próximo al estadio del Dínamo de Moscú, donde coincidieron con los alumnos de la primera tanda de la segunda expedición que se dirigían a Kirovabad. La primera tanda de regreso a España correspondiente a la 1ª Promoción de Kirovabad estaba compuesta por 23 pilotos titulados en Polikarpov I-16. El número diecisiete con gorra es el capitán Giménez, el diecinueve es José María Bravo y el veintiuno es Eduardo Fernández Prada.

La ruta que emplearon (Referencia: este a oeste, Figura 1) fue: Moscú-Leningrado por ferrocarril; travesía marítima en el barco soviético María Ulianova por el canal artificial de Leningrado para alcanzar el golfo de Finlandia y entrar en el mar Báltico; toman rumbo hacia el canal de Kiel (la vía marítima artificial alemana, con el mayor tráfico mun-

dial), saliendo por Brunsbüttel al mar del Norte; navegan dejando a babor las costas alemanas, holandesas y belgas, y enfilan el Paso de Calais (estrecho de Dover), y entran en el canal de la Mancha hasta arribar al puerto francés de El Havre; duermen una noche más a bordo antes de desembarcar tras una travesía de quince días. Toman el tren a mediodía para llegar a París de noche; al día siguiente por la mañana pasan por el consulado español para recoger sus pasaportes y después por la embajada para recoger el visado pues han de atravesar el país galo. Toman la línea férrea París-Barcelona vía Port Bou llegando a primeros de julio de 1937 a Barcelona.

Según Arias¹⁵, «En el Ministerio de Aviación somos recibidos por el Teniente Coronel Camacho [Antonio Camacho Benítez, Inspector General Jefe de las Fuerzas y Escuelas, Industria y Material Aéreos]. Nos habló afablemente, pero sus palabras nos dejaron perplejos. Dijo: “el ejército de la República tiene por ahora solucionado el problema de los pilotos, al menos para tres meses...Conocen al general José [alias de Eugenio Sáovich Ptujin], experto en el aire y buen organizador en tierra, asesor militar del coronel Hidalgo de Cisneros [Ignacio Hidalgo de Cisneros y López-Montenegro, más tarde General Jefe de la Fuerza Aérea de la República]”. En Barcelona, al llegar, recibimos la orden de ir a la sastrería del Ministerio para que nos tomaran las medidas para los uniformes y obtuvimos dos semanas de permiso para visitar a nuestros familiares. Después nos reuniríamos en Los Alcázares.

Se terminó el descanso. Busco los medios de transporte para trasladarme a Los Alcázares y El Carmolí. De Madrid regresé en un Potez (avión que tiene los planos ondulados como los cierres de los comercios). En este aparato lento llegamos a El Carmolí. Nos han instalado en la “Torre del Negro”, así llamaban a nuestro hotel. Recibimos los uniformes militares; en los bolsillos de las chaquetas encontramos cariñosas misivas escritas por las sastras, deseándonos mucha suerte en los futuros combates».



Foto Los Alcázares 7-7-1937. 1ª promoción de Sargentos piloto de Caza con el Capitán Villimar.

LA ESCUELA DE VUELO Nº 20 DE KIROVABAD

Se inauguró el 17 de enero de 1937 para recibir a los alumnos de la 1ª Expedición y se desmanteló entre el 28 de marzo de 1939 (cuando se había perdido la guerra y el Gobierno Republicano había huido al exilio) y el 1 de agosto de 1939. En esos 27 meses de actividad, la Escuela incrementó sus efectivos tanto en personal como en campos de aviación y medios móviles, llegando a contar con 416 profesores y personal auxiliar, 87 aviones y 50 vehículos y tractores diversos¹⁶(pág. 43). La importancia de estas escuelas soviéticas en la aviación gubernamental fue muy destacada, como se puede observar al comparar la cifra de 800 pilotos titulados frente a los 440 de la escuelas nacionales y los 60 de las escuelas francesas¹⁷ (pág. 113).

No obstante, existió un controvertido debate sobre la calidad de la enseñanza en Kirovabad. En primer lugar, obviamente, se consideró que las enormes distancias a recorrer y los tiempos tan prolongados a emplear suponían un serio problema para la disponibilidad de pilotos para el frente; las barreras idiomáticas que exigían la intervención de intérpretes, no siempre posible (vuelo), eran una importante dificultad añadida; el curso acelerado que se desarrollaba a «marchas forzadas» no podía proporcionar con eficacia pilotos de combate en tan breve (y carísimo) periodo de instrucción. La opinión de un piloto nada sospechoso como Rómulo Negrín¹ es rotunda al respecto: «Aprendíamos exactamente eso [cocimientos básicos]: a manejar un avión, a hacer unas pequeñas maniobras con el avión, un poco de formación, un poco de navegación y, en cuanto aprendíamos eso, todo lo que se puede aprender en noventa horas y cinco meses que habíamos tenido de entrenamiento, nos mandaban al frente. Sobre todo si tendríamos que enfrentarnos con pilotos de la aviación italiana y alemana que eran, muchos de ellos, ases de la aviación. Y entrar en combate con gente de esa calidad, cuando uno tenía noventa horas de vuelo, pues era prácticamente un suicidio».

La incorporación de los pilotos de I-16 al frente no fue capaz de frenar la superioridad de la aviación de Franco a pesar de que supuso una enorme pérdida de aparatos y bajas de pilotos particularmente en el Frente del Norte y, un año después, en la batalla del Ebro (principio y final del periplo de Eduardo en la guerra aérea). Se les reconoció empeño, valentía y comportamiento heroico frente a los pilotos profesionales del enemigo pero eran unos «bisoños»; habían hecho unas cuantas horas de tiro y acrobacia de combate que no de combate aéreo.

Las críticas a las enseñanzas de Kirovabad y propuestas de modificaciones procedieron tanto de la URSS como de España. Curiosamente nunca alcanzaron al jefe del Arma de Aviación, general Hidalgo de Cisneros, ni en relación con la formación de pilotos ni en cuanto a la operatividad del material aéreo soviético adquirido, de cuyos programas fue el responsable. De particular interés resulta la llevada a cabo por la Dirección de Instrucción del Ministerio de Defensa Nacional a mediados de diciembre de 1938 que, una vez más, recoge Carmen Calvo Jung².

LA CALIDAD DE LOS CURSOS EN RUSIA

El capitán Carlos Núñez Mazas, subsecretario de Aviación, hizo un estudio estadístico de los resultados de una encuesta entre 67 pilotos de Kirovabad. Las carencias detectadas se trataron de eliminar/minimizar mediante una serie de propuestas de modificación de la enseñanza: la selección de alumnos-piloto debería hacerse rigurosamente en España y, una vez en la URSS, dar de baja a los que manifiestamente no reunieran las aptitudes oportunas mientras que el resto deberían ser entrenados por más tiempo, ya que «no es lógico ni conveniente que, desde los primeros momentos y sin tener conocimiento del sector, las características del combate aéreo, etc., se emplee a ese personal en servicios al frente». Se estimaba que el tiempo de instrucción de vuelo no debía ser inferior a 125 horas, de las que 50 debían ser de la especialidad, v.g., I-16, I-15 y SB (aviones de guerra, en palabras del presidente Negrín); para lo que se proponía eliminar horas de vuelo elemental (no interesa la formación en RZ si no es en la especialidad).

Para su reentrenamiento deberían ponerse a su disposición los mismos tipos de aviones de su especialidad, Moscas y Chatos, ante lo que se evidenciaba la falta de suficientes medios pues estos I-16 e I-15 se necesitaban con mayor urgencia en el frente. Por ello se proponía que se constituyera en Kirovabad un Cuadro Eventual de Aviación de Caza, de forma que los pilotos no tuvieran que pasar por la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí tan escasa de aparatos. Algunas de estas propuestas se pusieron en funcionamiento con la llegada de la 2ª Expedición.

NOTAS

1 Carmen Calvo Jung. Los últimos aviadores de la República. La cuarta expedición a Kirovabad. Ministerio de Defensa y Fundación AENA: Madrid, 2010, pág. 138.

2 Op. cit., págs. 124 y ss.

Frente del norte

Eduardo y sus compañeros titulados en I-16 de la primera tanda, al mando del capitán Isidoro Giménez García, llegaron de madrugada en ferrocarril a la estación de Francia, en Barcelona, donde les dieron dos semanas de permiso para visitar a sus familiares tras ocho meses de ausencia, y les citaron en el complejo de Los Alcázares. Allí fueron alojados en la Torre del Negro, residencia de la Escuela de Alta Velocidad de El Carmolí (más tarde también cuadro eventual de los Moscas I-16), donde recibieron reentrenamiento, después de ser promovidos al empleo de sargento piloto de caza. Eduardo está destacado con sus iniciales EFP en la foto de la 1ª promoción, y fue destinado a la 1ª Escuadrilla de Moscas al mando del teniente mayor Iván Gueorguevich Devótkchenko y su segundo Nikolai Ivánov. Incorporado al servicio, voló con su escuadrilla a Alcalá de Henares, vía Manises (Valencia) para repostar, donde se reunieron las tres escua-

drillas de Moscas del recién creado Grupo 21 (Caza y Combate), Escuadra 11, que habían sido dotadas con los cazas Polikarpov I-16. Alcalá fue el aeródromo desde el que fueron enviadas al frente las diferentes escuadrillas de Moscas, a cuyo acto de despedida asistió el propio coronel Hidalgo de Cisneros como jefe de la Fuerza Aérea.

Según Francisco Tarazona¹⁶, parte del primer grupo de pilotos recién llegados de la URSS recibió reentrenamiento antes de salir hacia los frentes, que consistió en vuelos de formación en escuadrilla, vuelos de patrulla, ametrallamiento sobre blancos fijos y sobre conos remolcados por avión, y combates simulados. Finalizado el reentrenamiento, doce monoplanos I-16 despegan de El Carmolí y, en formación de cuña, el jefe de Escuadrilla pone rumbo a Manises para repostar. Reanudado el vuelo, llegan a Alcalá de Henares al cabo de una hora. Les dan tres días de permiso en espera de que lleguen las otras dos escuadrillas de I-16. Al tercer



Los Alcázares, agosto de 1937. De izquierda a derecha; arriba: Fernández Alberdi, Marañón, Molinet, Tarazona, Gil, Alarcón, Arias, Ranz, Prada, Ruiz, Saladrigas. Abajo: Alarcón, Toquero, Frutos, y Eloy. (Indicados en *cursiva* los pilotos que fueron como voluntarios al frente del Norte).

Foto Voluntarios al Norte según Tarazona.

día reúnen a los nuevos pilotos de Mosca, que eran 30 en total, para escuchar a un coronel que, esencialmente, les dice que la situación del Norte es delicada por falta de material de guerra; la Escuadra Naval fascista bloquea el Cantábrico y no llegan suministros a los puertos de Gijón y Santander; respecto a la aviación, hay dos maneras de llegar, la primera es tocando Francia pero se desecha pues las autoridades francesas incautan el material e internan a los tripulantes; la segunda es peligrosa pues consiste en volar sobre zona enemiga y, sorteados los encuentros con su caza y su artillería antiaérea, la llegada al campo seleccionado será con poco combustible, exponiéndose a ametrallamientos y bombardeos durante el aterrizaje. Así que, en el norte necesitamos pilotos pero únicamente irán aquellos que lo deseen, como voluntarios. «La sorpresa dura unos instantes» añade Tarazona, «al cabo de los cuales Toquero, Eloy, Frutos, Saladrigas, Prada y yo nos ponemos en la línea de voluntarios».

Bravo¹⁷ describe en mi opinión un escenario más coherente: «Unos diez pilotos de los que habíamos vuelto juntos [se refiere a la 1ª Tanda], se estableció en El Carmolí, muy cerca de Los Alcázares, el 23 de Julio de 1937. Se trataba de recibir reentrenamiento en presencia de instructores soviéticos, al igual que en Kirovabad. Empezamos con el doblemando UTI-4 para pasar después al I-16 o al I-15. Uno de los profesores era Boris Smirnov, hábil piloto y magnífico instructor con el que practicamos acrobacia, combate y formaciones». Según Bravo «El Mando de la Aviación Republicana, probablemente la Jefatura de Fuerzas Aéreas en Los Llanos, eligió un pequeño grupo de nosotros para ir al norte a volar en las escuadrillas de Moscas que ya estaban allí desde diciembre de 1936. Entre otros fueron elegidos Francisco Tarazona,

Eloy Gonzalo, Restituto Toquero, Ramón Saladrigas, Daniel Ranz, Juan Huerta y [Eduardo Fernández] Prada».

Tenían como misión relevar a pilotos que en ese momento llevaban actuando sin descanso, con un nivel de pérdidas, tanto de pilotos como de aviones, muy elevado, y enfrentados cada día a bombardeos, ametrallamientos y evacuaciones continuadas de los campos propios, muchas veces en presencia casi a la vista del enemigo. Parece lógico que el instructor del reentrenamiento de esos ocho pilotos de Moscas fuera, efectivamente, el ruso Boris Alexandrovich Smirnov a fin de que pudiera formar a su manera su propia escuadrilla para combatir en el frente del norte.

Juan Lario Sánchez narra el viaje hacia el norte

Juan Lario Sánchez¹⁸ coincide con Bravo al describir el «raid» de los cazas republicanos hacia el frente norte y dice «De 32 pilotos que llegaron a Alcalá bajo mando de Pligunov [alias de guerra de Smirnov] para trasladarse al Norte fueron designados solamente ocho: Frutos, Tarazona, Gonzalo, Prado, Huerta, Saladrigas, Toquero y Ranz», coincidiendo con la versión de Bravo (excepto el nombre de Prada, equivocado aquí). Quedó así constituida la «Escuadrilla Vasca de Moscas», nombre popular de la Escuadrilla Smirnov, que realmente era un destacamento autónomo de la 1ª de Moscas, con inclusión de algunos pilotos de la 2ª y 3ª escuadrillas.

El vuelo, desde Alcalá de Henares a La Albericia, de la escuadrilla de Moscas del día 18 de agosto de 1937 fue guiado por un Katiuska pilotado por Alexander Senatorov, jefe de la 1ª Escuadrilla rusa de Tupolev SB Sofia, ya que los Moscas carecían de instrumentos de navegación a bordo. No tomó tierra pues necesitaba un campo más grande y, por otra par-



ALAS Piloto de Caza.

te, el campo de aviación había sido recién bombardeado y todavía no había podido ser reparado.

Conocemos por Tarazona¹⁹ la subida al ¡Terrible Norte!, esto es, los detalles del vuelo a Santander desde Alcalá. «Mi mecánico me hace señas de que el Katiuska empieza a rodar. Despegamos. Después nos vamos acercando sedosamente al bimotor, que enfila hacia Madrid. Antes de dirigirnos hacia el norte, rumbo a Santander, describimos un gran círculo que nos permite hacer altura antes de “meternos” en terreno enemigo. La formación de vuelo queda cerrada. Bella mañana. Una vez que traspasamos los 4.000 metros la vista es verdaderamente hermosa. El azul infinito no delata la guerra que hay abajo, donde los hombres se destruyen sin piedad. Después de un rápido ascenso, nos nivelamos a 7.000 metros. A esta altitud, un frío de 30° bajo cero empieza a congelar el pensamiento y la sangre. El frío e inmovilidad, unidos a la inquietud del que se enfrenta por vez primera a lo desconocido, me hacen temblar».

«Transcurridos treinta minutos del despegue, la tranquilidad del vuelo de la pequeña formación cesa. Unas explosiones ocurridas delante nos ponen a la expectativa. El suave deslizamiento por la atmósfera se transforma en una carrera a toda velocidad sobre una superficie empedrada. La artillería antiaérea enemiga ha removido, al hacer explosión, la quietud de aquella altura y, con la expansión de las ondas, los zarandeos son terribles. Pero no pasa nada. Mis nervios están tranquilos dentro de lo que cabe. Sobre Burgos, empezamos a descender. La costa del norte de España comienza a delinearse ante nosotros cuando el desagradable temor de un encuentro con la caza enemiga aumenta en nuestra mente, a medida que nos acercamos a la meta. Estamos sobre el mar Cantábrico. Hace apenas una hora y diez minutos que hemos despegado de Alcalá. Por debajo de los 3.000 metros se empieza a disfrutar de un calorillo agradable. Los rojos tejados de Santander, rodeados por la verde campiña, resaltan, rematado todo por el azul inquieto del mar norteño y por la bruma incolora al fondo. Las calles del puerto aparecen a ramalazos ante nuestra atareada vista. No debemos perder el contacto con Pligunov, Jefe de la Escuadrilla».

La escuadrilla de Smirnov tomó sin novedad en la Albericia, un campo destrozado unas horas antes

«De improviso, desfila bajo nuestra mirada una superficie llena de agujeros. Unos hombres, corriendo, despejan de herramientas el campo de La Albericia. Restos humeantes de camiones-tanque de gasolina y esqueletos de aviones en posiciones grotescas son la señal de que ha sido bombardeado. Los embudos hechos por las bombas, con sus radios negros por la ardiente metralla, confirman nuestros temores. Pligunov, con el tren de aterrizaje abajo, enfila una recta que delimita en su mente ante los cráteres de las bombas. Con gran habilidad posa el caza en tierra no sin antes haber tenido que sortear un

gran agujero al final del recorrido. ¡Bueno!, eso está bien para Pligunov pero, ¿y nosotros, pobres bisoños entrenados únicamente al aterrizaje en retaguardia y en campos grandes? Los I-16 aterrizan a 160 km por hora y hacerlo en aquel callejón lo juzgo francamente imposible. Con una bandera en la diestra, Pligunov ordena el aterrizaje y a pesar de la tensión nerviosa de los pilotos, todo sale bien. Puede decirse que ha sido una operación segura, dados los elementos contrarios que en ella intervinieron. Así nos lo hace saber, una vez en tierra, el Jefe de Escuadrilla». (En mi opinión, esta versión está tomada de la publicada por el propio Smirnov²⁰ unos 30 años antes).

Los recibe el coronel Antonio Martín Luna Lersundi, jefe de las Fuerzas Aéreas del Norte quien, ante la pregunta de cuántos medios aéreos dispone, contesta que unos 20-30 aparatos anticuados, de distintos modelos y procedencias, de diferente y baja velocidad, sin repuestos,... («El Circo Krone», en recuerdo metafórico del gran circo alemán que disponía y exhibía un gran número de animales. Esta expresión fue erróneamente atribuida a Tarazona). Tarazona²¹ también relata la integración de la Escuadrilla en su primer servicio: «Pligunov con Eloy y Prada, primera patrulla; Mijailov con Tarazona y Huerta, segunda patrulla; Querenco y Saladrigas, tercera patrulla. Ocho Moscas en total. Hoy, no más. ¡Contra 250 aviones!».



Foto del carné de Piloto Militar de Caza.

Salas, sobre los combates en la zona norte desde agosto 1937

Jesús Salas Larrazábal²² publica una excelente obra sobre la guerra aérea y, en relación con el norte, dice: «En los últimos días de agosto se desarrollan cuatro combates aéreos, en los que la Legión Cóndor consigue abatir cuatro aparatos enemigos». A continuación transcribimos el relato que de dos de ellos

hace Tarazona en su libro «Sangre en el Cielo». Se refiere al relato de Tarazona²³ sobre el derribo de Pligunov y Prada, en el que dice: «En la caseta de mando nos espera la noticia de que Prada ha sido derribado por la artillería antiaérea; que pudo saltar del avión, pero que el paracaídas no se le abrió. Es nuestra primera baja en combate». Lo cual no es correcto, Eduardo murió un año después (15 de agosto de 1938) en combate con la Legión Cóndor en la batalla del Ebro. Dicho error introdujo un elemento perturbador en el relato de la vida de Eduardo; así, por ejemplo, Patrick Laureau²⁴, Juan Arráez Cerdá²⁵, Estanislao Abellán Agius²⁶, y Patrick Laureau, Juan Arráez Cerdá, Stéphane Soulard y Gilber Duranthe²⁷, en su obra colectiva francesa, recogen el mismo episodio del fallo del paracaídas, dando así por finalizada la historia de Eduardo Fernández Prada en la guerra aérea. Un blog²⁸ sobre el caso que nos ocupa relata una detallada y correcta descripción sobre la Escuadrilla Smirnov pero no cita incidencia alguna relacionada con ningún piloto, « Norte: Se constituyó el 7 de agosto de 1937 bajo el mando del teniente mayor [Stars-hiy Leytenant] Boris Smirnov “Pligunov” que voló desde Alcalá de Henares a La Albericia (Santander) con los jefes de patrulla Mikhailov y Kerenko y los pilotos Eloy González Obarro, Juan Huertas, Tomás Saladrigas, Eduardo Fernández Prada y Francisco Tarazona. Allí se unen bajo las órdenes de Smirnov con Andrés Rodríguez Panadero, Luis de Frutos, Restituto F. Toquero, y Daniel Ranz de Artacoz llegados más tarde, algunos procedentes de la 3ª Escuadrilla como Nicolás Sardina Pérez y Andrés Rodríguez Panadero dirigidos por Yevseviev (Yevsíez) con Kusnetsov y Demidov. Tras la caída de Santander, Smirnov, Mikhailov, Kerenko y los mecánicos soviéticos abandonan el norte». (Según el propio Smirnov²⁹, en Asturias se hacían de 3 a 5 servicios diarios).

Merece comentarse, por otra parte, que la denominación «Prada», parece apropiada para diferenciarle de otros pilotos de la primera promoción de Kirovabad cuyo primer apellido era también Fernández —se desconoce su nombre en versión rusa, pero con toda seguridad fue derivado de su segundo apellido Prada—, fue distorsionada con diversas variantes tanto en género como en número, por ejemplo, por parte de sus propios compañeros, Prado³⁰, Pradas³¹, 11(pág. 57), 27(pág. 385), Prados⁷(pág. 219) y Prades²⁸(pág. 156), que, aunque en tono menor, también introdujeron otro elemento perturbador en el relato sobre Eduardo.

Posteriormente, pasado el tiempo, cabe resaltar que Jesús Salas Larrazábal³² publica los cuatro tomos de su obra magna de la Guerra Aérea 1936/1939 dónde de manera sorprendente, cambia la versión correcta anterior³³ que había transcrito directamente lo escrito por Tarazona³⁴, anotando ahora³⁵ (sic) «En los I-16 volaban los rusos Eiseiev, Demidov y Kuznetsov en una escuadrilla³⁶ y Smirnov, Mijailov y Kerenko en la otra, así como los españoles Rodríguez Panadero, veterano del Norte desde marzo de 1937, y los que acababan de arribar: Frutos, Eloy Gonzalo, Huertas, **Pardo**, Ranz, Saladrigas, Tarazona y Toquero, todos ellos citados por Tarazona (quien transforma a Pardo en Pradas), y Flamerich y

Massanellas a los que no alude Tarazona, posiblemente por formar parte de la otra escuadrilla». Resulta cuanto menos sorprendente que Salas cite la página 128 de la publicación de Laureau, la cual pertenece al capítulo decimoquinto (Santander y Gijón), cuando cinco páginas antes (pág. 123) comienza este capítulo, como hemos citado expresamente más arriba indicando que Laureau había participado de la teoría de la artillería antiaérea y el fallo del paracaídas con la muerte del piloto.

Interesa resaltar, no obstante, que el autor francés escribe Pradas, y no escribe Pardo. Asimismo, en el Anexo 28, BA-JAS DE I-16 EN EL NORTE, Salas³⁷ anota «2 (Smirnov y **Antonio Pardo Iglesias**)», en lugar de Boris Smirnov y Eduardo Fernández Prada. Obviamente, Salas Larrazábal continúa arrastrando este cambio de pilotos en sus siguientes publicaciones sobre «la caza rusa en España», según su Diario de Operaciones³⁸; concretamente en el volumen primero³⁹, «Iban mandados por Smirnov y entre ellos formaban Luis de Frutos, Eloy Gonzalo, **Antonio Pardo**, Tomás Saladrigas, Francisco Tarazona, Restituto Toquero, y dos jefes de patrulla rusas, que él llama Mijailov y Kerenko. En avión de transporte subieron Juan Huertas y Daniel Ranz, citados por Tarazona, así como Flamerich y Jesús Massanellas, que no lo son».

Confusiones entorno a un nombre

Como se ha expuesto anteriormente, Salas Larrazábal en 2003, fruto de una equivocación, omite a Eduardo Fernández Prada como componente de la escuadrilla Smirnov y su participación en el frente del norte. Y persiste en el error cuatro años más tarde, en 2007, lo cual sorprende dada su reconocida actividad investigadora, y que tuviera a su disposición el magnífico libro de Abrosov⁴⁰, el diario «oficioso» de las operaciones de la Aviación Republicana publicado en 2003, en el cual, página 173, se cita la relación nominal en ruso y español de los ocho pilotos españoles de I-16 que se desplazan al norte con Smirnov, en la que figura «Эдуардо Фернандес Прада (Eduardo Fernández Prada)», con lo que queda demostrada su presencia en el Norte. En la página 174 se describe el combate aéreo que tiene lugar entre el 22-24 de agosto de 1937, en el que ambos, Smirnov (jefe de la escuadrilla) y Eduardo Fernández Prada (junto con Eloy en su primera patrulla, según Tarazona) son derribados con resultados diferentes. En la publicación de Abrosov textualmente se puede leer: «Puede que Eduardo Fernández Prada pereciera en el combate», remitiéndose a la referencia «[111]» que cita una publicación rusa del propio Smirnov⁴¹ en la que queda claro que Eduardo recibió heridas graves pero no murió.

Emilio Herrera Alonso⁴² le da por muerto en combate con Fiats CR-32 de la Aviación Legionaria « En otro combate que tuvo lugar aquel día [se refiere al día 22 de agosto de 1937] entre los Ratas de Pligunov y una formación de Fiat CR-32, fueron derribados el sargento **Gonzalo Prada** (nombre compuesto erróneo derivado de los correspondientes a los dos puntos de Smirnov, Eloy Gonzalo y Prada), que murió, y el propio Pligunov que logró llegar a La Albericia con el motor casi parado, sufriendo un capotaje en la toma de tierra del que salió ileso, pero dejó el avión destrozado. Al día siguiente, 23, en un servicio de protección al “Circo Krone” que ametrallaría con éxito a una columna italiana que marchaba por la carretera de Ontaneda, combatieron los Ratas contra Fiats y Messerschmitt, siendo derribado Pligunov que, aunque salvó la vida arrojándose con el paracaídas, resultó con graves lesiones».

Esta versión de la muerte de «Gonzalo Prada» la da también Estanislao Abellán Agius⁴³ seis años más tarde, sin duda por haberla tomado del entonces coronel Herrera Alonso, director del Archivo Histórico del Ejército del Aire, Villaviciosa de Odón, Madrid, «Al siguiente día 19 [se refiere a la llegada de la escuadrilla Smirnov a La Albericia el día 18 de Agosto de 1937] entraron en combate los monoplanos de Boris Smirnov contra



Foto EFP y Boris A. Smirnov, La Albericia, Santander, Agosto 1937.

los Fiat italianos y, al regreso, se observó la falta del Mosca tripulado por **Gonzalo Prada** que, alcanzado en la lucha, debió de saltar en un paracaídas que no se le abrió, y el propio Smirnov llegaría el último a La Albericia con el motor parado, resultando con magulladuras al capotar en el aterrizaje».

A este respecto, consultado el libro de Alcofar Nassaes. «La aviación legionaria en la guerra española». Editorial EUROS S.A.: Barcelona, 1975, no aparecen derribos de I-16, solo se computan cazas I-15 «Chatos», por lo que el aserto del coronel Emilio Herrera Alonso sobre los Fiat no coincide, quien recupera la teoría del fallo del paracaídas en una publicación posterior⁴⁴ a la citada más arriba.

Sea como fuere, los historiadores establecieron que la vida de Eduardo acababa en el Frente Norte, a pesar de disponer del Diario Oficial Núm. 263, pág. 136, de 10 de octubre de 1938 (el año siguiente) donde se da cuenta de su muerte en combate en el Frente del Ebro y su ascenso a teniente a título póstumo.

Un estudio exhaustivo sobre lo acaecido a Eduardo Fernández Prada y el error a la hora de transcribirlo

Habiendo reflexionado sobre todo ello, un planteamiento esquemático de la posible causa de los errores sobre la muerte de Eduardo Fernández Prada sería el siguiente: i) Consultado el índice onomástico por la entrada P (Prada) se encontró Pardo Iglesias, Antonio; ii) Pardo también era sargento piloto de I-16 (1ª Tanda) y también subió al Norte, pero no lo hizo con la escuadrilla Smirnov pues voló I-15 (seguro que por falta de cazas I-16); iii) Pardo murió en combate en Agosto, el 22 de agosto de 1937, fecha en la que es ascendido a teniente a título póstumo; fatídicas fechas en las que Abrosov (pág. 174 ya comentada) anota los derribos de Smirnov y Eduardo en los mismos combates, en los que erróneamente algunas referencias dan por muerto a Eduardo. iv) Resulta del mayor interés el Parte Oficial de Guerra del Bando Republicano⁴⁵ del 23 de agosto de 1937, en su Sección de Parte del Ministerio de Marina y Aire, que dice: «Los cazas leales sostuvieron otro combate con el enemigo, consiguiendo derribar a éste un monoplano. Fueron abatidos dos cazas nuestros. Los pilotos se lanzaron en paracaídas. Uno se salvó. El otro resultó muerto al no haber funcionado el ⁴⁶paracaídas». Ciertamente parece que Antonio Pardo Iglesias fue el piloto que murió por fallo del paracaídas en el norte el 22 de agosto de 1937, fecha en que fue ascendido a teniente a título póstumo. El coronel Emilio Herrera Alonso³⁴ anota la muerte en combate de Antonio Pardo Iglesias aunque la fecha es errónea, en el 15 de agosto de 1937. Asimismo Estanislao Abellán Agius⁴⁷²⁴ dice (sic) « el día 15 siguiente, resultó derribado en combate sobre Santander el Chato tripulado por el sargento Antonio Pardo Iglesias, que abandonó el avión al saltar en paracaídas», que, como anteriormente, parece que se basa en lo expuesto por el coronel Emilio Herrera Alonso, al menos en parte. v) Siguiendo con el esquema, por otra parte, aunque su hipótesis pudiera ser considerada como plausible en una primera aproximación, no parece probable que Tarazona, testigo directo, se pudiera equivocar de piloto, si bien lo dio por muerto. «Derribado por la artillería antiaérea pudo saltar en paracaídas pero no se le abrió».

En cualquier caso, se produjo una serie de coincidencias de datos (hechos y fechas) entre ambos pilotos que muy probablemente contribuyó a que se confundiera a Eduardo con Antonio Pardo Iglesias.

Varios investigadores posteriores se limitaron, a transcribir lo reflejado por Salas sin preocuparse de validarlo en los archivos oficiales. En orden cronológico, este es el caso de Rafael Permuy López, prolífico en publicaciones sobre el tema aéreo; así, en su serie «Ases de la Aviación de la República»⁴⁸, presenta la lista de la «Escuadrilla del Starsy Leytenant Boris Smirnov y los Sargentos, Eloy Gonzalo Obarro (fallecido), Luis de Frutos González, Tomás Saladrigas Guardia (herido), **Antonio Pardo Iglesias** (fallecido), Francisco Tarazona

Torán, (herido), Juan Huertas García, Daniel Ranz Díaz de Artaco (fallecido), Restituto Felix Toquero Burillo», que tuvo, a su vez, algún seguidor⁴⁹.

Carlos Saiz Cidoncha⁵⁰, publica una extensa obra de 1123 páginas, dividida en 3 tomos. Contiene una información muy documentada, con gran cantidad de referencias (incluida la del Abrosov) y notas explicativas, donde el caso Eduardo Fernández Prada puede que fuera una excepción. En todo el pasaje en el que Tarazona nombra a Prada, Cidoncha aplica automáticamente la permutación por **Antonio Pardo Iglesias**⁵¹; para lo que emplea el mismo argumento de Salas pero sin citarle expresamente, que dice sobre Eduardo es la de su muerte en combate en la batalla del Ebro⁵².

He dejado para el final el caso de Arias⁵³ que presenta la lista del norte con el nombre de **Pardo** en lugar de Prada; además, en las fotografías de la parte superior de las páginas 116 y 119 referentes a pilotos de la 1ª escuadrilla de Moscas no nombra a Eduardo en ninguno de los dos casos. Por otra parte, en la página 219 dice «Allí [se refiere al Frente del Norte] perecieron en lucha sin igual, **Prados**, Panadero, Eloy Gonzalo y Daniel Ranz de nuestro grupo de Kirovabad». Adicionalmente, en el Índice Onomástico hace constar lo siguiente: «Pardo Iglesias, Antonio. Jefe de patrulla de moscas, págs. 11, 204, 213, 234, 245, 252, 256, 275, 276». Finalmente, en pág. 443 (Índice Onomástico relacionado con pilotos del Grupo 21) aparece Antonio Pardo Iglesias como superviviente a la guerra, a pesar de que desgraciadamente fue muerto en combate en el Frente del Norte el 22 de agosto de 1937.



El piloto de caza, segundo jefe de grupo, capitán J. BRAVO. 1938



El piloto de caza, sargento M. FERNANDEZ (abatido en el Ebro el 21 de agosto de 1938)

De izquierda a derecha: los pilotos de caza M. SANCHEZ (cayó al mar durante los vuelos en el Carmolí en julio de 1937 a causa de un sabotaje en el avión), A. MEDINA (falleció el mismo día y por la misma causa), teniente F. A. JACOBO y sargento J. RUIZ (abatido en Levante en marzo de 1938)



Conviene precisar que, efectivamente, **Pardo Iglesias** obtuvo la especialidad de Polikarpov I-16 en Kirovabad y que fue integrante de la primera tanda de regreso de los 23 pilotos de I-16, pero subió al norte tripulando I-15 –Simón Fiestas Martí, piloto de la Escuadrilla 2/26, en la pág. 68 de su publicación «Vivencias de un Piloto-aviador 1936-1939 y otros relatos históricos. Edición propia (no comercializada): Terrassa, Barcelona, 2006», proporciona una relación de pilotos de I-15 donde se puede leer «Pardo Iglesias, Antonio # Fallecido # 15-07-37 # Santander».

Volviendo a Arias, en esta misma página 443 anota «**Fernández Prada, Eduardo†**», y «**Prada†**» en la 445, con lo que parece mostrar una cierta confusión. En cualquier caso, existen bastantes interrogantes respecto a sus manifestaciones, entre otros: i) En la contraportada se puede leer «Redacción y revisión de José M^a Bravo», pero Bravo en su libro «El seis Doble» habla de Prada como integrante de la Escuadrilla Smirnov, y no de Pardo Iglesias.

Agosto de 1937: la verdad reconstruida.

El 17 de agosto de 1937 nueve aviones de la Fuerza Aérea de la República Española I-16 de la 1^a escuadrilla del 21 Escuadrón, conducido por el futuro as y héroe de la Unión Soviética, Boris Smirnov, llegaron a la Albericia, procedentes de Alcalá de Henares. La unidad estaba compuesta por los siguientes pilotos:

- Teniente mayor Boris Smirnov (jefe de Escuadrilla).
- Sargento Eloy Gonzalo Obarro (muerto el 19 de septiembre de 1937).
- Sargento Luis de Frutos González (muerto en enero de 1938 en el frente de Teruel).
- Sargento Tomás Saladrigas Guardia (herido en acción posteriormente).
- Sargento Eduardo Fernández Prada (herido y posteriormente muerto en otro frente).
- Sargento Francisco Tarazona Torán (herido en acción posteriormente).
- Sargento Juan Huertas García.
- Sargento Daniel Ranz Díaz de Artazcoz (muerto en acción posteriormente).
- Sargento Restituto Félix Toquero Burillo.

Este fue el último esfuerzo por reforzar el frente norte una vez que la ofensiva enemiga en las provincias del norte había comenzado.

Desgraciadamente, Juan Huertas García murió en combate en la batalla de Levante el 7 de octubre de 1938 con la 6/21, y Eduardo Fernández Prada murió en combate el 15 de agosto de 1938 en la batalla del Ebro con la 3/21. Por tanto, de los ocho sargentos piloto del norte solamente tres sobrevivieron a la guerra aérea.

Breve historial de Eduardo Fernández Prada

Amo de conclusión y de forma esquemática la participación de Eduardo Fernández Prada en la guerra aérea de la Guerra Civil española fue la siguiente:

-Sargento piloto de Caza y Combate según D.O. Núm. 182, pág. 227, de 30 de julio de 1937; es destinado a la 1/21, 1^a Escuadrilla de Moscas de Devóchenko e Ivanov.

-Antes de incorporarse al servicio fue seleccionado para formar parte de la Escuadrilla de Moscas de Smirnov para ser destacado al Frente del Norte, desde Alcalá de Henares a La Albericia el 15 de agosto de 1937. Voló de punto junto a Eloy Gonzalo Obarro en la primera patrulla. Fue derribado junto con Smirnov y herido en combate por la Legión Cóndor.



Una vez franqueadas las controversias históricas en torno a la muerte de Eduardo, su actividad como piloto de Mosca continuó de forma frenética para combatir en los distintos frentes donde se le necesitaba. Se desconoce quién pudo recuperar en tierra a Eduardo y cómo pudo llegar a su campo de La Albericia, pero lo cierto es que fue evacuado por medios aéreos sobrevolando el mar Cantábrico para llegar vía Pirineos al Hospital de Aviación de Barcelona, probablemente en el último DC-2 que salió de La Albericia el mismo día 24 de agosto.

A primeros de noviembre se reincorpora a la 1/21 de Aguirre en Caspe (Zaragoza) y presta servicio hasta mediados-finales de dicho mes (episodio de Castejón del Puente, Huesca) en que es hospitalizado en el Hospital Quirúrgico de El Vedat (Torrente, Valencia).

A primeros de enero de 1938, tras reentrenamiento en El Carmolí es destinado desde el Cuadro Eventual a la 4/21 de Zarauza en Villafamés (Castellón). Pasa por los aeródromos de Reus (Tarragona) y Sarrión (Teruel).

Posteriormente, a petición propia («por sentirse enfermo», escribe en su Cuaderno de Navegación) es destinado temporalmente a la 2/26, 2^a Escuadrilla de «Chatos», Grupo 26 de Caza y Asalto, de Morquillas en Barracas (Castellón) el 25 de enero del 1938. Pasa por los aeródromos de Villar del Arzobispo (Valencia), El Toro (Castellón), Los Llanos (Albacete), Madridejos (Toledo), Caspe (Zaragoza).

A primeros de marzo pasa a la Casa de Reposo de Villa Aérea (Valencia) y a mediados de mayo es destinado a El Carmolí, primero para reentrenamiento y después prestando servicio de protección de costas.

El día 11 de junio de 1938 recibe orden de incorporarse a la 3/21 recién recreada por Bravo con pilotos de la 1^a de Kirovabad, pasando por los aeródromos de Sagunto (Valencia), Liria (Valencia), El Carmolí (Los Alcázares, Murcia), Rabasa (Alicante), Villagordo del Cabriel (Valencia), Camporrobles (Valencia), Vendrell (Tarragona), Valls (Ta-

rragona) y Plá de Cabra (Tarragona). El día 15 de agosto de 1938 es derribado y muerto en combate por la Legión Cóndor en la batalla del Ebro, frente de Gandesa, estrellándose con su Mosca tipo 10 CM-201 en el término municipal de Miravet. En septiembre de 2014 se le erigió un monolito memorial en el Cementerio Municipal de Miravet.

Por lo tanto participó en la guerra aérea durante un año, combatiendo en distintos frentes desde el norte, Teruel, Aragón, Levante y Ebro. En conjunto realizó 214 días de servicio activo, de acuerdo con su hoja de ser-

vicios y tuvo un aterrizaje forzoso con tren plegado por parada de motor cerca de su base de Castejón del Puente (Huesca), requiriendo cirugía mayor en el Hospital de Aviación de El Vedat.

Fue derribado dos veces por La Legión Cóndor: En el norte, con heridas graves fue evacuado al Hospital de Aviación de Barcelona; en el Ebro con su muerte en combate.

Finalmente, fue ascendido a teniente a título póstumo según D.O. Núm. 263, pág. 136, de 10 de octubre de 1938.

NOTAS

- 1 Rafael de Madariaga Fernández. Las Escuelas de Caza Republicanas: La Ribera, Kirovabad, El Carmolí y Lorca. AEROPLANO 12, 60-79 (1994).
- 2 Juan Arráez Cerdá. Las Escuelas de Caza de La Gloriosa. Soldiers Raids 29, 44-49 (1998).
- 3 Carlos Lázaro Ávila. Diario de un piloto de caza en Kirovabad. La formación de aviadores españoles en la URSS. Cuadernos de Aviación Histórica. Dossier 3. Ediciones Campomás S.L.: Valencia, 2003.
- 4 Francisco Tarazona. Yo fui piloto de caza rojo. Fermín Uriarte Editor: Madrid, 1968. (La publicación tuvo un antecedente editado en México, donde Tarazona vivía exiliado desde que consiguió salir del Campo de Concentración de los republicanos en Gurs, Francia, dada su ciudadanía mexicana; Francisco Tarazona. Sangre en el cielo. Costa-Amic Editores México D.F.: México, 1967.)
- 5 José María Bravo Fernández-Hermosa y Rafael de Madariaga Fernández. El Seis Doble. Bravo y los Moscas en la Guerra Civil española y en la II Guerra Mundial. Craftair/Agudín: Madrid, 2007.
- 6 Francisco Meroño. En el cielo de España. Editorial Progreso: Moscú, 1979. (Se publicó también en ruso). Edición propia: Madrid, 1999.
- 7 Laureano Flamerich Sancho. Memorias de mi viaje a la U.R.S.S. Inédito. Pdf, 39 páginas.
- 8 Antonio e Iván Rioja Scott. Nuestro padre: Piloto de la Segunda República. Edición propia: Madrid, 1999.
- 9 Tarazona, op. cit.
- 10 10 Meroño, op. cit.
- 11 Antonio e Iván Rioja Scott. Nuestro padre: Piloto de la Segunda República. Edición propia: Madrid, 1999.
- 12 Eduardo Fernández Prada. # Tipo de aparatos # Fechas # Clases de vuelo # Tiempos: h y min. # Instructor #. Apuntes inéditos. 1937.
- 13 Op. cit., pág. 38.
- 14 Op. cit., pág. 57.
- 15 Op. cit., págs. 66-68.
- 16 Op. cit., págs. 31 y ss.
- 17 Op. cit., pág. 59.
- 18 Juan Lario Sánchez. Habla un aviador de la República. Editorial Gregorio del Toro: Madrid, 1973.
- 19 Op. cit., págs. 43-46.
- 20 Boris A. Smirnov. Nebo moei molodosti (El cielo de mi juventud). Military Publishing: Moscú, 1990.
- 21 Op. cit., pág. 48.
- 22 Jesús Salas Larrazábal. La guerra de España desde el aire. Dos ejércitos y sus cazas frente a frente. Ediciones ARIEL: Esplugas de Llobregat, Barcelona, 1969, pág. 241.
- 23 Op. cit., págs. 54-55.
- 24 Patrick Laureau. L'AVIATION REPUBLICAINE ESPAGNOLE (1936-1939). Collection Docavia. Volum 8. Editions Larivière: París, 1978. (Hubo una versión española: Patrick Laureau con la colaboración de Santiago Capillas y Enrique Pereira. LA AVIACIÓN REPUBLICANA ESPAÑOLA 1936-1939. Editor: P. Laureau, 1980, pág. 123.
- 25 Juan Arráez Cerdá. L'AVIATION DE CHASSE DE LA RÉPUBLIQUE ESPAGNOLE 1936/1939. Hors Série Avions n° 3. Editions de la Presse: Boulogne sur Mer, 1983, pág. 81.
- 26 Estanislao Abellán Agius. Los Chatos (II). La Escuadrilla Vasca. AEROPLANO 8, 51-64 (1990), pág. 61, cuadro 3; y Estanislao Abellán Agius. Los cazas soviéticos en la guerra aérea de España 1936-1939. Ministerio de Defensa. Secretaría General Técnica: Madrid, 1999, pág. 58.

- 27 Patrick Laureau, Juan Arráez Cerdá, Stéphane Soulard et Gilbert Duranthe, POLIKARPOV I-16. L'histoire d'un avion révolutionnaire. Édité par J. Kytka: Praga, République Tchèque, 2001, pág. 21.
- 28 Puntadelanza_blog.
<http://puntadelanza.net/Foro/phpBB3/viewtopic.php?f=5&t=4511&start=105>
- 29 Op. cit.
- 30 Op. cit., págs. 136-137.
- 31 Op. cit., pág. 41.
- 32 Jesús Salas Larrazábal. GUERRA AÉREA 1936/1939. Tomo I: La Batalla Aérea por Madrid. Tomo II: La Campaña del Norte. Tomo III: Guerra en los Cielos de la antigua Corona de Aragón. Tomo IV: El Desenlace. SHYCEA: Madrid, 2003.
- 33 Op. cit., pág. 241.
- 34 Op. cit., págs. 31 y ss.
- 35 Op. cit., pág. 240.
- 36 Op. cit., pág. 128.
- 37 Jesús Salas Larrazábal. Guerra Aérea 1936/1939. Tomo II. La campaña del Norte. SHYCEA: Madrid, 2003, pág. 341.
- 38 Jesús Salas Larrazábal. Caza Rusa en España, según su «Diario de Operaciones». Volúmenes I y II. Ministerio de Defensa: Madrid, 2007.
- 39 Op. cit., vol. 1, pág. 37.
- 40 Sergei Abrósov. Vozdushnaya Voyna V Ispanii: Khronika Vozdushnykh Srazheniy 1936-1939 Gg (Guerra Aérea en España: Crónica de las batallas aéreas de 1936-1939). Moscú, 2003.
- 41 Op. cit.
- 42 Emilio Herrera Alonso. ALAS SOBRE CANTABRIA. Crónica Aeronáutica. Torre Angulo Arte Gráfico: Santander, 1993, pág. 230.
- 43 Op. cit., pág. 58.
- 44 Emilio Herrera Alonso. GUERRA EN EL CIELO DE CANTABRIA. Ministerio de Defensa: Madrid, 1999, pág. 66.
- 45 Partes de guerra nacionales y republicanos. Memorias de la Guerra Civil Española. Introducción de César Vidal. Belacqua: Barcelona, 2004.
- 46 Op. cit., pág. 218.
- 47 Op. cit., pág. 55.
- 48 Rafael A. Permuy López. Ases de la República. Pilotos de la Aviación republicana en la Guerra Civil Española. GALLAND Books Editorial: Valladolid, 2008, pág. 15; Rafael A. Permuy López. Spanish Republican Aces. Osprey Publishing: Oxford, 2012, pág. 31.
- 49 Guillermo Tabernilla y Julen Lezamiz. El informe de la República por la pérdida del Norte. Monografías de la Guerra Civil en Euskadi, N° 8. Ediciones Beta III Milenio SL: Bilbao, 2013, pág. 269.
- 50 Carlos Saiz Cidoncha. AVIACIÓN REPUBLICANA. Historia de las Fuerzas Aéreas de la República Española (1931-1939). Tomo I: Desde el alzamiento hasta la primavera de 1937. Tomo II: Desde la ofensiva de Vizcaya hasta las ofensivas de Levante y Extremadura. Tomo III. Desde la batalla del Ebro hasta el final de la Guerra. Apéndices. Almena Ediciones: Madrid, 2006.
- 51 Op. cit., tomo III, págs. 550-551, 575, 580.
- 52 Op. cit., tomo III, pág. 793.
- 53 Antonio Arias Arias. Arde el cielo. Memorias de un Piloto de Caza participando en la Guerra de España (1936-1939) y en la Gran Guerra Patria de la URSS (1941-1945). Edición de Adela Delgado: Silla (Valencia), 1995. Existe una versión rusa anterior, «A. Arias. Ognennon nebo. Minsk, Bielorusia, URSS, 1988», pág. 26.